



**CONSEIL D'ETAT**

**SECTION DU CONTENTIEUX**

**MEMOIRE EN REPLIQUE**

**POUR** : L'association de défense des intérêts des Vernoliens (ADIV)

SCP BORE et SALVE de BRUNETON  
Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation

**CONTRE** : - l'Etat (ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales)

- le département des Yvelines

SCP LYON-CAEN, FABIANI, THIRIEZ  
Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation

---

Observations à l'appui de la requête n°322 662

---

L'Etat (ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales) ainsi que le département des YVELINES ont produit des mémoires en défense qui appellent de la part de l'association ADIV les observations suivantes qui porteront successivement sur :

- l'analyse du trafic routier,
- sur l'analyse de la faune et de la flore,
- sur l'incompatibilité du projet litigieux avec le SDRIF,
- sur l'absence de réelle utilité publique.

I –

### **Sur l'analyse du trafic routier**

Il est inutile de souligner l'importance que cette analyse revêt dans le cadre de la présente affaire puisque la raison d'être de la déviation de la route départementale 154 est sa prétendue saturation actuelle et, surtout, à venir.

Le département des YVELINES est en effet parti du postulat que l'évolution de la circulation automobile sur cette route et le nombre de véhicules estimés pour les années 2015 et 2020 ne seraient pas « compatibles », selon le terme employé par le ministre de l'intérieur dans son mémoire en défense, « avec la configuration urbaine de la RD.154 ».

Devant les juges du fond et malgré la difficulté de l'exercice, **l'association exposante a démontré que les projections sur lesquelles se fondait le maître d'ouvrage étaient, sinon purement fantaisistes, tout à fait improbables.**

On sait que la cour administrative d'appel a rejeté le moyen, sans vraiment l'examiner, aux motifs que *« s'agissant des données relatives au trafic automobile, il ne ressort pas des pièces du dossier que l'information mise à la disposition du public comporte des erreurs, des défaillances et des contradictions de nature à induire en erreur celui-ci sur l'objectif du projet de déviation dès lors qu'elle fait apparaître, d'une part, les difficultés de circulation actuelles et, d'autre part, la diminution attendue du trafic dans le centre de Verneuil et de Vernouillet et ses avantages »* et *« que l'association requérante n'établit pas, par les pièces qu'elle produit, que les prévisions énoncées dans l'étude d'impact seraient erronées ou dépourvues de caractère sérieux »*.

Dans leur mémoire en défense, le ministre et le département citent l'étude d'impact et soutiennent que l'association aurait tort de soutenir que les données relatives à l'évolution du trafic à l'horizon 2015-2020 seraient erronées.

Ces affirmations ne sauraient emporter la moindre conviction.

II –

L'association exposante ne peut que se reporter aux **données officielles** fournies par la direction des routes du conseil général des YVELINES et la direction de l'équipement de la préfecture relatives au comptage des véhicules, et ce, sur trois points du tronçon de la route départementale qui doit être dévié, étant précisé que seulement l'un de ces trois points – situé dans le centre de VERNEUIL-SUR-SEINE fait l'objet d'un comptage permanent.

C'est ainsi que, **dans le centre de VERNEUIL-SUR-SEINE**, le comptage fait apparaître les données suivantes :

- 14.003 véhicules/jour en 1998
- 13.316 véhicules/jour en 2000
- 13.042 véhicules/jour en 2001
- 12.839 véhicules/jour en 2003
- 12.744 véhicules/jour en 2005
- 10.473 véhicules/jour en 2006

Force est de constater que ces données permettent assurément de douter de la pertinence de l'hypothèse sur laquelle repose pourtant le projet de déviation litigieux, suivant laquelle pas moins de 13.756 véhicules devraient emprunter ce tronçon de la route départementale en 2020...

