

Petit résumé du jugement n° 0802410 du tribunal administratif de Rouen en date du 9 décembre 2010, association Ecologie pour Le Havre et association SOS Estuaire

Le SCoT « Le Havre Point de Caux Estuaire », approuvé le 28 janvier 2008 , a retenu que le prolongement du grand canal du Havre d'une part et le franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine d'autre part constituent deux projets d'équipements nécessaires à la réalisation des objectifs qu'il a définis.

Le périmètre de ce SCoT contient notamment deux sites Natura 2000, « l'estuaire de la Seine », site d'importance communautaire d'une part, et « l'estuaire et marais de la basse Seine », zone de protection spéciale d'autre part.

Eu égard à l'emplacement respectif des deux projets d'équipements, ceux-ci auraient des conséquences prévisibles et notables sur ces deux sites Natura 2000.

Le rapport de présentation du SCoT devait dès lors comporter une analyse de ces conséquences.

1/ Insuffisance du rapport de présentation

Ce rapport de présentation se borne à constater l'existence de ces conséquences, sans en analyser la nature et la portée ; il indique seulement que le développement de la zone industrielle et portuaire du Havre devra faire l'objet d'une étude préalable de ses impacts sur le fonctionnement hydraulique et les écosystèmes de l'estuaire.

Le SCoT se réfère certes à la directive territoriale d'aménagement de la Seine qui a retenu le principe du prolongement du grand canal du Havre, mais cette DTA ne comporte pas d'étude environnementale sur ce point !

Donc le rapport de présentation ne respecte pas les exigences prévues par les dispositions de l'article R. 122-10 du code de l'urbanisme et la procédure se trouve ainsi entachée d'une irrégularité substantielle.

2/ Incompatibilité avec la DTA

Par ailleurs, la DTA de la Seine (approuvée le 10 juillet 2006) prévoit une orientation selon laquelle le tracé des grandes infrastructures de transport et d'énergie doit éviter de traverser des espaces naturels majeurs, sauf si les études de ces projets démontrent la nécessité contraire et qu'alors les modalités spécifiques d'adaptation de ces ouvrages soient définies pour minimiser les impacts environnementaux et paysagers.

Or :

- le projet de franchissement ferroviaire de la Seine est situé dans un espace naturel majeur (les deux sites Natura 2000 susmentionnés), identifié comme tel par la DTA
- la DTA ne comporte pas le principe d'un franchissement ferroviaire en aval de l'estuaire de la Seine

- aucune étude concernant ce projet ne démontre la nécessité de traverser cet espace naturel majeur identifié, qu'il faut, par principe, éviter de traverser

Donc le SCoT n'est pas compatible avec les orientations de la DTA et méconnaît ainsi

l'obligation de compatibilité exprimée par l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme.

Compte tenu de ces éléments, le jugement du tribunal administratif de Rouen en date du 9 décembre 2010 annule la délibération du 28 janvier 2008 par laquelle le syndicat du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire a approuvé ce SCoT...
Sans doute faudra-t-il envisager d'arrêter un nouveau projet de SCoT...