

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE ROUEN**

N° 2304144

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COMITE REGIONAL DES PECHEES DE
NORMANDIE ET DES ELEVAGES MARINS et
autres

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Mme Ludivine Delacour
Rapporteure

Le tribunal administratif de Rouen

(2^{ème} chambre)

Mme Delphine Thielleux
Rapporteure publique

Audience du 5 mars 2026
Décision du 7 avril 2026

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 19 octobre 2023, les 10 avril, 15 et 31 juillet 2025, et un mémoire récapitulatif produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 16 novembre 2025, le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM) de Normandie, l'association Ecologie pour le Havre, l'association Estuaire Sud, l'association SOS Estuaire et l'association Eco-Choix, représentés par Me Le Briero, demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté du 19 juin 2023 par lequel le préfet de la Seine-Maritime a autorisé le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine à réaliser un accès fluvial direct aux installations de Port 2000 ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 5 000 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

3°) de mettre à la charge du grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine la somme de 5 000 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- ils disposent d'un intérêt leur donnant qualité pour agir ;

Sur le caractère régulier de l'enquête publique :

- l'enquête publique présente un caractère irrégulier compte tenu, d'une part, du caractère insuffisant du périmètre d'enquête publique, qui n'inclut pas les communes du Calvados se situant entre Trouville et Ablon, riveraines de la zone de protection spéciale concernée par le projet et la perturbation de l'écosystème de l'estuaire de la Seine qui borde leur littoral, et d'autre part, du caractère insuffisant de la durée de l'enquête publique comprenant la période de vacances scolaires.

Sur l'absence de soumission à l'avis de l'autorité environnementale des modifications :

- l'avis émis par l'autorité environnementale le 21 juillet 2022 a été émis au regard d'une étude d'impact incomplète, dès lors que de multiples modifications d'ampleur sont intervenues postérieurement au 21 juillet 2022, s'agissant de l'état initial de l'environnement, de l'analyse socio-économique et des mesures d'évaluation, de réduction et de compensation présentées en février 2023, en particulier la mesure MR10 relative à la mise en place d'une technique d'atténuation du bruit sous-marin « rideau de bulles » pour le démantèlement de la digue sud du port historique, la mesure MR11 portant sur le traitement des munitions et de la neutralisation des engins explosifs par les services de déminage, la mesure MR12 portant sur la réduction de la propagation des contaminants lors du dragage des matériaux, la mesure MC04 relative à la création d'une zone humide de plus de dix hectares, et la mesure de compensation MC05 en faveur des aloses et que celles-ci n'ont pas été soumises à l'autorité environnementale.

Sur l'étude d'impact :

- l'étude d'impact présente un caractère insuffisant, en raison de l'exclusion du périmètre d'étude des installations de l'ancien bassin aux pétroles (ABAP) en dépit des incidences du comblement de l'ancien bassin aux pétroles (ABAP) par les sédiments N2 d'un volume de 66 000 m³ ;

- elle présente un caractère insuffisant en ce qui concerne la justification du projet et de l'étude des choix alternatifs dès lors que le pétitionnaire a éludé la question de l'analyse des pertes écosystémiques au profit du seul coût financier, rendant impossible une comparaison objective avec les solutions alternatives envisagées ;

- elle présente un caractère insuffisant s'agissant des incidences indirectes du projet sur le climat, eu égard à l'augmentation du trafic maritime, producteur important de gaz à effet de serre ;

- elle ne comporte aucune analyse de la vulnérabilité du projet aux changements climatiques ;

- elle présente un caractère insuffisant au titre de l'inventaire de l'état initial de l'environnement, qui est insuffisant concernant les espèces animales présentes, en particulier les mammifères marins, les reptiles sur la zone E, et de manière générale dans la zone D ;

- l'étude d'impact est insuffisante et est erronée en ce qui concerne l'examen de la compatibilité du projet avec le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ;

- elle est insuffisante en ce qui concerne l'examen de la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques inondations (PGRI) Seine-Normandie 2022-2027 approuvé par arrêté du 3 mars 2022 ;

- elle est insuffisante dès lors qu'elle ne justifie pas suffisamment de la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ;
- elle est insuffisante s'agissant de la compatibilité avec le plan d'action pour le milieu marin (PAMM) applicable à la sous-région marine Manche-mer du Nord ;
- l'étude d'impact n'indique pas le moment où les autorisations d'urbanisme requises pour la construction de digues provisoires et permanentes, ainsi que le permis de démolir pour la suppression de parties de digues, seront déposés et pourront être accordés, ainsi que leur articulation avec celles comprises dans l'autorisation environnementale ;
- l'étude d'impact ne présente pas l'articulation entre l'autorisation environnementale et les autorisations domaniales ;
- elle procède à une sous-évaluation du volume de boues à claper dans le site d'Octeville.

Sur la méconnaissance des dispositions des articles L. 110-1 et L. 161-3 et suivants du code de l'environnement :

- l'arrêté méconnaît les dispositions des articles L. 110-1 et L. 163-1 et suivants du code de l'environnement du fait de l'insuffisance des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, qui auraient dû conduire à refuser la délivrance de l'autorisation ;
- les mesures présentées comme des mesures d'évitement à savoir la mesure EV1 « Etude des solutions alternatives » n'en sont pas, car elles reposent sur une obligation légale prévue aux dispositions du II d) de l'article L. 122-3 du code de l'environnement ;
- la mesure d'évitement EV2 relatif à la préservation de la plage écologique et de ses fonctionnalités pendant la phase chantier ne peut être imputée au projet de construction de la chatière, dès lors qu'elle répond à une obligation au titre de l'autorisation de Port 2000, et n'a en outre pas été respectée ;
- plusieurs mesures de réduction n'ont pas fait l'objet d'une évaluation environnementale du fait de leur présentation postérieure à l'avis de l'autorité environnementale, en particulier la mesure de réduction MR10 consistant en la mise en place d'une technique d'atténuation du bruit sous-marin durant le démantèlement de la digue sud du port historique, dont la pertinence n'est pas démontrée ;
- la majorité des mesures de réduction (MR01 à MR08) ne s'appliquent qu'à la phase travaux et ne concernent pas l'ouvrage final et son impact sur l'environnement en phase exploitation, les mesures MR01 et MR04 relèvent simplement du respect des obligations réglementaires, la mesure MR02 correspond aux bonnes pratiques, et les mesures MR08, MR09 et MR10 constituent des mesures d'accompagnement ;
- les mesures de compensation ne respectent pas le principe d'équivalence écologique et fonctionnelle, en particulier la mesure MC03 qui porte sur l'effacement de la digue de calibrage, mesures dont le caractère suffisant doit être mis en perspective avec le bilan négatif des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de Port 2000 du point de vue de la biodiversité dans l'estuaire de la Seine.

Sur la méconnaissance des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement :

- l'arrêté attaqué méconnaît les dispositions des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement dès lors que le projet de la chatière ne repose sur aucune raison impérative d'intérêt public majeur de nature à justifier des atteintes sérieuses à des espèces protégées, d'autre part, que l'absence de solution alternative n'est pas établie et enfin, que le projet ne permet pas le maintien, ni la restauration de l'état de conservation dans un état favorable des espèces visées par la dérogation après mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et

de compensation, en particulier s'agissant de l'alose feinte et de la grande alose qui s'étendent bien au-delà de l'estuaire.

Sur la méconnaissance des articles L. 181-1 et L. 181-2 du code de l'environnement :

- il méconnaît les dispositions des articles L. 181-1 et L. 181-2 du code de l'environnement en ce que l'autorisation environnementale aurait dû également comporter :
 - une autorisation au titre de la législation sur les installations classées et/ou les déchets eu égard aux matériaux excavés avec la gestion des sites de stockage et traitement, relevant des rubriques 2716 et 2791 de la nomenclature, dès lors que les sédiments destinés à être acheminés vers l'ancien bassin aux pétroles gérés à terre acquièrent le statut de déchets ;
 - l'agrément visé par l'article L. 541-22 du code de l'environnement pour le traitement des déchets, en conséquence de ce qui précède ;
 - une autorisation au titre de la législation des installations classées relevant des rubriques 2517, 1432 et 1434, compte tenu de l'emploi d'importants volumes de carburants ;
 - une autorisation au titre de la législation sur les installations classées relevant de la rubrique 2510 ;
 - des permis de construire et déclarations de travaux pour la construction de digues provisoires et permanentes ;
 - un permis de démolir pour la suppression de parties de digues ;
 - les autorisations d'occuper, de modifier le domaine public maritime et d'étendre le domaine public fluvial, dont une concession portuaire pour les aménagements et usages prévus en dehors du port ;
 - une autorisation au titre de la rubrique 3.2.6.0 de l'article R. 214-1 du code de l'environnement ;
 - une dérogation au respect des objectifs mentionnés aux 1er à 4 du IV, VI et VII de l'article L. 212-1 du même code dès lors que le projet porte atteinte aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (SDAGE) 2022-2027.

Sur la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie 2022-2027 :

- le projet est incompatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2022-2027, en particulier ses orientations 5.2.4 et 5.4.

Sur la compatibilité avec le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) :

- il est incompatible avec le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la zone industrialo-portuaire du Havre approuvé par arrêté du 17 octobre 2026.

Sur la compatibilité avec le plan d'action pour le milieu marin (PAMM) :

- il est incompatible avec le plan d'action pour le milieu marin (PAMM) de la sous-région marine Manche Mer du Nord.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 7 février, 11 juillet et 29 septembre 2025, un mémoire récapitulatif produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 13 novembre 2025, et un mémoire, enregistré le 1^{er} décembre 2025, le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, représenté par Me Clément, conclut au rejet de la requête, à titre subsidiaire, à ce qu'il soit fait usage des pouvoirs prévus aux dispositions de

l'article L. 181-18 du code de l'environnement, et en tout état de cause à ce qu'une somme de 8 000 euros soit mise à la charge des requérants en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il fait valoir que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 10 février, 9 juillet et 30 septembre 2025, un mémoire récapitulatif, produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 13 novembre 2025, et un mémoire, enregistré le 22 décembre 2025, le préfet de la Seine-Maritime conclut, à titre principal, au rejet de la requête et à titre subsidiaire, à ce qu'il soit fait usage des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement.

Il fait valoir que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code général de la propriété des personnes publiques ;
- le code de l'environnement ;
- le code de l'urbanisme ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Delacour,
- les conclusions de Mme Thielleux, rapporteure publique,
- les observations de Me Le Briero, représentant les requérants,
- les observations de M. A..., représentant le préfet de la Seine-Maritime,
- les observations de Me Coire, représentant le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Une note en délibéré, présentée par les requérants, a été enregistrée le 27 mars 2026.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 19 juin 2023, le préfet de la Seine-Maritime a autorisé le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine (Haropa Port) à créer un accès fluvial direct à Port 2000 (Le Havre) par la réalisation d'un chenal de 100 mètres de large afin de permettre aux bateaux fluviaux existants de se croiser, d'accéder et de quitter Port 2000 en toutes conditions météorologiques et de marées, et d'une digue de 1 800 mètres de longueur protégeant le chenal de la houle et des courants reliant les deux avant-ports du port historique au nord et celui de

Port 2000 au sud. Cette autorisation environnementale, délivrée au titre de la loi sur l'eau, tient également lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 et de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées, au titre des articles L. 181-2 et L. 411-2 du code de l'environnement. Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie, l'association Ecologie pour le Havre, l'association Estuaire Sud, l'association SOS Estuaire et l'association Eco-Choix demandent l'annulation de cet arrêté.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne la régularité de l'enquête publique :

2. Selon l'article L. 123-10 du code de l'environnement : « *I.- Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public. L'information du public est assurée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par l'enquête, ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, par voie de publication locale. / (...)* ». Selon l'article R. 123-11 du même code : « *I. - Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents (...) dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés. (...) / III. - L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne le ou les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. / Pour les projets, sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet. Pour les plans et programmes de niveau départemental ou régional, sont au minimum désignées les préfectures et sous-préfectures (...)* »

3. S'il appartient à l'autorité administrative de procéder à l'ouverture de l'enquête publique et à la publicité de celle-ci dans les conditions fixées par les dispositions du code de l'environnement, la méconnaissance de ces dispositions n'est toutefois de nature à vicier la procédure et donc à entraîner l'illégalité de la décision prise à l'issue de l'enquête publique que si elle n'a pas permis une bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.