Et pour faire litière des allégations du mémoire en défense du département des YVELINES (p. 6), suivant lesquelles « *la prétendue baisse du trafic n'est pas avérée... et n'a été constatée que sur l'un des trois points de comptage* », l'association exposante citera les comptages sporadiquement effectués sur les deux autres points, étant souligné – car ceci est essentiel – qu'ils sont moins révélateurs puisque réalisés sur une période d'un mois aléatoire, tous les deux ans depuis 1998 :

**A l'entrée Ouest de VERNEUIL-SUR-SEINE :**

- 10.907 véhicules/jour en 1995
- 8.544 véhicules/jour en 1996
- 8.672 véhicules/jour en 1997
- 7.003 véhicules/jour en 1998

- 8.714 véhicules/jour en octobre 2000
- 9.125 véhicules/jour en juin 2002
- 7.390 véhicules/jour en octobre 2004
- 7.712 véhicules/jour en octobre 2006

Ici encore, les chiffres annoncés dans l'étude d'impact de 11.426 et 13.756 véhicules, respectivement en 2015 et 2020, prêteraient à sourire si ces projections alarmistes n'avaient pour effet de sacrifier le bois de VERNEUIL.

**Enfin, au centre de VERNOUILLET :**

- 10.598 véhicules/jour en 1995
- 11.289 véhicules/jour en 1996
- 11.458 véhicules/jour en 1997
- 15.951 véhicules/jour en 1998
- 12.968 véhicules/jour en mars 2000
- 12.029 véhicules/jour en novembre 2002
- 13.632 véhicules/jour en octobre 2004
- 12.949 véhicules/jour en février 2006

A la vérité, l'on ne voit pas très bien comment la cour administrative d'appel a raisonnablement pu considérer que « *l'association requérante n'établit pas ... que les prévisions énoncées dans l'étude d'impact seraient erronées ou dépourvues de caractère sérieux* », alors pourtant que la simple consultation des données disponibles à la date de la déclaration d'utilité publique permettait de constater que le trafic automobile tend inexorablement à diminuer ; évolution somme toute logique compte tenu de la politique volontariste du département et de la région de favoriser les modes de circulation alternatifs et le développement des transports collectifs.

III -

Vainement le conseil général soutient-il qu'en toute hypothèse, même à supposer que les prévisions en cause seraient erronées, le trafic qui emprunte déjà actuellement le tronçon de la RD.154, serait trop important au regard des caractéristiques de cette voie.

En effet, **cette affirmation de principe**, que l'on retrouvait déjà dans le dossier soumis à enquête publique, **ne repose sur aucune démonstration**, si ce n'est sur le constat que le trafic automobile génère des nuisances, ce que personne, bien évidemment, ne saurait contester.

A cet égard, l'étude d'impact (pages 102 et 103) fournit un historique des accidents survenus sur la partie devant être déviée de la RD.154 entre 1997 et 2001. S'appuyant sur ces résultats, l'étude d'impact parvient à la conclusion selon laquelle « *le secteur aggloméré de VERNEUIL/VERNOUILLET se révèle accidentogène....* », conclusion ayant manifestement emporté la conviction de la cour administrative d'appel qui a jugé, sur le fond, « *qu'il ressort des pièces du dossier que la déviation routière en litige tend à remédier aux graves nuisances et à l'insécurité générées par la route départementale 154, s'agissant notamment de l'importance du trafic de transit dans le centre des agglomérations de VERNEUIL-SUR-SEINE et VERNOUILLET*».

Pourtant, la simple comparaison des statistiques d'accidentologie sur les 1.557 km de routes départementales avec les données mentionnées dans l'étude d'impact fait apparaître **un taux d'accident 15 % à 64 % inférieur** selon la période considérée.

Et interrogés par l'association exposante, les services de l'Etat ont précisé qu'il n'y avait eu aucun accident mortel de la circulation sur le territoire de la commune de VERNEUIL-SUR-SEINE contrairement aux deux morts mentionnés dans l'étude d'impact, mais un mort sur le territoire de la commune de VERNOUILLET en 1997 (cf. **production n°1**).