4. D'une part, les requérants soutiennent que l'enquête publique a été irrégulière en ce qu'elle n'a pas été organisée au sein des communes du Calvados se trouvant entre Trouville et Ablon, alors que ces communes sont riveraines de la zone de protection spéciale concernée par le projet et par la perturbation de l'écosystème de l'estuaire de la Seine induite par ce projet. Toutefois, il résulte de l'instruction qu'ont été incluses dans le périmètre de l'enquête publique non seulement la commune du Havre directement concernée par le projet de la chatière, mais aussi neuf autres communes, à savoir celles d'Octeville-sur-Mer, de Gonfreville-l'Orcher, de Saint-Victor d'Ymonville, de Berville-sur-Mer, de la Poterie-Cap d'Antifer, de Saint-Jouin-Bruneval, de Heuqueville, de Cauville-sur-Mer et de Sainte-Adresse, dans lesquelles l'opération paraissait de nature à faire sentir ses effets de façon notable. Le dossier complet en version papier, ou informatique pour certaines communes, ainsi qu'un registre d'enquête ont été déposés dans les mairies de ces communes pendant la durée de l'enquête. Le dossier a également été déposé sur les sites internet des préfectures de la Seine-Maritime et de l'Eure, sur le site de l'enquête publique relative à la chatière du port du Havre, sur un poste

informatique mis à disposition du public au sein des préfectures de la Seine-Maritime et de l'Eure aux jours et heures habituels d'ouverture du public. Il résulte en outre de l'instruction que neuf permanences ont été assurées par les membres de la commission d'enquête, 150 contributions ont été déposées, soit 11 sur les registres d'enquête publique et 139 sur le registre dématérialisé. Dès lors et alors que les requérants se bornent à invoquer la présence d'impacts du projet en matière d'avifaune et de pêche professionnelle sur la zone d'étude éloignée correspondant à l'estuaire de la Seine, soit sur les communes situées sur la rive gauche de l'estuaire en particulier, sans toutefois apporter d'élément précis permettant de démontrer l'existence d'effets notables sur ces communes, les modalités d'organisation de l'enquête publique ont donc permis, en l'espèce, à l'ensemble des personnes et des groupements intéressés de prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations. Le moyen tiré de ce que les communes du Calvados entre Trouville et Ablon auraient été irrégulièrement exclues du périmètre de l'enquête publique doit donc être écarté.

5. D'autre part, aux termes de l'article L. 123-9 du code de l'environnement : « *La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale. / La durée de l'enquête peut être réduite à quinze jours pour un projet, plan ou programme ne faisant pas l'objet d'une évaluation environnementale. / Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Cette décision est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, dans les conditions prévues au I de l'article L. 123-10.* ».

6. Si l'enquête publique s'est déroulée du 1^{er} décembre 2022 au 16 janvier 2023, soit pour partie, pendant la période des vacances de Noël, sa durée, de quarante-sept jours, a été supérieure à la durée minimale de trente jours fixé par l'article L. 123-9 du code de l'environnement. En outre, elle a, ainsi qu'il a été dit au point 4, été précédée et accompagnée d'une large information du public. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la population concernée n'a pas été mise à même de participer à l'enquête du fait de son calendrier.

En ce qui concerne la soumission des modifications du projet à l'avis de l'autorité environnementale :

7. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « (...) III. *L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. (...)* ». Aux termes de l'article L. 122-1-1 du même code : « I.- *L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. / (...)* ».

8. Les dispositions précitées du code de l'environnement, dans leur rédaction applicable au litige, n'imposent pas de soumettre à l'autorité compétente en matière d'environnement les éléments complémentaires que produit le demandeur, à la suite d'un avis qu'elle a rendu, en vue d'assurer une meilleure information du public et de l'autorité chargée de statuer sur la demande d'autorisation. Il n'en est autrement que dans le cas où les éléments complémentaires produits par le demandeur sont destinés à combler des lacunes de l'étude d'impact d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pourrait, en leur absence, rendre un avis sur la demande d'autorisation, en ce qui concerne ses effets sur l'environnement.

9. En premier lieu, il résulte de l'instruction que l'autorité environnementale, ainsi qu'elle le relève elle-même dans son avis, s'est prononcée le 21 juillet 2022 au regard du dossier complété par le pétitionnaire le 7 juin 2022, comprenant en annexe les mesures de réduction 10 à 12, à savoir la MR10 relative à la mise en place d'une technique d'atténuation du bruit sous-marin dite « rideau de bulles » durant le démantèlement de la digue sud du port historique, la MR11 relative au traitement des munitions et à la neutralisation des engins explosifs par les services de déminage et la MR12 consistant en la réduction de la propagation des contaminants lors du dragage des matériaux. Les requérants ne sont donc pas fondés à soutenir que l'autorité environnementale n'a pas pu se prononcer sur de telles mesures. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée comme manquant en fait.

10. En deuxième lieu, il résulte de l'instruction que la mesure de compensation MC04 relative à la création et à la gestion écologique de 10,8 hectares de surface humide pour compenser les atteintes à la biodiversité et la mesure de compensation MC05 en faveur des aloses ont été ajoutées par le pétitionnaire postérieurement à l'émission par l'autorité environnementale de son avis, et n'ont pas été ultérieurement soumises à cette dernière. La mesure de compensation MC04 consiste en la création, sur 10,8 hectares situés à l'ouest de l'espace préservé de Port 2000, et en cours de chantier, d'une zone humide et d'un plan d'eau afin de créer des zones favorables au stationnement des oiseaux et à la reproduction des amphibiens et l'entretien des milieux par fauche ou pâturage afin de conserver un milieu ouvert favorable à l'avifaune et aux amphibiens, impliquant la déviation, au nord et à l'ouest, de la piste traversant cette zone. La mesure de compensation MC05 relative aux aloses prévoit la création d'une zone de frai pour les aloses feintes, en eau douce marnante avec un fond de graviers ou sable grossier, et d'une zone de stationnement pour les mâles à proximité du lieu de frai. Les mesures MC04 et MC05, à caractère uniquement compensatoire, permettent donc de tenir compte, à la fois des réserves émises par l'autorité environnementale quant au manque de consistance des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité qu'entraîne le projet de réalisation de la chatière et en particulier, à la recommandation de l'autorité environnementale de compléter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour réduire les incidences sur les poissons, ainsi que des recommandations formulées par le Conseil national de la protection de la nature qui a émis un avis le 25 juillet 2022 sous plusieurs conditions, dont celle de « proposer une nouvelle mesure compensatoire visant à favoriser les deux espèces d'Aloses impactées par le projet ». Il résulte en outre de l'instruction et notamment des termes du mémoire en réponse à l'avis du Conseil national de la protection de la nature que la MC04 tend à étendre l'espace préservé. Il résulte également de l'instruction que les espèces d'aloses avaient déjà été identifiées dans l'estuaire par l'étude d'impact qui prévoyait uniquement de réaliser une mesure de suivi dite « Before-After-Control-Impact » (« BACI »), permettant d'évaluer les effets du projet sur l'environnement, avant et après travaux afin de suivre plus spécifiquement l'impact du projet sur cette espèce, ainsi que les résultats entre le contrôle et l'impact. Dès lors, si les mesures compensatoires MC04 et MC05 viennent combler des lacunes, il ne résulte pas de l'instruction que de telles modifications constitueraient des changements

d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pouvait, en leur absence, rendre un avis sur la demande d'autorisation en ce qui concerne les effets du projet sur l'environnement.

11. En troisième lieu, il résulte de l'instruction que le pétitionnaire a complété l'analyse socio-économique précédemment effectuée, à la suite de l'avis émis par l'autorité environnementale qui avait relevé le fait qu'une meilleure prise en compte des impacts environnementaux et un approfondissement des analyses multicritères et socioéconomiques seraient susceptibles de remettre en cause le choix initial du scénario retenu pour la chatière et avait recommandé de tenir compte de l'ensemble des incidences environnementales au-delà des seules d'émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, l'étude d'impact soumise à cette dernière faisait d'ores et déjà état, aux points 3.3.3 et 3.3.4, des différentes alternatives au projet de la chatière selon une analyse multi-critères, tenant compte notamment des conséquences environnementales. Dès lors, les compléments apportés après l'avis de l'autorité environnementale se bornant à apporter des précisions, n'étaient pas destinés à combler des lacunes de l'étude d'impact d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pouvait, en leur absence, rendre un avis sur les effets du projet sur l'environnement.

12. En dernier lieu, s'il résulte de l'instruction que l'état initial de l'environnement a été précisé à la suite de l'avis émis par l'autorité environnementale, il résulte de l'instruction et notamment des termes de l'avis de la commission d'enquête que l'état initial figurant au sein de l'étude d'impact a été complété par un nouvel inventaire pour l'ichtyofaune mené par la cellule de suivi du littoral normand visant à compléter l'étude réalisée en 2016 venant confirmer « *les espèces repérées en 2016 et leurs abondances respectives* », ainsi que par l'étude acoustique réalisée par le bureau d'études NEREIS relative à l'état initial de l'environnement pour les mammifères marins. Les requérants ne démontrent pas que ces compléments viendraient combler des lacunes de l'étude d'impact d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pouvait, en leur absence, rendre un avis sur les effets du projet sur l'environnement.

13. Il résulte de ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que les éléments complémentaires mentionnés aux points 9 à 12 devaient être soumis à l'autorité environnementale.

En ce qui concerne l'étude d'impact :

14. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « *I.- Pour l'application de la présente section, on entend par : 1° Projet : la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ; (...) Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. (...)* ».

15. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure, et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude, que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la

population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

S'agissant de l'inclusion, dans l'étude d'impact, des impacts du comblement de l'ancien bassin aux pétroles (ABAP) par des sédiments issus du projet de la chatière :

16. L'arrêté attaqué prévoit que 66 000 m³ de matériaux dragués, présentant une contamination dépassant les seuils N2 définis par l'arrêté ministériel du 26 août 2006 modifié relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou de canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, seront, du fait de l'impossibilité d'une gestion par immersion en mer, envoyés dans le site nommé ancien bassin aux pétroles. Ce site, situé dans le domaine portuaire du Havre, est exploité par le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine conformément à l'arrêté préfectoral du 26 février 2018 autorisant la création d'un terre-plein portuaire par remblaiement de cet ancien bassin par des matériaux de dragage, acheminés soit par des moyens terrestres ou des moyens nautiques visés par l'article 3.5.2 b de ce dernier arrêté.

17. Il résulte de l'instruction que le projet de comblement de l'ancien bassin aux pétroles par des matériaux de dragage, ayant pour objet l'évacuation et le stockage de sédiments contaminés supérieurs au seuil N2 défini par arrêté ministériel, a été autorisé par arrêté pris par le préfet de la Seine-Maritime le 26 février 2018, après avis de l'autorité environnementale et réalisation d'une enquête publique. Ce projet vise tout à la fois à assurer la gestion de produits de dragage ne pouvant être immergés et à créer une plateforme pour accueillir de nouvelles installations dans le secteur du port ancien, et se voit imposer, par l'arrêté du 26 février 2018, de caractériser les matériaux de remblai avant chaque opération de dragage, soit dans le cadre de travaux neufs, ou dans le cadre des travaux de dragage d'entretien du port afin de déterminer l'acceptabilité ou non des matériaux dans l'ancien bassin aux pétroles, dont la gestion s'inscrit dans le cadre de cette autorisation environnementale. Ainsi, la gestion des sédiments pollués ayant vocation à être dragués lors de la création de la chatière, ainsi que les incidences du comblement de l'ABAP ont déjà été étudiés dans le cadre de l'étude d'impact relative à ce projet. En outre, si le projet de réalisation de la chatière présente un lien avec le projet de comblement de l'ancien bassin aux pétroles, le projet de la chatière constitue, de par sa finalité, un projet distinct et autonome du projet de comblement de l'ancien bassin aux pétroles. Ces deux projets ne sauraient donc être considérés comme les composantes d'un projet unique au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Si l'autorité environnementale précise, au sein de son avis du 21 juillet 2022, que des précisions quant aux opérations associées au projet de la chatière contribueraient à une meilleure lisibilité du dossier, cette simple recommandation ne suffit pas à établir que l'étude d'impact relative au projet de la chatière aurait dû intégrer l'étude de l'ensemble des impacts du projet de comblement de l'ABAP. Les requérants ne sont donc pas fondés à soutenir que l'étude d'impact devait comprendre une analyse du projet de comblement de l'ancien bassin aux pétroles, ni de la gestion des sédiments dragués dans le cadre de l'opération de réalisation de la chatière destinés à être acheminés vers ce bassin. Dès lors, le moyen tiré du caractère insuffisant de l'étude d'impact relatif au projet de comblement de l'ancien bassin aux pétroles et à la gestion des sédiments utilisés à cette fin doit être écarté.