Le croisement des informations de la direction départementale de l'équipement des YVELINES pour le tronçon de la RD.154 avec les données collectées au niveau de l'ensemble du réseau routier des YVELINES permet d'aboutir à une conclusion incontestable : **il n'est pas possible de justifier la pertinence de la déviation par le caractère prétendument accidentogène de la voie en cause** (cf. **production n°2 – tableau comparatif des indicateurs d'accidentologie des accidents sur les routes départementales des Yvelines et le tronçon dévié de la RD-154**).

IV –

Quant aux nuisances sonores, l'association exposante vient produire à toutes fins la synthèse d'une étude réalisée pour le compte de la commune de MONTESSON, intitulée « *Elaboration de Cartes Stratégiques du Bruit sur le Territoire des Yvelines* » (**production n°3**). On y apprend que les communes de VERNEUIL-SUR-SEINE et de VERNOUILLET sont des villes où les nuisances sonores générées par la circulation automobile sont relativement faibles par rapport à celles dont souffrent les communes voisines, dont LES-MUREAUX et TRIEL-SUR-SEINE.

Cette même étude met également en évidence que les nuisances sonores engendrées par la circulation ferroviaire sont plus importantes que celles engendrées par la circulation routière, ce qui est confirmé par le diagnostic « Développement Durable » effectué par la commune de VERNOUILLET dans le cadre de l'élaboration de son agenda 21 (**production n°4**).

Du reste et comme le rappelle l'étude d'impact, une variation du nombre de véhicules en circulation n'a que peu d'influence sur le niveau sonore global émis par la circulation, qui dépend surtout des plus bruyants. Sur ce point on soulignera que la RD.154 ne supporte, fort heureusement, qu'un faible trafic de poids-lourds (2,3 % selon les données du conseil général).

En définitive, force est de constater que la cour administrative d'appel a manifestement dénaturé les pièces du dossier en estimant que l'étude d'impact satisfaisait aux exigences du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977, reposerait sur des faits matériellement exacts et justifierait ainsi la prétendue utilité publique du projet.

V –

A quoi l'on ajoutera que c'est encore au prix d'une dénaturation des pièces du dossier qu'elle a estimé, d'une part, que « *l'information mise à la disposition du public [ne] comporte [pas] des erreurs, des défaillances et des contradictions* » et, d'autre part, que « *l'évolution du trafic routier sur les voies annexes a été analysée* ».



D'une part, en effet, les pages 18 et 146 du dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sont totalement incohérentes s'agissant de la baisse du trafic espéré grâce à la mise en service de la déviation. Le Conseil d'Etat pourra constater que ces chiffres ne correspondent pas et si la baisse de - 45 % du trafic (c'est le taux constamment annoncé à la population par les pouvoirs publics) est bien entendu plus intéressante qu'une baisse de - 25 %, elle ne porte que sur un tronçon de 0,7 km, sur les 6,1 km déviés.

D'autre part, il est matériellement inexact d'affirmer que l'évolution du trafic routier sur les voies annexes, qui deviendront accessibles *via* la déviation, aurait été analysée : **pas une ligne du dossier soumis à l'enquête préalable n'est consacré à cet aspect important du dossier**, compte tenu notamment de la configuration des "accès" à VERNEUIL-SUR-SEINE.

Or, cette étude aurait été d'autant plus intéressante que les 4.644 véhicules/jour supplémentaires prévus pour 2015 (+5.591 pour 2020) qui devront rejoindre le seul rond point n°2 passeront devant trois écoles et emprunteront des voies de 5 mètres de largeur dépourvues de trottoirs.

Rappelons qu'en 2015, la diminution du trafic sur 90 % de l'actuelle RD-154 sera comprise entre - **1.468 et - 2.987 véhicules/jour** (soit entre -13 % et - 25 %) et en 2020 entre - 1.766 et - 3.597 véhicules/jour. Et sur les 10 % de la route départementale devant le plus bénéficier de la déviation, le trafic est censé diminuer de - 5.346 véhicules/jour en 2015 (- 45% du trafic) et de - 6.436 véhicules/jour en 2020.