S'agissant de la présentation des principales solutions de substitution :

18. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « (...) II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; (...) ».

19. Les requérants, se fondant sur les avis de l'Office français pour la biodiversité, de la direction départementale des territoires et de la mer, et de l'autorité environnementale des 7 avril 2022, le 15 avril 2022 et le 21 juillet 2022, soutiennent que l'étude d'impact, qui se concentre sur le coût financier de chacune des alternatives, n'aurait pas analysé les pertes de services écosystémiques, rendant selon l'autorité environnementale, impossible une comparaison objective au regard notamment des incidences sur l'environnement. Toutefois, il résulte de l'instruction que les solutions de substitution envisagées, à savoir l'amélioration des routes fluvio-maritimes existantes Nord et Sud (famille 1), l'extension du terminal multimodal TMM (famille 2), la réalisation de nouveaux points de massification par navette routière ou navette nautique ou en continuité avec les terminaux maritimes (famille 2), la chatière (famille 3), le passage à travers l'emprise de la compagnie industrielle maritime CIM (famille 3) et la réalisation d'une écluse fluviale (famille 3), et les raisons ayant conduit au choix du projet sont présentées dans l'étude d'impact au point 3.3.2, au regard d'une analyse multicritères, en particulier des critères techniques, environnementaux et liés à la santé des populations et socio-économiques. Il ressort au terme de cette analyse, que la première famille de solutions examinée au point 3.3.3.1, déjà en cours de déploiement, bien qu'étant celle emportant le moins de conséquences environnementales, a été estimée insuffisante pour atteindre l'objectif de 12% de report fluvial. Il en ressort également que la deuxième famille de solutions, étudiée aux points 3.3.3.2 à 3.3.3.5, si elle apparaît comme présentant un impact environnemental moindre, soit génère un trafic routier significatif, soit implique un réaménagement lourd de Port 2000 et de ses dessertes, soit ne permet pas le report multimodal attendu. Il en ressort enfin que ni la réalisation d'un passage à travers la compagnie industrielle maritime, examinée au point 3.3.3.7, ni celle d'une écluse fluviale analysée au point 3.3.3.8, analysées ensemble au sein du tableau de synthèse figurant au point 3.3.4 de l'étude d'impact, n'apparaissent économiquement viables et n'engendreraient surtout aucun des bénéfices attendus pour l'environnement du report fluvial, raisons pour lesquelles elles n'ont pas été considérées par le pétitionnaire comme des solutions de substitution raisonnables au sens des dispositions citées au point qui précède. A cet égard, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que seul le critère économique a été étudié pour écarter ces deux dernières solutions. L'étude d'impact conclut, après avoir tenu compte des atteintes à l'environnement de chacune des alternatives, qu'aucune d'entre elles ne permettaient d'atteindre l'objectif de 12% de report fluvial. L'étude d'impact a en outre été complétée par un bilan socio-économique d'octobre 2022, conformément à la recommandation de l'autorité environnementale relevée au point 11. Il s'ensuit que le moyen tiré du caractère insuffisant de la description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage, qui n'est pas suffisamment étayé au regard du contenu de l'étude d'impact, doit être écarté.

S'agissant de l'incidence du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique :

20. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; (...)* ».

21. D'une part et contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'étude d'impact ne se borne pas à analyser les seuls effets positifs du projet sur les émissions de gaz à effet de serre du fait de la réduction du trafic routier. Elle évoque les incidences du projet en phase d'exploitation, et notamment les incidences du report modal du trafic routier en particulier au point 4.2.1.3 de l'étude d'impact en faisant état des effets de l'augmentation du trafic fluvial, seul susceptible, à la différence du trafic « maritime » invoqué par la requête, d'être augmenté par le projet, et conclut qu'en phase d'exploitation, le report fluvial généré par la chatière en 35 ans aura un impact positif, puisque ce report permettra un gain de 552 600 tonnes de CO². Les requérants n'apportent aucun élément sérieux de nature à remettre en cause cette analyse.

22. D'autre part, si l'autorité environnementale souligne dans son avis, au point 2.3.4 que les conséquences du changement climatique sur les débits de la Seine qui n'ont pas été analysés par le pétitionnaire « *en cas d'étiages sévères plus fréquents ou de crues plus importantes qui réduiraient la disponibilité de la navigation fluviale* », cette affirmation reprise par les requérants, et accompagnée de références à des articles scientifiques à portée générale présente, en l'absence de donnée plus précise, un caractère vague et hypothétique, et ne saurait suffire à retenir l'insuffisance quant à la vulnérabilité du projet au changement climatique de l'étude d'impact qui n'en fait pas état. En outre, il ne résulte pas de l'instruction que la limitation alléguée des capacités de circulation sur le fleuve du fait des risques associés aux crues ou de l'insuffisant étiage de la Seine, à la supposer même établie, viendrait directement affecter l'ouvrage objet du projet lui-même. Si les requérants invoquent le fait que le changement climatique viendra annihiler la mesure de compensation MC03 relatif à l'effacement de la digue de calibrage, voire remettre en cause l'économie du projet, ils n'apportent pas d'élément suffisamment précis et spécifique relatif au projet au soutien de telles allégations. Le pétitionnaire a d'ailleurs tenu compte, pour le dimensionnement de la digue, de la montée des eaux sur la base d'une étude réalisée par un groupe spécialisé dans le conseil et l'ingénierie de la construction. Il résulte en outre de l'instruction que l'étude d'impact procède à une analyse des risques naturels, à savoir le risque inondation, le risque littoral par submersion marine au regard des scénarios présentés par le plan de prévention des risques littoraux, concluant à un risque fort en la matière et analysant les impacts sur les différents sites. Par suite, le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact relativement aux incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique doit donc être écarté.

S'agissant de l'état initial de l'environnement :

23. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. (...) II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est*

susceptible de produire : (...) 3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; (...) ».

24. En premier lieu, si la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) a relevé le 15 avril 2022, le caractère lacunaire de l'inventaire des mammifères marins et la nécessité d'une mise à jour des études réalisées et si l'Office français de la biodiversité (OFB) et le Conseil national de la protection de la nature (CNP) ont recommandé, respectivement le 7 avril 2022 et le 25 juillet 2022, de compléter l'étude, notamment sur les marsouins, il résulte de l'instruction que l'étude d'impact comporte, à son point 4.3.2.3, un inventaire détaillé concernant les mammifères marins observés, en particulier des cétacés (dont le marsouin commun, et le grand dauphin) et des pinnipèdes (dont le phoque gris et le phoque veau-marin), attestant d'un enjeu certain à l'échelle du projet. L'étude d'impact présente un tableau récapitulatif indiquant par espèce les contacts les plus récents et leur localisation, et présente une synthèse des données bibliographiques à l'échelle de la Manche Est, ainsi qu'une synthèse des expertises dans l'estuaire de la Seine. Elle fait ainsi état des « observations compilées » par le groupe mammalogique normand, le réseau d'observation des mammifères marins de la Manche, du port de Rouen et du Havre, des expertises visuelles réalisées dans l'estuaire de la Seine entre 2007 et 2015 ainsi que du suivi de la fréquentation des mammifères marins sur la plage hydraulique et la plage écologique ayant consisté à installer des caméras en janvier 2020 pour mesurer la fréquentation des mammifères marins dans le périmètre du projet. Dès lors, les requérants, qui se bornent à se reporter aux avis de la DDTM et de l'OFB demandant la réalisation d'une étude de la présence des mammifères marins sur une aire plus pertinente au regard des impacts potentiels du projet, et la réalisation d'études par acoustique passive, ou de suivis télémétriques pour les phoques, n'établissent pas, par ces seules citations, en quoi la présentation de l'inventaire des mammifères marins était insuffisante au regard des exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. En outre, la seule circonstance que le maître d'ouvrage a prévu, au titre de la mesure de réduction MR06 relative à la réduction du bruit sous-marin en phase chantier pour les mammifères marins, une mesure de suivi de type « BACI » de la présence des mammifères marins avant travaux, durant ceux-ci et dans les deux années suivant la fin des travaux, ne permet pas d'établir que l'inventaire des mammifères marins réalisé au sein de l'étude d'impact, composé des éléments précités, présentait un caractère insuffisant.

25. En deuxième lieu, si la direction départementale des territoires et de la mer fait état, au sein de son avis émis le 15 avril 2022, de la nécessité de présenter « *un inventaire a minima pour les reptiles sur la zone E (base de vie)* », il résulte de l'instruction que la zone E décrite au point 4.1.3.1 de l'étude d'impact, correspondant à la base-vie utilisée pour le chantier, est artificialisée depuis les précédents chantiers. S'il résulte de l'instruction et notamment des termes de l'étude d'impact que des reptiles ont été observés autour de la zone D, aucun reptile ne l'a été sur les zones terrestres, dont fait partie la zone E. Il en résulte, alors que le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, que l'absence au sein de l'étude d'impact d'inventaire des reptiles dans cette zone ne saurait révéler l'insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

26. En dernier lieu, il résulte de l'instruction que la zone D décrite au point 4.1.3.3 de l'étude d'impact est utilisée comme zone de stock de matériaux graveleux issus des

terrassements et des dragages dans le cadre des travaux liés à la finalisation des terminaux (postes 11 et 12) de Port 2000 et se trouve à l'extrémité sud de Port 2000. Compte tenu du fait que cette zone est en activité, avec des travaux de terrassements dont l'étude d'impact fait clairement état, et de l'absence de modification de celle-ci par le projet, la nécessité d'y réaliser un inventaire spécifique, à apprécier au regard de la sensibilité environnementale de la zone, n'est pas démontrée, alors, au demeurant, que les requérants se bornent à déplorer « l'absence d'inventaire » dans cette zone sans critiquer les motifs, exposés dans l'étude d'impact, pour lesquels aucun inventaire détaillé n'est fourni. Par suite, l'insuffisance de l'étude d'impact en ce qui concerne l'état initial de l'environnement dans cette zone n'est pas établie.

27. Il résulte de ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'étude d'impact comporterait un inventaire insuffisant de l'état initial de l'environnement.

S'agissant de l'analyse de la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine Normandie 2022-2027 :

28. L'étude d'impact comprend un chapitre 6.3 relatif aux plans en matière de gestion des eaux étudiant la compatibilité du projet de la chatière avec le SDAGE 2016-2021 et mentionnant les orientations fondamentales du SDAGE 2022-2027 alors en cours d'élaboration ainsi qu'un tableau synthétisant les orientations du SDAGE susceptibles de concerner le projet, à savoir l'orientation 1.3 « Eviter avant de réduire, puis de compenser (séquence ERC) l'atteinte aux zones humides et aux milieux aquatiques afin de stopper leur disparition et leur dégradation, l'orientation 3.1 « Réduire les pollutions à la source », l'orientation 5.2. « Réduire les rejets directs de micropolluants en mer », l'orientation 5.4 « Préserver la fonctionnalité des milieux aquatiques littoraux et marins » et l'orientation 5.5 « Promouvoir une gestion résiliente de la bande côtière face au changement climatique » ainsi que ses dispositions. L'étude d'impact relève, pour chacune de ces orientations et dispositions, les motifs de compatibilité du projet. Dès lors, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'étude d'impact présente des insuffisances sur ce point.

S'agissant de l'analyse de la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Seine-Normandie 2022-2027 :

29. Aux termes de l'article L. 566-7 du code de l'environnement : « (...) Les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des plans de gestion des risques d'inondation » En vertu de ces dispositions, les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau sont soumises à une obligation de compatibilité avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation. Pour apprécier cette compatibilité, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle du territoire couvert, si l'autorisation ne contrarie pas les objectifs qu'impose le plan, des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation de l'autorisation au regard de chaque disposition ou objectif particulier.

30. Les requérants soutiennent qu'une seule orientation du plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 a été abordée par l'étude d'impact, alors que celui-ci comporte plusieurs orientations qui auraient nécessité un examen dans le dossier d'étude d'impact, en particulier les orientations 1C4 « Développer la planification de la gestion intégrée du trait de côte prenant en compte les risques d'inondation et de submersion marine et les enjeux de la biodiversité », 1C6 « Concilier les enjeux de développement portuaire et la gestion des risques

d'inondation », 2A2 « Recourir aux ouvrages de protection de manière raisonnée » et 2D2 « Générer de manière durable les milieux naturels et les espaces côtiers contribuant à limiter le risque de submersion marine ». Toutefois, l'étude d'impact, qui vise le précédent plan de gestion des risques d'inondation, examine le risque inondation et la compatibilité avec le projet de plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027, et analyse la compatibilité du projet au regard de l'orientation 2D. A cet égard, l'étude d'impact n'avait pas, dès lors que seul un rapport de compatibilité est exigé entre l'autorisation environnementale et le PGRI, à démontrer la conformité du projet avec chacune des mentions de cette orientation. Enfin, les requérants n'établissent pas en quoi l'orientation 1C4, qui s'adresse aux collectivités territoriales et à leurs groupements, l'orientation 1C6 relative au risque d'inondation en zone portuaire, et l'orientation 2A2 concernant les ouvrages d'endiguement, devaient faire l'objet d'une étude spécifique plus détaillée au sein de l'étude d'impact, laquelle analyse par ailleurs les risques du projet sur les phénomènes de submersion marines, et sa vulnérabilité aux risques naturels. Par suite, ce moyen doit être écarté.

S'agissant de l'analyse de la compatibilité avec le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) du Havre :

31. Il résulte de l'instruction que l'étude d'impact fait référence, au point 6.4.3, aux dispositions et prescriptions du plan de prévention des risques technologiques approuvé par arrêté du 17 octobre 2016. Il y est relevé à partir de la superposition de la zone du projet avec la carte des aléas thermiques et surpression, l'absence de risques toxiques en ce qui concerne la zone du projet et l'existence d'un impact uniquement pour les activités de la compagnie industrielle maritime (CIM). L'étude précise également que « l'emprise du projet se situe en zone d'aléas de surpression Faible à Moyen + », que « le chenal de navigation est en zone d'aléas de surpression faible », que « la base vie e et la zone dite f ne sont pas situés dans les zones d'aléas de surpression ». Elle note, après superposition de la zone du projet avec le zonage réglementaire du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) du Havre, que « l'emprise du projet est située en zone b, B et r du zonage réglementaire du PPRT », que le chenal de navigation est « en zone b pour 50% de son emprise ». Elle en déduit que le règlement du PPRT autorise les ouvrages et installations indispensables au bon fonctionnement du port, et par suite, la chatière composée de son chenal de navigation et des digues associées et constate la compatibilité des aménagements prévus et leur exploitation avec les dispositions du PPRT. Dès lors, le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact sur ce point doit, en tout état de cause, être écarté.

S'agissant de l'analyse de la compatibilité avec le plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine Manche-mer du Nord :

32. Il résulte de l'instruction que l'étude d'impact fait référence, au point 6.2, au document de stratégie de la façade Manche Est-Mer du Nord prévu par l'article L. 219-3 du code de l'environnement et approuvé le 25 septembre 2019 ainsi qu'au plan d'action pour le milieu marin pour la Manche, qui fait l'objet en application du III de l'article L. 219-9 du code de l'environnement d'un chapitre spécifique du document stratégique de façade prévu à l'article L. 219-3 du même code. L'étude d'impact examine la compatibilité du projet avec les quinze objectifs environnementaux du document stratégique de façade. L'étude d'impact mentionne également cinq objectifs du plan d'action pour le milieu marin et relève en particulier la compatibilité du projet avec l'objectif 4 sur le maintien du réseau trophique marin. Dès lors, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'étude d'impact serait insuffisante sur ce point.

S'agissant des autorisations d'urbanisme :

33. Les requérants soutiennent que l'étude d'impact devait indiquer le moment à partir duquel les autorisations d'urbanisme devront être déposées et pourront être accordées, ainsi que leur articulation avec celles comprises dans l'autorisation environnementale. Toutefois, il résulte des dispositions de l'article L. 181-2 du code de l'environnement que l'autorisation environnementale ne tient pas lieu du permis de construire le cas échéant requis. Par suite, les requérants ne peuvent utilement invoquer l'insuffisance de l'étude d'impact en ce qui concerne la présentation des éventuelles autorisations d'urbanisme requises et leur articulation avec les autorisations de l'autorisation environnementale. En tout état de cause, le projet de la chatière constitue un ouvrage d'infrastructure portuaire dispensé, en application de l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme, de toute formalité en application de ce code.

S'agissant des autorisations domaniales :

34. Aux termes de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige : « *I.-L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite : (...) 18° Arrêté d'approbation de la convention de concession d'utilisation du domaine public maritime situé en dehors des limites administratives des ports, lorsqu'il est nécessaire à l'établissement d'installations de production d'énergie renouvelable en mer ou des ouvrages de raccordement aux réseaux publics d'électricité afférents ainsi qu'à l'établissement des ouvrages d'interconnexion avec les réseaux électriques des Etats limitrophes.* ».

35. Il résulte de l'instruction que le projet se situe sur le domaine public maritime et implique l'extension du domaine public fluvial. Toutefois et ainsi que le fait valoir le préfet de la Seine-Maritime, le projet de la chatière ne comporte aucun établissement d'installations de production d'énergie renouvelable en mer ou d'ouvrages de raccordement aux réseaux publics d'électricité afférents, ni d'établissement d'ouvrages d'interconnexion avec les réseaux électriques des Etats limitrophes, de sorte que l'approbation d'une convention de concession d'utilisation du domaine public portuaire maritime en application des dispositions du 18° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, au sein de l'autorisation environnementale, n'est pas en l'espèce nécessaire. D'autre part, si le projet a pour effet de modifier la consistance du domaine public portuaire, les concessions portuaires relèvent d'une législation distincte. Dès lors, le moyen tiré de ce que l'étude d'impact aurait dû analyser l'articulation entre l'autorisation environnementale et les autorisations domaniales doit être écarté.

S'agissant de l'impact et de la sous-évaluation du volume de boues à claper dans le site d'Octeville :

36. D'une part, l'étude d'impact précise, au point 3.4.2.3, le volume exact des volumes à draguer pour réaliser le chenal de la chatière. Si les requérants soutiennent que l'étude d'impact devait comporter une appréciation de l'ensemble des incidences environnementales des opérations d'entretien du futur chenal, il ne résulte pas des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige, que l'étude d'impact devait analyser les incidences environnementales de l'entretien de l'ouvrage une fois réalisé, alors, au demeurant, que l'étude d'impact précise les caractéristiques des dragages d'entretien tels que prévus par les arrêtés préfectoraux autorisant le port du Havre à

effectuer les dragages d'entretien et l'immersion des produits de dragage, déjà existants pour le site d'Octeville et visés par l'arrêté attaqué.

37. D'autre part, les requérants se prévalent du caractère inexact du volume de boues à claper tel que mentionné dans l'arrêté pour un volume de 3 000 000 m³ clapés en mer sur le site d'Octeville, en précisant que celui-ci s'élèverait en réalité à 3 400 000 m³. Toutefois, il résulte de l'instruction et notamment des termes de l'étude d'impact qu'il est envisagé de claper l'essentiel des sédiments sur le site d'Octeville, soit 3 000 000 m³, dont 2,6 millions de m³ depuis la zone de la chatière et 400 000 m³ depuis la surlargeur sud de Port 2000. Dès lors et alors que les requérants n'apportent pas d'élément de nature à justifier de la réalité de leurs allégations sur une prétendue inexactitude du volume de sédiments à claper, le moyen soulevé en ce sens doit être écarté.

38. Dès lors, le moyen tiré du caractère insuffisant de l'étude d'impact en ce qui concerne le volume des boues à claper dans le site d'Octeville doit être écarté.

En ce qui concerne la méconnaissance des articles L. 110-1 et L. 163-1 du code de l'environnement :

39. Aux termes de l'article L. 110-1 du code de l'environnement : « I. - *Les espaces, ressources et milieux naturels terrestres et marins, les sons et odeurs qui les caractérisent, les sites, les paysages diurnes et nocturnes, la qualité de l'air, la qualité de l'eau, les êtres vivants et la biodiversité font partie du patrimoine commun de la nation. Ce patrimoine génère des services écosystémiques et des valeurs d'usage. / Les processus biologiques, les sols et la géodiversité concourent à la constitution de ce patrimoine. / On entend par biodiversité, ou diversité biologique, la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques, ainsi que les complexes écologiques dont ils font partie. Elle comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, la diversité des écosystèmes ainsi que les interactions entre les organismes vivants. / On entend par géodiversité la diversité géologique, géomorphologique, hydrologique et pédologique ainsi que l'ensemble des processus dynamiques qui les régissent, y compris dans leurs interactions avec la faune, la flore et le climat. / II. - Leur connaissance, leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état, leur gestion, la préservation de leur capacité à évoluer et la sauvegarde des services qu'ils fournissent sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants : (...) 2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ; Ce principe doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité ; (...)* ». Selon l'article L. 163-1 du même code : « I. - *Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont les mesures prévues au 2° du II de l'article L. 110-1 et rendues obligatoires par un texte législatif ou réglementaire pour compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux*

ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification. / Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état. (...) Les modalités de compensation mentionnées au premier alinéa du présent II peuvent être mises en œuvre de manière alternative ou cumulative. / (...) Les mesures de compensation sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, en proximité fonctionnelle avec celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne. Une même mesure peut compenser différentes fonctionnalités. / (...) ».

40. Ces dispositions précisent, s'agissant des projets soumis à évaluation environnementale, la portée du principe de prévention défini au 2° du II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement. Il en résulte que si les caractéristiques des projets qui font l'objet d'autorisations environnementales le justifient, ces dernières doivent, à peine d'illégalité, comporter les mesures appropriées et suffisantes devant être mises à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ainsi que les modalités de leur suivi.

S'agissant des mesures d'évitement :

41. En premier lieu, comme le soutiennent les requérants, la mesure EV1 « Etude des solutions alternatives », classée par le maître d'ouvrage parmi les mesures d'évitement, vise à s'assurer que le projet retenu pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 est le seul à permettre « à la fois une augmentation significative du report modal fluvial et impactant le moins possible l'environnement », et fait référence aux solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage, rappelées au point 19 du présent jugement. Si cette mesure ne saurait être qualifiée de mesure d'évitement au sens des dispositions L. 110-1 du code de l'environnement, dès lors que l'étude des solutions alternatives au sein de l'étude d'impact constitue une obligation prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, cette seule circonstance n'entache pas d'illégalité l'arrêté attaqué.

42. En second lieu, il résulte de l'instruction que la mesure EV2 vise à « réduire au strict nécessaire la surface du projet et des travaux au sein de l'emprise du site et notamment de préserver la plage écologique (zone de stationnement pour l'avifaune et habitats d'espèces floristiques comme le chou marin) », du fait des dérangements de l'avifaune induits par les travaux sur la plage écologique située à proximité immédiate du projet de la chatière. Elle tend à supprimer l'impact négatif que le projet engendrerait, et constitue, eu égard à son objet, une mesure d'évitement au sens des dispositions citées au point 39, propre au projet de la chatière. La méconnaissance par le grand port fluvio-maritime de l'obligation qui lui était imposée par l'autorisation du projet de Port 2000 en ce qui concerne cette plage écologique, à la supposer établie, demeure sans incidence sur la légalité de l'autorisation environnementale en litige.

S'agissant des mesures de réduction :

43. En premier lieu, les requérants indiquent, sans apporter aucune précision à l'appui de leur argumentation, que les mesures de réduction 1 à 8 ne s'appliquent qu'à la phase travaux et ne concernent pas l'ouvrage en phase d'exploitation. Toutefois, cette seule circonstance ne

permet pas d'établir l'insuffisance des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), et il résulte d'ailleurs de l'instruction que la mesure MR 08 relative au renforcement écologique de la digue de la chatière et de la digue de la CIM, par la mise en place de piscines intertidales dans l'ouvrage, concerne la phase d'exploitation, de même que la mesure MR 09 relative à l'aménagement de toitures favorables à l'avifaune et à des plateformes de nidification, assortie d'une dératisation. De même si les requérants estiment, sans étayer aucunement leur argumentation, que ces deux mesures, ainsi que la mesure MR 10 relative à la mise en place d'une technique d'atténuation du bruit sous-marin durant le chantier seraient de simples mesures d'accompagnement, les éléments de précisions apportées dans les fiches annexées à l'arrêté sur ces différentes mesures permettent d'établir que leurs objectifs tendent bien à la réduction des impacts du projet sur le milieu marin, en assurant le maintien de fonctionnalités écologiques sur la digue elle-même, et à réduire l'impact du projet en phase travaux et d'exploitation en maximisant les potentialités d'accueil de l'avifaune, et en atténuant l'impact du bruit sous-marin durant la phase de travaux.

44. En deuxième lieu, en se bornant à reproduire le contenu de l'avis de l'Office français de la biodiversité (OFB), faisant référence au manque d'effectivité des mesures de réduction MR08 portant sur le renforcement écologique de la digue de la chatière et de la digue de la compagnie industrielle maritime et MR09 relative à la création d'aménagements pour l'avifaune et à la dératisation de la digue de la Chatière, sans en tirer aucune conclusion, les requérants ne sauraient dès lors être regardés comme invoquant un moyen tiré du caractère insuffisant des mesures de réduction MR08 et MR09.