Lorsque l'on met ces chiffres en exergue et toujours en partant du postulat que la baisse naturelle de la circulation va s'interrompre pour, au contraire, augmenter de manière

exponentielle, on a dû mal à saisir l'intérêt de cette voie, qui devrait donc drainer **4.644 nouveaux véhicules/jour** au niveau du seul rond-point n°2....

## Sur l'analyse de la faune et de la flore

VI –

Rappelons que la cour a estimé que « *les données relatives à la faune et à la flore, issues d'observations menées de juin à octobre 2002 sur les différents milieux, longuement développées dans l'étude d'impact, doivent être regardées comme suffisantes nonobstant l'absence de référence à certaines espèces animales* ».

Mais cette appréciation, aussi souveraine soit-elle, n'en reste pas moins entachée d'une dénaturation manifeste des pièces du dossier.

La défense du conseil général est d'ailleurs particulièrement embarrassée sur ce point, le département expliquant que « *si la présence d'une espèce protégée de papillons a bien été identifiée sur le site, aucune pièce ne permet de considérer que la réalisation d'une déviation aura pour conséquence sa disparition* » (sic), que « *le coléoptère protégé vit dans les zones humides, en l'occurrence la zone humide des Planes. Or, cet espace naturel non boisé n'est traversé que partiellement par la déviation litigieuse, dans sa partie nord. Dès lors, rien ne permet de penser que l'ouvrage pourrait perturber les équilibres existants* » et que la déviation « *se veut un itinéraire de délestage, [ayant] vocation à permettre un trafic plus fluide au prix d'un léger détour. Mais son utilisation ne présentera d'intérêt que pour autant que la R.D. 154 est encombrée* ».

L'association ne saurait laisser ces affirmations sans réponse.

En effet, la désinvolture avec laquelle le conseil général des YVELINES traite le dossier est surprenante. Alors qu'il s'agirait, en principe, pour la collectivité locale d'établir le caractère positif du bilan coûts/avantages de son projet, celle-ci n'hésite pas à présenter la déviation comme **une simple voie de délestage**, que les automobilistes emprunteront, le cas échéant, lorsque la route départementale actuelle sera encombrée : à lire le mémoire en défense du département, l'association ferait grand cas d'un « *léger détour* » à travers les bois de VERNEUIL, destiné à rendre « *plus fluide* » le trafic existant ; quitte à faire disparaître cet espace naturel pour la conservation duquel l'Agence des espaces verts a déboursé plus de 2,5 millions d'euros (cf. *infra*)...

Par ailleurs, si la zone des Planes est effectivement étendue, sa zone humide -qui correspond au point bas du secteur- est quant à elle très réduite et sera très précisément traversée par l'emprise de la future voie, ainsi que l'ont dénoncé la Direction régionale de l'environnement d'ILE-DE-FRANCE et l'Agence des espaces verts. La création éventuelle d'une zone humide "palliative" n'empêchera pas les papillons, à la recherche de fleurs à butiner, de venir jusqu'à la route et de s'y retrouver piégés.

### **Sur l'incompatibilité du projet avec le SDRIF**

VII –

Le ministre et le département défenseurs soutiennent que le moyen tiré de cette incompatibilité devrait être rejeté, au motif que la déviation en cause ne constituerait pas un

« *grand ouvrage* » au sens du schéma directeur de la région d'ILE-DE-FRANCE, ainsi que l'a jugé la cour administrative d'appel en ces termes :

*« Considérant, en premier lieu, que les travaux déclarés d'utilité publique visent, comme il a été dit, à la construction d'une déviation routière d'une longueur d'environ 5 km comportant seulement deux voies de circulation, de 3,50 mètres chacune ; qu'eu égard à sa faible ampleur, un tel projet ne peut s'analyser comme portant sur un « grand ouvrage » au sens du schéma directeur de la région ILE-DE-FRANCE».*

Pourtant, la direction régionale de l'environnement d'ILE-DE-FRANCE avait émis un avis défavorable au projet du conseil général, en particulier parce que « *la création de cette infrastructure n'est pas prévue au SDRIF* ».

En effet, le schéma directeur dessine clairement dans le secteur considéré, la liaison du « *nouveau Pont de Triel avec l'A13 en contournant VERNEUIL, VERNOUILLET et CHAPET* » par un tracé totalement différent de celui dessiné par cette déviation. Mais il n'en demeure pas moins, ainsi que l'association exposante tente de le faire valoir, que cette voie fait partie d'un projet plus vaste, tel que cela ressort :

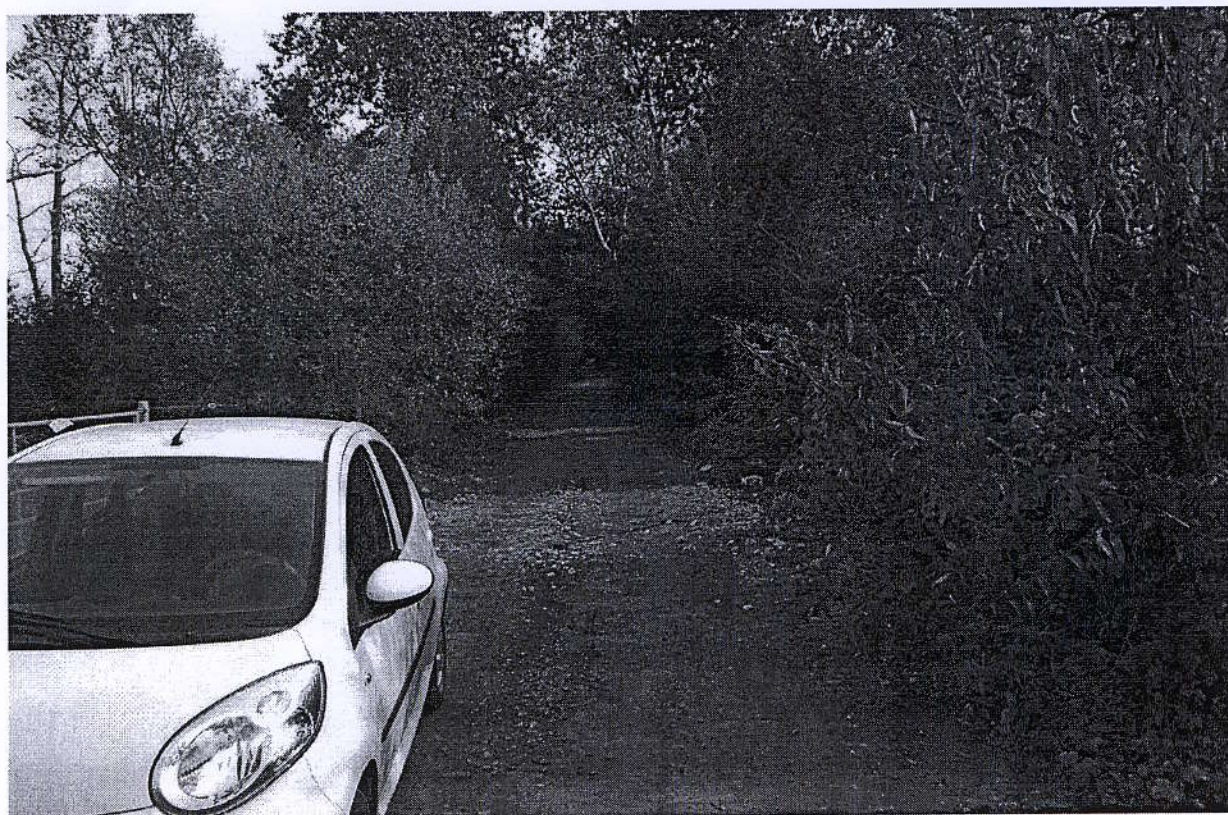
- du schéma départemental d'aménagement et développement équilibré des YVELINES, approuvé par le conseil général le 22 mars 2007, qui comporte un schéma des routes structurantes à terme qualifiant la « *déviation* » de « *contournement* » ;
- du protocole de l'opération d'intérêt national Seine Aval, créée par le décret n°2007-783 du 10 mai 2007, qui prévoit de contourner le « *pôle de Meulan-Les Mureaux* » grâce à un nouveau pont sur la SEINE situé entre MEULAN et GARGENVILLE pour, notamment, « *délester du trafic de transit les communes des MUREAUX, VERNEUIL et VERNOUILLET* » ;