45. En troisième lieu, les requérants soutiennent que l'effectivité de la mesure MR10 relatif à la mise en place d'une technique d'atténuation du bruit sous-marin dite « rideau de bulles » durant le démantèlement de la digue sud du port historique n'est pas démontrée. Il résulte de l'instruction que la mesure MR10 vise à « réduire l'intensité du bruit sous-marin » sur les mammifères marins et les poissons, notamment l'aloise, « durant la phase chantier résultant de la déconstruction de la digue sud du port historique » par l'installation d'un rideau de bulles autour de la zone chantier, afin de réduire « l'impact des ondes de choc produites par tous les types de travaux ainsi que l'intensité des sons et les fréquences qui se propagent dans l'eau ». Il est précisé dans la fiche annexée à l'arrêté attaqué que cette mesure donnera lieu à l'établissement d'un compte-rendu hebdomadaire des suivis réalisés. Si les requérants soutiennent que compte tenu notamment du caractère innovant de cette solution, l'efficacité de ce dispositif n'est pas démontrée, l'arrêté attaqué impose diverses prescriptions afin d'évaluer la présence de mammifères marins, de s'assurer de la limitation du bruit sous-marin en deçà d'un seuil défini et d'imposer au maître d'ouvrage de tirer les conséquences nécessaires en cas de présence de mammifères marins ou de dépassements. A cet égard, l'article 17 de l'arrêté attaqué impose, d'une part au maître d'ouvrage, avant toute émission de bruit sous-marin, une demi-heure d'observation, la réalisation d'un suivi acoustique par la présence de 3 hydrophones situés à 500 mètres et à 900 mètres du chantier afin de s'assurer de l'absence de mammifères marins au sein de la zone de travaux, d'autre part, une montée en puissance sonore progressive des engins de chantier à chaque redémarrage, et une limitation à 90 % du seuil de TTS en cas de présence constatée de mammifères marins dans les 900 mètres du chantier, une diminution voire une cessation en cas de présence plus longue. L'article 17 de l'arrêté prévoit également, au moment de la phase de démantèlement de la digue, l'installation d'un rideau de bulle si la jonction de la digue créée pour le nouvel accès et les digues historiques permet le passage dans l'eau et la limitation de l'intensité sonore à moins de 153 db re1 Pa (TTS pour les marsouins) à 400 mètres des travaux en tout temps. Il oblige le maître d'ouvrage à la réalisation d'un suivi acoustique afin de caractériser l'impact des travaux, par un état initial du bruit ambiant sous-

marin avant le début des travaux et pendant les travaux à partir d'hydrophones qui transmettent en temps réel, à cesser les dépassements le cas échéant, et à informer l'administration, dans un délai de 48 heures avec si nécessaire la présentation des mesures correctives envisagées ainsi que celles mises en place. Il impose enfin la transmission mensuelle du suivi aux administrations en charge des espèces protégées et de la police de l'eau et la présentation d'un bilan de suivi six mois après la fin des travaux, mentionnant obligatoirement les dépassements de seuil, les présences constatées et le niveau du bruit associé, ainsi que les mesures d'effarouchement éventuelles. S'il n'est pas contesté que le procédé du rideau de bulles présente un caractère innovant, il résulte de l'instruction que l'ensemble des mesures prévues par l'arrêté permet de contrôler l'effectivité du dispositif mis en place, afin d'éviter que les mammifères marins et les poissons ne soient exposés au bruit généré par le chantier. Dès lors, le moyen tiré de l'absence d'effectivité de la mesure de réduction MR10 doit être écarté.

46. Enfin, si les requérants soutiennent que des mesures d'origine réglementaire sont présentées comme des mesures de réduction, telles que la mesure de réduction MR01 « Coordination environnementale des travaux », la mesure de réduction MR02 « Dispositifs préventifs de lutte contre les pollutions des eaux en phase travaux », la mesure de réduction MR03 « Interdiction de pratiquer la surverse pour densifier le puits des dragues » et la mesure de réduction MR04 « Gérer de manière différenciée les sédiments dragués dépassant le niveau N2 GEODE », une telle circonstance, à la supposer caractérisée, n'est pas de nature, à elle-seule, à établir l'insuffisance des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Si les requérants soutiennent en outre que les mesures de réduction consisteraient en des mesures de compensation, et que certaines d'entre elles engendreraient des impacts négatifs pour l'environnement, ils n'assortissent ce moyen d'aucune précision suffisante permettant de démontrer le caractère insuffisant ou négatif de ces mesures.

S'agissant des mesures de compensation :

47. Les requérants soutiennent que la mesure de compensation MC03 relatif à l'effacement de la digue de calibrage à hauteur de 1 000 mètres linéaires pour restaurer les continuités latérales et améliorer les débouchés des principales filandres de la rive Nord situées entre la vasière artificielle et la crique du Hode, à savoir la vasière artificielle, la crique à Tignol, la filandre de l'estacade du Hode et la crique du Hode, représentant selon l'Office français pour la biodiversité une surface d'environ 21,2 hectares, par effacement de la digue de calibrage ne présente pas, malgré son intérêt écologique en ce qu'elle permet de créer des lieux de refuge notamment pour les crevettes grises, d'équivalence fonctionnelle dès lors que l'effacement de 1 000 mètres de digue ne compenserait pas la surface de 280 000 m² définitivement artificialisée par le projet.

48. Toutefois, il résulte de l'instruction que le porteur de projet a tenu compte des préconisations émises le 25 juillet 2022 par le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) relative à l'étendue de l'effacement de la digue de calibrage, concernant initialement 500 mètres linéaires, et considérée par le CNPN comme n'étant pas équivalente à la digue nouvelle construite, et a étendu un tel effacement en l'élargissant à 1 000 mètres linéaires. La mesure de compensation MC03, qui implique en plusieurs phases la suppression de la digue de calibrage vise, par l'amélioration de la circulation de l'eau dans les filandres afin d'en améliorer la connexion avec la Seine, la création de surfaces d'habitats et de zones de nourriceries pour des espèces de poissons au droit de la digue et la limitation de la progression des herbues au débouché des filandres concernées, à créer des lieux de refuge pour de nombreuses espèces. Le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale dans sa version du 10 octobre 2022

énumère les principales fonctions restaurées, à savoir des fonctions hydrologiques, de circulation des espèces animales et végétales, de zones de production de zoobenthos importantes pour les réseaux trophiques des oiseaux et des poissons et des zones de refuge et d'alimentation des poissons.

49. L'article 18 de l'arrêté prévoit en outre la réalisation dans les carapaces de la digue de niches et de modules type habitat/biotope permettant la rétention d'eau et le développement d'espèces, en particulier la création a minima de vingt rétentions d'eau à différents niveaux de l'ouvrage avec différentes formes imbriquées dans les enrochements afin de permettre d'augmenter la diversité des habitats disponibles, et oblige le bénéficiaire à proposer des mesures correctives en l'absence d'atteinte des objectifs. Il impose également la mise en place d'un protocole de suivi de type BACI (« Before-After Control-Impact), devant faire l'objet d'une présentation au conseil scientifique de l'estuaire qui pourra proposer des modifications, et oblige le maître d'ouvrage à mettre en œuvre en quatre phases prédéterminées, assorties d'une échéance précise, ces travaux au plus tard cinq ans après l'édiction de l'arrêté.

50. Il en résulte que la mesure de compensation MC03 tend à améliorer les fonctionnalités de l'estuaire, malgré l'impossible restauration totale des fonctions écologiques de l'estuaire, dont la complexité est soulignée par le Conseil national de la protection de la nature et qui a été profondément modifiée du fait de son artificialisation, laquelle a fait perdre, selon les termes de l'avis du conseil scientifique de l'estuaire de la Seine, « 30 à 40% de son potentiel halieutique depuis Port 2000, tous projets confondus ». Cette mesure est en outre accompagnée, à cette fin, de mesures permettant d'ajuster ces mesures de compensation, notamment la mesure ACC01 « Diagnostic des fonctionnalités estuariennes », et la mesure ACC05 « Diagnostic du fonctionnement de la Grande Crique et préconisations de mesures correctives », visant à réaliser un diagnostic complet du fonctionnement de cette filandre et de ses dysfonctionnements avec proposition de mesures correctives à mettre en place.

51. Si comme le soutiennent les requérants, la mesure MC03 ne concerne pas la même zone que la chatière, il résulte de l'instruction que cette dernière zone et celle de la zone visée par la mesure MC03 se trouvent dans l'estuaire de la Seine. Les requérants n'apportent pas d'élément précis permettant de démontrer l'absence de proximité fonctionnelle entre ces deux zones. Les requérants se bornent en outre à soutenir que les espèces détruites et perturbées par le projet ne sont pas identiques à celles visées par la mesure MC03, sans toutefois l'établir. Ils ne démontrent pas par ailleurs, en se bornant à alléguer le caractère insuffisant des mesures compensatoires, que les autres mesures compensatoires, et notamment la MC04 portant sur la création et la gestion écologique de 10,8 hectares de terrain décrite au point 10 et la MC05 en faveur des aloses, visant à compenser les effets du projet sur l'aloise feinte en recréant en fin de chantier une zone de frai en débouché d'un affluent de la Seine et une zone de stationnement pour les mâles à proximité, seraient insuffisantes par rapport aux destructions d'espèces et d'habitats entraînés par la réalisation du projet.

S'agissant de la compensation des pertes de biodiversité dues à la construction de Port 2000 :

52. Les requérants soutiennent que l'ensemble des mesures proposées doivent être mises en perspective avec le bilan des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet de Port 2000, qui auraient généré une perte dramatique de biodiversité dans l'estuaire de la Seine, qui n'a pas été compensée, et à laquelle s'ajoute la perturbation par le projet de la chatière de nombre de fonctionnalités de l'estuaire, entraînant un cumul d'incidences qui ne permet pas de respecter l'absence de perte nette de biodiversité dans un espace marin

fondamental pour de nombreuses espèces à une échelle qui dépasse celle du Havre. Toutefois, le projet de la chatière demeure distinct du projet de Port 2000, ainsi qu'il a été dit précédemment, de telle sorte que les incidences de la réalisation de Port 2000 sur l'environnement, ne sauraient révéler à elles seules les insuffisances des mesures d'évitement, de réduction et de compensation au titre du projet de la chatière, alors, au demeurant, qu'il n'est pas établi que les mesures prescrites par l'autorisation préfectorale relative à la réalisation des installations de Port 2000, délivrée le 23 octobre 2000, n'auraient pas été respectées.

53. Il résulte de tout ce qui précède que le moyen tiré du caractère insuffisant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation doit être écarté.

En ce qui concerne la méconnaissance des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement :

54. D'une part, le I de l'article L. 411-1 du code de l'environnement comporte un ensemble d'interdictions visant à assurer la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats. Sont ainsi interdits : « 1° la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle (...) d'animaux de ces espèces (...); / (...) 3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces (...) ». Toutefois, le 4° de l'article L. 411-2 du même code permet à l'autorité administrative de délivrer des dérogations à ces interdictions dès lors que sont remplies trois conditions distinctes et cumulatives tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante, à la condition de ne pas nuire « au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle » et, enfin, à la justification de la dérogation par l'un des cinq motifs qu'il énumère limitativement, parmi lesquels figure le fait que le projet réponde, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérative d'intérêt public majeur. Aux termes de l'article R. 411-6 du même code : « Les dérogations (...) sont accordées par le préfet (...). / Toutefois, lorsque la dérogation est sollicitée pour un projet entrant dans le champ d'application de l'article L. 181-1, l'autorisation environnementale prévue par cet article tient lieu de la dérogation définie par le 4° de l'article L. 411-2. (...) ».