- du projet du SDRIF révisé, adopté par délibération du conseil régional le 28 septembre 2008, qui prévoit la réalisation du franchissement de la SEINE en aval du pont de MEULAN.

Bien que l'association ait pleinement conscience de la quasi-impossibilité dans laquelle elle se trouve de le prouver de manière incontestable, il est évident que la « *petite déviation* » de deux voies de 3,50 mètres sur une emprise minimale en plaine de 35 mètres se révèle un composant d'une infrastructure plus importante, dont la réalisation à plus ou moins long terme a justifié le surdimensionnement évident des ronds-points.

Ceci étant, dans son mémoire en défense, le département des YVELINES rappelle que le SDRIF « *prévoit en page 55 que « les tracés des grands ouvrages devront, dans la mesure du possible, éviter les espaces boisés et « si tel n'était pas le cas, il conviendrait que leur impact soit limité notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement forestier et par le rétablissement d'une continuité forestière satisfaisante* ». Il en déduit que la cour administrative d'appel aurait exactement considéré que « *le tracé de la déviation dans le bois de VERNEUIL emprunte l'axe d'une allée existante qui sera élargie et que le projet prévoit des compensations forestières* », pour en déduire que « *ces travaux ne remettent en cause ni les options fondamentales du schéma directeur de la région Ile-de-France, ni la destination générale des sols, ni la protection des sites* ».

Lorsque l'on connaît la réalité du terrain, l'on ne peut que s'insurger avec vigueur contre la présentation qui est faite de la sente forestière existante, en terre battue, quasiment impraticable, empruntée par les promeneurs et joggeurs.



Et ce d'autant que seul le premier tiers de cette allée traversant les bois est utilisé par quelques camions de l'entreprise « Tuilerie des MUREAUX » dont les préposés bouchent ponctuellement les nombreuses ornières par des tuiles rouges cassées, étant rappelé qu'à fin de l'année 2010 l'exploitation de la carrière sera terminée, ainsi que l'association ADIV l'a démontré devant les juges du fond.

Pour le reste, l'on ne voit pas très bien en quoi le projet du conseil général serait « adapté à son environnement forestier » et rétablirait « une continuité forestière satisfaisante », cette dernière mesure paraissant d'ailleurs, en l'occurrence, impossible à mettre en œuvre **puisque'il s'agit de couper en son milieu un bois de moins d'un kilomètre de large...**



## Sur l'absence d'utilité publique

VIII –

Pour les raisons précédemment exposées et débattues devant les juges du fond, les justifications de l'opération sont particulièrement difficiles à trouver, ce qui explique en particulier pourquoi le rapporteur public près la cour administrative d'appel avait fait part de son « *hésitation* » sur l'utilité publique de la déviation :

*« Sur les atteintes portées à l'environnement, il est indéniable que le tracé passe au cœur d'un espace remarquable, le secteur des Planes **et l'on doit dénoncer ce choix fort peu respectueux d'un environnement digne d'intérêt.** Il s'agit là bien d'un point faible évident du projet. Toutefois, l'atteinte à l'intérêt public en cause, à savoir la protection de l'environnement doit être mesurée en tenant compte des mesures compensatoires prises, et elles sont nombreuses (allant des batrachoducs à la véritable récréation d'une zone humide en secteur remblayé) ainsi qu'en témoigne la page 148 du dossier d'étude. Pour notre part, toutefois, nous nous interrogeons sur l'efficacité des reconstitutions de mares et récréations de zones humides, et corollairement sur la véritable déportation des espèces animales que ce type de mesure suppose. **L'atteinte à l'environnement nous semble donc réelle et insuffisamment compensée ou du moins compensée par des mesures douteuses.** »*

La Direction régionale de l'environnement d'ILE-DE-FRANCE avait émis un avis beaucoup plus tranché dans le cadre de l'instruction du projet, en faisant part au conseil général de ses « *plus vives réserves* » concernant, en particulier, le « *tronçon Ouest* » [qui] *traverse en effet le bois régional de VERNEUIL, des espaces ouverts non agricoles, inscrits en vert foncé au SDRIF et classés en espaces boisés inconstructibles, seulement déclassables par la modification du PLU. Ils sont de plus inclus dans le périmètre d'un espace naturel sensible appartenant à la région et géré par l'Agence des espaces verts d'ILE-DE-FRANCE, dont je vous propose de prendre l'attache... Cet ensemble non urbanisé et à l'occupation des*

*sols diversifiée, présente une grande richesse écologique et paysagère, d'autant plus remarquable qu'il se situe dans un contexte très urbanisé. La déviation, en fragmentant ces espaces naturels (bois et zone des PLANES), réduirait considérablement ces qualités. Cette richesse écologique est particulièrement importante dans le secteur des PLANES, constitué d'une mosaïque de milieux naturels, prairies humides, lisières de boisement, roselières, mares, etc. rares et menacé au niveau régional.... Je suis donc conduit à émettre un avis défavorable sur le projet sous sa forme actuelle en vous proposant de rechercher une solution de moindre impact environnemental, en particulier pour le tronçon Ouest, qui ne prendra en charge que 2.000 véhicules par jour ».*

Quant à l'agence des espaces verts, qui est un établissement public à caractère administratif de la région d'ILE-DE-FRANCE, elle a "fustigé" le projet du département des YVELINES, en totale contradiction avec la volonté des pouvoirs publics de préserver les rares espaces verts en milieu urbain.

L'agence a ainsi fait savoir au commissaire enquêteur qu'elle avait dépensé très exactement **2.406.833 euros** pour « *la sauvegarde et l'aménagement du bois de VERNEUIL* » et **188.616,35 euros** pour « *la sauvegarde et l'aménagement de la plaine de VERNOUILLET* », cependant que, s'agissant du bois, « *le projet de déviation impactera la dynamique écologique par une déstructuration profonde d'un biotope et la mise en péril d'espèces rares, animales et végétales. La déviation une fois établie impactera par ses nuisances un milieu déjà fragilisé par l'urbanisation périphérique* », le risque étant notamment un assèchement de la zone humide inventoriée en ZNIEFF de type 1 (cf. annexes aux observations adressées au commissaire enquêteur).



Le moins qu'on puisse dire dans ces conditions c'est que le principe de la déviation de la route départementale au milieu du bois de VERNEUIL n'a pas fait l'unanimité entre les différentes administrations concernées.

Mais au-delà du principe, **ce sont les avantages mêmes du projet qui prêtent à discussion**, surtout lorsqu'il s'agit de les mettre en balance avec ses inconvénients.

Dans son mémoire en défense, le département des YVELINES « *renvoie la Haute juridiction à l'enquête publique [lire l'étude d'impact], dont la lecture croisée des pages 18, 19, 100 et 101 permet de constater l'utilité du projet de déviation au regard de l'évolution prévisible du trafic* » (cf. mémoire en défense, p. 6). Quant au ministre de l'intérieur, il a essentiellement tenté de justifier le caractère d'utilité publique de l'opération par le "délestage" de la voie existante, tout en faisant également allusion au danger et aux nuisances qu'engendre la traversée des centres de VERNEUIL-SUR-SEINE et de VERNOUILLET (cf. mémoire en défense, pages 5 et 6).