55. Il résulte de ces dispositions qu'un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle. En outre, l'intérêt de nature à justifier, au sens du c) du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, la réalisation d'un projet doit être d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage poursuivi par la législation, justifiant ainsi qu'il y soit dérogé. Ce n'est qu'en présence d'un tel intérêt que les atteintes portées par le projet en cause aux espèces protégées sont prises en considération, en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, afin de vérifier s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et si la dérogation demandée ne nuit pas

au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

S'agissant de la raison impérative d'intérêt public majeur :

56. Il résulte de l'instruction que le projet de réalisation de la chatière consiste à créer un accès fluvial direct de la Seine vers les terminaux maritimes conteneurs de Port 2000, selon les modalités exposées au point 1 du présent jugement, permettant à l'ensemble des bateaux fluviaux existants de rejoindre ces terminaux par la mer, alors qu'aujourd'hui seule une minorité de la flotte fluviale peut y accéder, en cas de conditions favorables, du fait de la nécessité de traverser une zone maritime non protégée de la houle. Le projet en litige vise, compte tenu du constat mentionné dans l'étude d'impact du caractère lacunaire et incomplet du système d'offre de services pour le fluvial, et « comportant de nombreux freins au report modal fluvial » à massifier le transport de conteneurs et accroître la part modale du transport fluvial au départ et à destination du Havre, en le portant de 9 à 12% en 2025, alors que le port du Havre est le premier port maritime français pour le trafic de conteneurs et que la Seine offre une connexion directe avec la région parisienne. Il s'inscrit dans le cadre d'une politique publique de développement du transport modal par d'autres voies que la route et notamment par la voie fluviale, et de diminution des émissions de CO₂ liées au transport de marchandises et au transport routier, caractérisée notamment par le plan d'aide à la modernisation de la flotte fluviale et le plan d'aides au report modal évoquées au point 3.3.2.1 de l'étude d'impact. L'étude d'impact rappelle à cet égard qu'une barge fluviale représente jusqu'à 250 camions évités sur les routes, et le volume de tonnes équivalent CO₂ que le projet permet d'éviter est évalué par l'étude d'impact à environ 550 000 d'ici 2056. Le projet s'inscrit également dans le cadre de la mise en œuvre au niveau national de la stratégie de l'Union européenne en matière de transports, et plus précisément, dans l'objectif européen de compléter et d'améliorer les corridors de transports européens et, par suite, à garantir l'approvisionnement des matières premières en l'Europe. Il s'est vu accorder un financement de l'Union européenne dans le cadre de l'appel à projet transports de 2018 du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Enfin, il résulte des termes de l'étude d'impact, à son point 3.3.2.2 que le projet, qui s'inspire des modèles des ports d'Anvers et de Rotterdam, contribue de manière déterminante aux objectifs rappelés inscrits dans les documents stratégiques de planification concernant le territoire port du Havre, à savoir le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), le document stratégique de façade Manche-Est Mer du Nord et le stratégie nationale portuaire. Si les requérants, pour contester que le projet réponde à une raison impérative d'intérêt public majeur, soutiennent que la lutte contre les gaz à effets de serre ne saurait à elle seule justifier les atteintes à des espèces protégées et une perte de biodiversité, et que les gains escomptés en termes de baisse des émissions de gaz effet de serre ne sont pas directs et certains et dépendront de l'intérêt économique des opérateurs privés, ils n'apportent pas d'éléments suffisants pour établir que les gains attendus en terme de diminution des émissions de CO₂ seraient hypothétiques, et ne remettent pas sérieusement en cause, d'autre part, les objectifs d'amélioration des transports et de développement économique relevés par le maître d'ouvrage. Par suite, le moyen tiré de ce que le projet ne répondrait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur doit être écarté.

S'agissant de l'absence d'une autre solution satisfaisante :

57. Les requérants soutiennent que l'absence de solution alternative n'est pas établie en l'absence de comparaison fiable et de démonstration de l'absence de possibilité de cumul de solutions partiellement satisfaisantes.

58. Il résulte de l'instruction que le dossier de demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées a justifié de façon précise et circonstanciée au point 3 de l'étude d'impact le choix, à la suite d'une analyse socio-économique multicritères permettant de déduire des prévisions de trafic trois familles de solutions, d'écarter en premier lieu les solutions alternatives de la « famille 1 », tendant à l'amélioration des routes fluvio-maritimes existantes à savoir la route nord permettant l'accès direct aux terminaux de Port 2000 aux bateaux respectant les prescriptions de l'arrêté du 15 décembre 2014 (soit 6 bateaux en 2017), et la route sud permettant l'accès direct aux terminaux de Port 2000 aux bateaux respectant les prescriptions de l'arrêté du 15 décembre 2014 ou aux navires fluviomaritimes (soit 8 bateaux en 2017). Il ressort de cette analyse que cette première famille de solutions examinée au point 3.3.3.1 de l'étude d'impact, vise essentiellement à améliorer la fluidité et la fiabilité du trafic fluvial à travers notamment des outils météorologiques, ou à mettre en place des aides à l'investissement et à l'exploitation des unités fluviales adaptées. Cette famille de solutions, déjà en cours de déploiement, bien que ne nécessitant pas de travaux particuliers et emportant le moins de conséquences environnementales, a été estimée à elle seule insuffisante pour atteindre un objectif de 12% de report fluvial en 2025.

59. Il résulte de l'instruction que le porteur de projet a également décidé de ne pas retenir les solutions de la « famille 2 » passant par des points de massification intermédiaire, en particulier l'extension du terminal multimodal TMM conduisant au doublement de sa capacité de traitement fluvial. Au titre de cette famille, ont également été écartés la création d'un point massification par navette terrestre (camions) entre les terminaux de Port 2000 et les quais concernés par les voies routières existantes, la création d'un nouveau point de massification par navette nautique, en capacité de franchir le passage maritime, entre les terminaux de Port 2000 et les quais concernés, ou encore la création d'un nouveau point de massification en continuité avec les terminaux maritimes, en assurant le transfert par de l'outillage portuaire de type reach-stacker. Il résulte de l'instruction que la deuxième famille de solutions, étudiée au points 3.3.3.2, 3.3.3.3, 3.3.3.4 et 3.3.3.5, si elle présente pour certaines solutions un impact environnemental moindre, soit génère un trafic routier significatif générateur d'émission de gaz à effet de serre, soit implique un réaménagement lourd de Port 2000 et de ses dessertes, soit ne permet pas le report multimodal attendu. Il ressort en outre des termes de l'étude d'impact que la création d'un nouveau point de massification sur le port, sur les quais d'Asie/Osaka ou Bougainville, ne constitue pas « une nouvelle offre de service nécessaire pour le développement du mode fluvial » et que le levier coût d'une telle option ne parvient jamais à être plus concurrentiel que dans le cas de l'extension du terminal multimodal, laquelle n'atteint pas l'objet de report fluvial attendu en raison de gains trop légers en termes de coûts et de délais, alors qu'elle présente un impact environnemental via l'imperméabilisation d'une importante surface.

60. Il résulte également de l'instruction et notamment des termes de l'étude d'impact que le porteur de projet a décidé de ne pas retenir, à l'exception du projet de la chatière, les autres solutions de la famille 3 regroupant la création d'infrastructures permettant un accès direct de tous engins fluviaux à Port 2000. D'une part, la réalisation d'un passage sans écluse à travers l'emprise de la compagnie industrielle maritime (CIM), entre les bassins de Port 2000 et le bassin Théophile Ducrocq, examinée au point 3.3.3.7 de l'étude d'impact, consistant à réaliser un accès utilisable par l'ensemble des bateaux fluviaux, mais coupant en deux parties

le terminal de la CIM, ce qui nécessiterait, compte tenu des risques industriels sur la zone, la création de deux ponts mobiles pour permettre une traversée en tout temps du terminal de la CIM par moyens terrestres pendant le transit de barges fluviales à travers le passage, a été écartée en raison d'un coût très élevé et de l'absence de viabilité économique à moins d'un péage très élevé ne permettant pas d'atteindre l'objet de report fluvial. D'autre part, la réalisation d'une écluse fluviale à grand gabarit reliant le bassin Hubert Raoul Duval (Port 2000) au bassin de l'Océan, permettant un accès direct à Port 2000 à l'ensemble des bateaux fluviaux, analysée au point 3.3.3.8 de l'étude d'impact, a été également écartée pour les mêmes motifs liés au coût, à l'absence de viabilité économique, et à l'absence de bénéfices attendus pour l'environnement du fait du faible report fluvial.

61. Il résulte ainsi, de l'instruction, notamment du rapport de la commission d'enquête, et il n'est pas sérieusement contesté, qu'aucune de ces alternatives ne permettaient d'atteindre l'objectif de 12% de report fluvial à l'horizon 2025, et par suite, de répondre à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, que le projet de la chatière pourra réaliser, tout en présentant un coût économique inférieur aux autres projets étudiés. Il résulte en outre de l'instruction, et notamment des termes de l'avis du Conseil national de la protection de la nature que le projet de réalisation de la chatière « semble être la seule économiquement viable » et que « la création d'une nouvelle écluse engendrerait des conflits d'usage importants entre les modes fluviaux, routiers et ferroviaires ».

62. Il ne résulte donc pas de l'instruction qu'il existerait parmi les trois familles de solutions une solution alternative satisfaisante du point de vue de l'objectif recherché, qui permettrait de porter une moindre atteinte à la conservation des espèces protégées que celle retenue dans le projet autorisé. Par suite, la condition relative à l'absence de solution alternative satisfaisante doit être regardée comme remplie.

S'agissant du maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

63. Pour apprécier si le projet ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, il appartient à l'autorité administrative, sous le contrôle du juge, de déterminer, dans un premier temps, l'état de conservation des populations des espèces concernées et, dans un deuxième temps, les impacts géographiques et démographiques que les dérogations envisagées sont susceptibles de produire sur celui-ci.

64. Les requérants soutiennent que le projet ne permet pas le maintien, ni la restauration de l'état de conservation dans un état favorable des espèces visées par la dérogation après mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, en particulier s'agissant de l'alose feinte et de la grande alose.

65. D'une part, les requérants n'apportent pas d'élément précis permettant d'étayer de telles allégations s'agissant des quarante espèces de l'avifaune.

66. D'autre part, s'agissant des aloses, il résulte de l'instruction et notamment des termes de l'avis de la direction départementale des territoires et de la mer qu'il existe une fréquentation importante de la zone de la chatière par les aloses, « notamment l'alose feinte qui utilise le site comme un corridor de migration et comme zone d'attente au moment de la migration ». Il résulte en outre de l'instruction et notamment des termes de l'étude d'impact

qu'au niveau régional, l'alose feinte est une espèce en danger critique d'extinction et que la grande alose est une espèce en danger, tandis qu'au niveau national, ces deux espèces sont identifiées comme des « espèces vulnérables ».

67. Le pétitionnaire a estimé que l'impact du projet sur l'ichtyofaune, postérieurement à la réalisation du projet, serait faible au niveau de l'estuaire, et moyen dans la zone de la chatière, compte tenu de la recolonisation future de l'estuaire et du chenal, même si une diminution de la présence de poissons benthique est à prévoir sur la zone de la chatière. Toutefois, la mesure de réduction MR 08 portant sur la création de zones de rétention d'eau à différents niveaux des ouvrages vise à limiter cet impact. Il ne résulte pas en outre de l'instruction, pour les mêmes motifs que ceux énoncés aux points 47 à 51, et il n'est pas sérieusement contesté que les mesures de compensation ayant une incidence sur les aloses, à savoir la MC03 relatif à l'effacement de la digue de calibrage à hauteur de 1 000 mètres linéaires décrite au point 48 et la MC05 en faveur des aloses énoncée au point 10, ajoutée après que l'autorité environnementale a émis son avis, et destinée à compenser les effets du projet en recréant une zone de frai en débouché d'un affluent de la Seine et une zone de stationnement pour les mâles à proximité ne permettraient pas le maintien, dans un état de conservation favorable, les populations d'alose feinte, et de grande alose ou ne seraient pas adaptées aux aires de répartition naturelle de ces espèces.

68. Il résulte de ce qui précède que les moyens tirés de ce que les conditions prévues aux articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement ne sont pas remplies doivent être écartés.

En ce qui concerne la méconnaissance des articles L. 181-1 et L. 181-2 du code de l'environnement :

69. Aux termes de l'article L. 181-1 du code de l'environnement : « *L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire : 1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ; 2° Installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 512-1. (...).* ». Selon l'article L. 181-2 du même code : « *I.-L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite : 1° Absence d'opposition à déclaration d'installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au II de l'article L. 214-3 ou arrêté de prescriptions applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités objet de la déclaration ; (...)* 5° *Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° du I de l'article L. 411-2 ; 6° Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 ; (...)* 9° *Agrément pour le traitement de déchets en application de l'article L. 541-22 ; (...)* 14° *Dérogation motivée au respect des objectifs mentionnés aux 1° à 4° du IV et au VI de l'article L. 212-1 du présent code, prévue au VII du même article L. 212-1 ; (...)* ».

S'agissant de l'autorisation au titre du code de l'urbanisme :

70. Les requérants soutiennent que l'autorisation environnementale aurait dû comprendre des permis de construire et déclarations de travaux pour la construction de digues provisoires et permanentes ainsi qu'un permis de démolir pour la suppression de parties de digues. Toutefois, ainsi que le fait valoir le préfet en défense, il résulte des dispositions de l'article L. 181-2 du code de l'environnement que l'autorisation environnementale ne tient pas lieu du permis de construire le cas échéant requis. En tout état de cause, le projet de la chatière constitue un ouvrage d'infrastructure portuaire dispensé, en application de l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme de toute formalité au titre du code de l'urbanisme. Par suite, ce moyen doit être écarté.

S'agissant de l'autorisation d'un ouvrage au titre de la rubrique 3.2.6.0 de l'article R. 244-1 du code de l'environnement :

71. Aux termes de l'article L. 566-12-1 du code de l'environnement : « *Les digues sont des ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions* ». Selon l'article R. 562-13 de ce code : « *La protection d'une zone exposée au risque d'inondation ou de submersion marine au moyen de digues est réalisée par un système d'endiguement. Le système d'endiguement est défini par l'autorité désignée au II de l'article R. 562-12 eu égard au niveau de protection, au sens de l'article R. 214-119-1, qu'elle détermine, dans l'objectif d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Ce système comprend une ou plusieurs digues ainsi que tout ouvrage nécessaire à son efficacité et à son bon fonctionnement, (...)* ». Sont visés par la rubrique 3.2.6.0 de l'article R. 214-1 du code de l'environnement les « *ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions : - système d'endiguement au sens de l'article R. 562-13 (A) ; -aménagement hydraulique au sens de l'article R. 562-18 (A)* ».

72. Les requérants soutiennent que le projet consiste en un dispositif de lutte contre les submersions marines au motif que l'étude d'impact fait référence à la création d'une digue de 1 800 mètres visant à protéger la nouvelle voie fluviale contre les crues marines, de telle sorte que l'ouvrage relèverait de la rubrique 3.2.6.0 de l'article R. 214-1 du code de l'environnement. Toutefois, il résulte de l'instruction que la digue portuaire est destinée à protéger les bateaux fluviaux de la houle et de l'agitation lors de leur passage, et non à protéger contre les inondations et les submersions. Par suite, cet ouvrage n'entre pas dans la rubrique précitée. Ce moyen doit donc être écarté.

S'agissant de l'autorisation au titre de l'article L. 212-1 du code de l'environnement :

73. Selon l'article L. 181-2 du même code : « *I.- L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite : (...)* 14° *Dérogation motivée au respect des objectifs mentionnés aux 1° à 4° du IV et au VI de l'article L. 212-1 du présent code, prévue au VII du même article L. 212-1 ; (...)* ». Selon l'article L. 212-1 du code précité : « *(...) IV. – Les objectifs de qualité et de quantité des eaux que fixent les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux correspondent : 1° Pour les eaux de surface, à l'exception des masses d'eau artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon état écologique et chimique ; 2° Pour les masses d'eau de surface artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un*

bon potentiel écologique et à un bon état chimique ; 3° Pour les masses d'eau souterraines, à un bon état chimique et à un équilibre entre les prélèvements et la capacité de renouvellement de chacune d'entre elles ; 4° A la prévention de la détérioration de la qualité des eaux ; (...)
VI. – Lorsque la réalisation des objectifs mentionnés aux 1°, 2° et 3° du IV est impossible ou d'un coût disproportionné au regard des bénéfices que l'on peut en attendre, des objectifs dérogatoires peuvent être fixés par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux en les motivant. / VII. – Des modifications dans les caractéristiques physiques des eaux ou l'exercice de nouvelles activités humaines peuvent justifier, dans des conditions définies par le décret prévu au XIII, des dérogations motivées au respect des objectifs mentionnés aux 1° à 4° du IV et au VI. / L'autorité administrative arrête la liste de ces dérogations après l'avoir mise à disposition du public, (...) ».

74. Les requérants soutiennent que le SDAGE Seine Normandie 2022-2027 indique que plusieurs projets identifiés par arrêté préfectoral dérogent à l'atteinte des objectifs du SDAGE sur les masses d'eau concernés, parmi lesquels le projet de canal Seine Nord Europe, et l'aménagement du grand canal du Havre. Ils en concluent que le projet de la chatière devait faire l'objet d'une dérogation au respect des objectifs mentionnés aux 1^{er} à 4 du IV, en application du VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement, dès lors que ce projet, d'une part, « modifie le grand canal du Havre » et d'autre part, « consiste dans le point de liaison du canal Seine Nord avec l'estuaire de la Seine », et affecte, par suite, des projets qui dérogeaient eux-mêmes au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

75. Toutefois, le préfet fait valoir, sans être contredit sur ce point, que le projet de la chatière, qui consiste à créer un chenal d'accès à Port 2000 est sans lien avec le projet du grand canal du Havre, qui se situe à Saint-Vigor-d'Ymonville et qui consiste à prolonger le grand canal jusqu'au canal de Tancarville pour fluidifier le flux de marchandises vers Paris des entreprises installées au bord de ce canal et n'a donc pas vocation à desservir les terminaux de Port 2000. D'autre part, aucun élément du dossier ne permet d'établir en quoi le projet de la chatière affecterait d'une quelconque manière le projet de Canal Seine Nord Europe. Par suite, ce moyen doit donc être écarté.

S'agissant de l'autorisation au titre de la législation ICPE et/ou déchets (matériaux excavés et gestion des sites de stockage et traitement – rubrique 2510 de la nomenclature ICPE) :

76. Aux termes de la rubrique 2510 dénommée « *Carrière ou autre extraction de matériaux (exploitation de)* » de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, sont soumis à autorisation les activités suivantes : « *1. Exploitation de carrières, à l'exception de celles visées au 5 et 6 (...)* / *3. Affouillements du sol (à l'exception des affouillements rendus nécessaires pour l'implantation des constructions bénéficiant d'un permis de construire et des affouillements réalisés sur l'emprise des voies de circulation), lorsque les matériaux prélevés sont utilisés à des fins autres que la réalisation de l'ouvrage sur l'emprise duquel ils ont été extraits et lorsque la superficie d'affouillement est supérieure à 1 000 m² ou lorsque la quantité de matériaux à extraire est supérieure à 2 000 t* ».

77. Il résulte de l'instruction que les sédiments extraits des opérations de dragage en phase chantier et en phase d'exploitation seront immergés, pour partie, en mer sur le site d'Octeville, et pour partie acheminés vers l'ancien bassin aux pétroles dans les conditions prévues par l'arrêté préfectoral du 26 février 2018 précité. Dès lors que les matériaux ne sont pas extraits pour être utilisés et ne sont pas utilisés à d'autres fins que la construction de

l'ouvrage, les travaux en cause ne relèvent pas de la législation sur les installations classées au titre de la rubrique 2510 précitée, mais de la rubrique 4.1.3.0 (Dragage et /ou rejet y afférent en milieu marin) de la police de l'eau au titre de laquelle ils ont été autorisés par l'arrêté attaqué.

S'agissant de l'autorisation au titre de la législation ICPE et/ou déchets (rubriques 2716 et 2791 de la nomenclature ICPE) et de l'agrément visé à l'article L. 541-22 du code de l'environnement :

78. Selon la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9 du code de l'environnement : « *rubrique 2716 : Installation de transit, regroupement, tri ou préparation en vue de la réutilisation de déchets non dangereux non inertes à l'exclusion des installations visées aux rubriques 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715 et 2719 et des stockages en vue d'épandages de boues issues du traitement des eaux usées mentionnés à la rubrique 2.1.3.0. de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1. / Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant : 1. Supérieur ou égal à 1 000 m³ / 2. Supérieur ou égal à 100 m³, mais inférieur à 1 000 m³ ».* Cette nomenclature comporte également une rubrique 2791 : « *installation de traitement de déchets non dangereux, à l'exclusion des installations classées au titre des rubriques 2515, 2711, 2713, 2714, 2716, 2720, 2760, 2771, 2780, 2781, 2782, 2783, 2794, 2795 ou 2971 »*, applicable lorsque la quantité de déchets est supérieure ou égale à 10 t/j ou inférieure à 10 t/j.

79. Les requérants soutiennent que les sédiments gérés à terre acquièrent le statut de déchets, entrent dans le champ d'application des installations classées pour l'environnement et doivent faire l'objet de l'agrément visé par l'article L. 541-22 du code de l'environnement dès lors que la gestion à terre des sédiments contaminés excédant le seuil N2 qui sont destinés à combler l'ancien bassin aux pétroles implique la réalisation d'étapes intermédiaires permettant aux sédiments d'acquérir des caractéristiques physiques et chimiques facilitant leur valorisation.

80. Toutefois, à supposer même que les sédiments en cause fassent l'objet d'une gestion à terre au sein de l'ancien bassin aux pétroles, l'autorisation environnementale en litige a pour objet la création d'un accès direct fluvial aux installations de Port 2000. Il résulte de l'instruction, ainsi qu'il a été dit au point 17 que le comblement de l'ancien bassin aux pétroles a antérieurement fait l'objet d'une l'autorisation environnementale accordée le 26 février 2018, de telle sorte que la gestion de ces sédiments s'inscrit dans le cadre de cette autorisation et relève de l'exécution de celle-ci. Ce moyen doit donc en tout état de cause être écarté.

S'agissant de l'autorisation au titre de la législation ICPE et/ou déchets (rubriques 2517, 1432 et 1434) :

81. Les requérants se prévalent de la circonstance que le projet est aussi de nature à entraîner l'emploi d'importants volumes de carburants, faisant entrer le projet dans les rubriques 2517 - station de transit, regroupement ou tri de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques et 1434 - Liquides inflammables, liquides de point éclair compris entre 60° C et 93° C, fiouls lourds et pétroles bruts, à l'exception des liquides mentionnés à la rubrique 4755 et des autres boissons alcoolisées de la nomenclature des installations classées. Toutefois, ils n'assortissent leurs allégations d'aucun élément permettant de démontrer que les conditions se rapportant à chacune de ces catégories sont réunies. En outre, la rubrique 1432 - stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables a été supprimée. Par suite, ce moyen doit être écarté.

S'agissant de l'autorisation au titre de l'occupation du domaine public maritime et routier :

82. Aux termes de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige : « *I. - L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite : (...) 18° Arrêté d'approbation de la convention de concession d'utilisation du domaine public maritime situé en dehors des limites administratives des ports, lorsqu'il est nécessaire à l'établissement d'installations de production d'énergie renouvelable en mer ou des ouvrages de raccordement aux réseaux publics d'électricité afférents ainsi qu'à l'établissement des ouvrages d'interconnexion avec les réseaux électriques des Etats limitrophes. (...) ».*

83. Il résulte de l'instruction que le projet se situe sur le domaine public maritime et implique l'extension du domaine public fluvial. Toutefois et ainsi que le fait valoir le préfet de la Seine-Maritime, le projet de la chatière ne comporte aucun établissement d'installations de production d'énergie renouvelable en mer ou d'ouvrages de raccordement aux réseaux publics d'électricité afférents, ni d'établissement d'ouvrages d'interconnexion avec les réseaux électriques des Etats limitrophes, de sorte que l'approbation d'une convention de concession d'utilisation du domaine public portuaire maritime en application des dispositions du 18° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, au sein de l'autorisation environnementale, n'est pas en l'espèce nécessaire. D'autre part, si le projet a pour effet de modifier la consistance du domaine public portuaire, les concessions portuaires relèvent d'une législation distincte. Dès lors, le moyen tiré de ce que l'autorisation environnementale aurait dû comprendre une convention de concession d'utilisation du domaine public portuaire maritime doit être écarté.

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 :

84. Aux termes de l'article L. 212-1 du code de l'environnement : « (...) *III. – Chaque bassin ou groupement de bassins hydrographiques est doté d'un ou de plusieurs schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux fixant les objectifs visés au IV du présent article et les orientations permettant de satisfaire aux principes prévus aux articles L. 211-1 et L. 430-1. Le schéma prend en compte l'évaluation, par zone géographique, du potentiel hydroélectrique établi en application du I de l'article 6 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité. (...) XI. – Les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux. (...) ».*

85. Il résulte des dispositions citées au point précédent que les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux doivent se borner à fixer des orientations et des objectifs, ces derniers pouvant être, en partie, exprimés sous forme quantitative. Les autorisations délivrées au titre de la législation de l'eau sont soumises à une simple obligation de compatibilité avec ces orientations et objectifs. Pour apprécier cette compatibilité, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert, si l'autorisation ne contrarie pas les objectifs

qu'impose le schéma, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation de l'autorisation au regard chaque disposition ou objectif particulier.

86. Il résulte de l'instruction et notamment des termes de l'étude d'impact qu'une série de carottages a été réalisée sur la zone d'étude du projet permettant de caractériser la qualité physio-chimique des sédiments, et de décider de leur valorisation ou de leur immersion. L'arrêté fait en outre état du volume de sédiments. Ainsi et alors que les requérants n'apportent pas d'élément de nature à remettre en cause le caractère suffisant d'une telle mesure, ils ne sont pas fondés à soutenir que le projet est incompatible avec l'orientation 5.2.3 du SDAGE « Identifier les stocks de sédiments contaminés en estuaire ».

87. Si les requérants soutiennent en outre que les dispositions de l'arrêté ne respectent pas l'intégralité des exigences fixées par l'orientation 5.2.4 « Limiter les apports en mer de contaminants issus des activités de dragage et d'immersion de sédiments » du SDAGE, ils n'apportent pas de précision permettant d'étayer de telles allégations, ni d'ailleurs n'établissent l'incompatibilité des opérations de dragage et de clapage prévues par le projet, telles que décrites à l'article 13 de l'arrêté attaqué, avec cet objectif. A cet égard, le point 6.3.1 de l'étude d'impact précise que les opérations de dragages sont limitées aux purges des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage ainsi que pour la réalisation du chenal et de ses raccordements, que les matériaux immergés correspondront à ceux valorisables pour réaliser l'empiètement de la digue créée, et seront pour les autres immersions, limités aux sédiments fins non valorisables par ailleurs. Il résulte en outre de l'instruction que le projet prévoit l'acheminement vers l'ancien bassin aux pétroles des sédiments contaminés excédant le seuil N2.

88. Les requérants se bornent en outre à relever, pour soutenir que le projet est incompatible avec l'orientation 5.4 « Préserver la fonctionnalité des milieux aquatiques, littoraux et marins ainsi que de la biodiversité », en particulier l'orientation 5.4.1 « Préserver les habitats marins particuliers », 5.4.2 « Limiter les perturbations et pertes physiques d'habitats liées à l'aménagement de l'espace littoral » et 5.4.3 « Restaurer le bon état des estuaires », l'absence de démonstration de la pertinence de la mesure de compensation visant à effacer des digues plus en amont de l'estuaire afin de permettre le développement des communautés benthiques, sans toutefois se prévaloir de l'incompatibilité du projet, intégrant l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, avec les objectifs du SDAGE mentionnés précédemment à l'échelle du territoire couvert par le SDAGE, ni étayer leurs allégations quant à la pertinence d'une compensation à proximité immédiate du projet.

89. Il résulte en outre de l'instruction que le projet de la chatière s'inscrit dans la continuité des ouvrages portuaires existants présentant déjà un degré d'artificialisation et constituant par ailleurs des habitats dégradés, et vise, compte tenu de ce qui a été dit au point 50, à la restauration d'habitats déjà très dégradés. L'article 18 de l'arrêté prévoit la réalisation dans les carapaces de la digue de niches et de modules type habitat/biotope permettant la rétention d'eau et le développement d'espèces, en particulier la création a minima de vingt rétentions d'eau à différents niveaux de l'ouvrage avec différentes formes imbriquées dans les enrochements afin de permettre d'augmenter la diversité des habitats disponibles, et oblige le bénéficiaire à proposer des mesures correctives en l'absence d'atteinte des objectifs. L'article 19 de l'arrêté impose, au titre de la mesure d'accompagnement ACC05, un diagnostic du fonctionnement de la filandre de la grande Crique, la préconisation des mesures correctrices, et l'analyse d'un endiguement dont les résultats et mesures proposés seront présentées au Conseil scientifique de l'estuaire de la Seine et au comité de suivi. L'article 20 de l'arrêté impose

l'effacement, en deux phases, de la digue de calibrage au droit des filandres à hauteur de 1 000 mètres linéaires, qui devra être réalisé au plus tard cinq ans après la signature de l'arrêté, la prise en considération de l'étude sur le fonctionnement de la Grande Crique menée au titre de la mesure d'accompagnement ACC05 qui évaluera l'opportunité de créer une brèche supplémentaire dans la digue nord de l'estuaire de la Seine et la réalisation d'un état initial pour la mise en place d'un protocole BACI qui sera présenté au conseil scientifique de l'estuaire de la Seine qui pourra proposer des modifications. L'article 21 prévoit également la présentation au conseil scientifique de l'estuaire d'une mesure, fonctionnelle tant que l'installation n'est pas démantelée, visant à créer un milieu fonctionnel favorable pour l'alose feinte, et une mesure visant à connaître la grande alose et son habitat, et impose, si le suivi montre que le milieu fonctionnel favorable n'est pas plus en place, de proposer une autre mesure. L'article 22 impose enfin la réalisation d'un suivi hydro-morphosédimentaire à l'échelle de l'estuaire de la Seine pendant la phase travaux et pendant les deux premières années suivant la fin des travaux afin de détecter les anomalies, puis une analyse comparative du levé bathymétrique sept ans après le début de l'exploitation, qui s'ils permettent de constater un impact, conduiront le pétitionnaire à proposer des mesures correctives qui seront présentées au conseil scientifique de l'estuaire de la Seine.

90. Si les requérants se plaignent enfin de l'absence de mesure compensatoire sur les milieux naturels des effets des millions de boues de dragages liés aux travaux de construction et à l'entretien du chenal de la chatière, ils n'établissent pas en quoi la mesure de réduction MR05, qui prévoit, afin d'assurer la répartition des dépôts, de découper la zone d'immersion en sous-cases et d'effectuer une rotation des zones clapées adaptée aux potentialités du milieu et ainsi de maîtriser les volumes et l'épaisseur des dépôts, de la superficie et de la fréquence de clapage, et par suite, de « réduire les incidences sur la bathymétrie et le compartiment benthique en limitant la hauteur de sédiment déposé sur le fond du site de clapage d'Octeville », serait insuffisante en l'espèce.

91. Dès lors, eu égard à l'ensemble de ces éléments, et alors que les requérants n'établissent, ni même n'allèguent l'incompatibilité du projet avec les objectifs du SDAGE Seine Normandie à l'échelle du territoire couvert par ce document, ce moyen doit être écarté.

En ce qui concerne la violation du plan de prévention des risques technologiques de la zone industrialo-portuaire du Havre :

92. Aux termes de l'article L. 515-23 du code de l'environnement : « *Le plan de prévention des risques technologiques approuvé vaut servitude d'utilité publique. Il est porté à la connaissance des maires des communes situées dans le périmètre du plan en application de l'article L. 132-2 du code de l'urbanisme. Il est annexé aux plans locaux d'urbanisme, conformément à l'article L. 153-60 du même code* ». L'article L. 152-1 du code de l'urbanisme, applicable aux plans locaux d'urbanisme, dispose que : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation.* ».

93. En application des dispositions précitées de l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme, les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) prévus par les articles

L. 515-23 et suivants du code de l'environnement, lesquels sont annexés aux plans locaux d'urbanisme, sont opposables aux travaux et constructions régis par la législation sur l'urbanisme ainsi qu'aux installations classées pour la protection de l'environnement. Il en résulte que les plans locaux d'urbanisme, et les PPRT qui y sont annexés, ne sont pas opposables aux travaux et constructions autorisés ou déclarés en application des dispositions précitées de l'article L. 214-3 du code de l'environnement dès lors que ces derniers, soumis à la législation distincte sur l'eau, n'appartiennent pas à la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement visée à l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme. Le moyen tiré de la violation du plan de prévention des risques technologiques de la zone industrialo-portuaire du Havre, annexé au plan local d'urbanisme, est par suite inopérant.

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec le plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine Manche-mer du Nord :

94. Aux termes de l'article L. 219-4 du code de l'environnement : « I. – Doivent être compatibles, ou rendus compatibles, avec les objectifs et dispositions du document stratégique de façade ou de bassin maritime : (...) 2° Dans ces mêmes espaces, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, publics et privés, soumis à l'étude d'impact mentionnée à l'article L. 122-1 du présent code (...) ». Selon l'article L. 219-9 du même code : « I. – L'autorité administrative prend toutes les mesures nécessaires pour réaliser ou maintenir un bon état écologique du milieu marin au plus tard en 2020. / Pour chaque région marine ou sous-région marine délimitée en application du II du présent article, l'autorité administrative élabore et met en œuvre, après mise à disposition du public, un plan d'action pour le milieu marin comprenant : 1° Une évaluation initiale de l'état écologique actuel des eaux marines et de l'impact environnemental des activités humaines sur ces eaux qui comporte : (...) III. – Le plan d'action pour le milieu marin fait l'objet d'un chapitre spécifique du document stratégique de façade prévu à l'article L. 219-3. (...) ». Aux termes de l'article R. 219-2 du code précité : « Le plan d'action pour le milieu marin prévu par les articles L. 219-9 à L. 219-11 constitue la stratégie marine au sens des articles 3 et 5 de la directive n° 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin. ». Selon l'article R. 219-1-7 du code de l'environnement : « I. – Le document stratégique de façade est élaboré pour chacune des quatre façades métropolitaines ainsi définies : 1° La façade " Manche Est-mer du Nord ", correspondant au littoral des régions Hauts-de-France et Normandie et aux espaces maritimes sous souveraineté ou sous juridiction française bordant ces régions ; (...) II. – Le document stratégique de façade décline les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques propres à cette façade. / (...) ».

95. Les requérants invoquent l'incompatibilité du projet avec le « descripteur 6 » du plan d'action, renvoyant à la nécessité de préserver l'intégrité des fonds marins et à l'objectif de « Réduire les impacts sur les fonds marins affectant l'état et le fonctionnement des écosystèmes », en soutenant que le projet vise à modifier et à porter atteinte à l'intégrité des fonds marins. Ils soutiennent également que le projet est incompatible avec les objectifs du « descripteur 1 » relatifs à la préservation « des habitats et espèces ayant un rôle fonctionnel dans l'écosystème », à la protection des « espaces et habitats rares ou menacés », à la préservation durable des « espèces et les habitats ayant un enjeu écologique dans une zone donnée », au maintien ou à l'atteinte d'un « bon état de conservation des espèces et habitats d'intérêt communautaire » et à la préservation durable des « espèces et habitats communs à l'échelle de la sous-région marine (y compris leurs fonctionnalités) ». Les requérants invoquent

à cet égard la circonstance que les incidences des clapages sur le site d'Octeville sur la biodiversité marine ne sont pas correctement examinées, et qu'il n'est prévu ni mesure de compensation, ni mesure de réduction efficace. Toutefois, les requérants n'apportent aucun élément de précision de nature à démontrer que les modalités d'immersion des matériaux dragués prévus à l'article 13-3 de l'arrêté seraient de nature à porter atteinte à la biodiversité marine, au regard des impacts sur ce site de clapage tels qu'évalués dans l'étude d'impact et rappelés notamment au point 4.3.3 de l'étude, et des mesures de réduction prévues pour les limiter, en particulier le découpage de la zone immersion en sous-cases et la rotation des clapages en vue de réduire l'impact lié à l'enfouissement du benthos lors des clapages.

96. Par suite, et alors que les requérants n'établissent, ni même n'allèguent l'incompatibilité du projet au document stratégique de façade dans son ensemble ni même au regard du PAMM, ce moyen doit être écarté.

97. Il résulte de tout ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à demander l'annulation de l'arrêté du 19 juin 2023 par lequel le préfet de la Seine-Maritime a autorisé le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine à réaliser un accès fluvial direct aux installations de Port 2000.

Sur les frais liés au litige :

98. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce qu'une quelconque somme soit mise à la charge de l'Etat et du grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine, qui ne sont pas dans la présente instance les parties perdantes.

99. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge des requérants, qui sont en l'espèce les parties perdantes, la somme globale de 1 500 euros à verser au grand port fluvio-maritime de l'axe Seine en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

D E C I D E :

Article 1^{er} : La requête du comité régional des pêches maritimes de Normandie et autres est rejetée.

Article 2 : Les requérants verseront la somme globale de 1 500 euros au grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié au comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM) de Normandie, représentant unique, à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature et au grand port fluvio-maritime de l’Axe Seine.

Copie en sera adressée au préfet de la Seine-Maritime.

Délibéré après l'audience du 5 mars 2026, à laquelle siégeaient :

Mme Galle, présidente,
M. Bellec, premier conseiller,
Mme Delacour, première conseillère,

Rendu public par mise à disposition au greffe le 7 avril 2026.

La rapporteure,

signé

L. Delacour

La présidente,

signé

C. Galle

La greffière,

signé

A. Hussein

La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature en ce qui la concerne, ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l’exécution de la présente décision.