Or, d'une part, il ressort de l'analyse du dossier que les diminutions de trafic escomptées de la réalisation de la déviation, et qui ont été déterminées à partir d'une invraisemblable hypothèse d'augmentation drastique du trafic routier en 2015-2020, sont les suivantes :

- 13 % sur le tronçon Ouest ;
- 25 % au centre historique de la commune de VERNEUIL-SUR-SEINE, qui se trouve à l'extrémité Est du territoire communal et accolé à la commune de VERNOUILLET ;
- 25 % à la sortie de VERNOUILLET ;
- et 45% au centre de VERNOUILLET, sur un linéaire de 700 mètres, cependant que le tronçon dévié présente un linéaire de 6,1 kilomètres.

Il est clair que la déviation ne présente aucun intérêt pour la commune de VERNEUIL-SUR-SEINE et un intérêt très limité pour les usagers de la route départementale : **sur la moitié de son tracé, en traversée du bois de VERNEUIL, elle ne ferait que délester la route existante en moyenne de 15 à 20 % des véhicules**, laquelle diminution pourrait être la simple résultante de la baisse continue du trafic depuis dix ans (cf. supra paragraphe II). Et, inversement, l'ouvrage projeté entraînera des nuisances particulièrement importantes pour les habitants des Hauts de Verneuil et de Vernouillet.

Or, la réalisation de la déviation en grande partie inutile suppose un investissement de plus de 24.000.000 euros TTC (évaluation de l'année 2003), le défrichement de 60.000 m<sup>2</sup> du bois régional de VERNEUIL, au sein duquel l'Agence des espaces verts a investi près de 2,5 millions d'euros, qui est classé en espace naturel sensible et constitue l'une des dernières coulées vertes limitant l'urbanisation du secteur. A quoi s'ajouteront l'expropriation de plus de 12.000 m<sup>2</sup> de terres agricoles et l'augmentation d'un trafic routier induit au sein des communes censées être délestées de leur trafic, ainsi que dans le bourg de la commune de CHAPET, laquelle est, pour cette raison, intervenue volontairement devant la cour administrative d'appel au soutien de la requête de l'association ADIV.

Le propos de l'exposante n'est pas de défendre la route actuelle qui est, par définition, une source de nuisances. Et si elle se réjouit de la volonté de réduire les véhicules motorisés sur le tronçon concerné, elle ne saurait admettre que cet objectif soit réalisé à n'importe quel prix : comment permettre le sacrifice du bois de VERNEUIL et l'assèchement d'une zone humide dans le but de dévier 20 % des véhicules qui circulent actuellement sur la RD.154, alors qu'au surplus le nombre de ces véhicules décroît inexorablement depuis quinze ans ?...

D'autre part, on a vu le caractère non pertinent des deux autres arguments avancés par le ministre pour tenter justifier la déclaration d'utilité publique, à savoir l'insécurité sur le tronçon à dévier (les chiffres avancés dans l'étude d'impact sont inexacts de l'aveu même des

services de la préfecture des YVELINES et la RD.154 est comparativement moins dangereuse que la moyenne départementale) et les prétendues nuisances sonores hors normes subies par les riverains (l'étude produite démontre que les deux communes en cause ne sont pas exposées à des nuisances particulières).

**En définitive**, il est on ne peut plus clair que c'est au prix d'une dénaturation manifeste et d'une inexacte qualification des faits de la cause que la cour administrative d'appel a estimé que le projet envisagé par le conseil général des YVELINES, envers et contre tout (s), revêtirait un caractère d'utilité publique.

A tous égards, l'annulation de l'arrêt attaqué s'impose.

**PAR CES MOTIFS**, ceux précédemment développés, y compris devant les juges du fond et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin d'office l'association exposante persiste de plus fort dans les fins et moyens de sa requête.

Productions :

1 - courrier électronique de la DDEA du 20 octobre 2009 et annexes relatives aux accidents sur la RD.154 et, plus généralement, dans le département des YVELINES ;

2 – tableau comparatif des indicateurs d'accidentologie des accidents sur les routes départementales des Yvelines et le tronçon dévié de la RD-154.

3 - synthèse de l'étude sur l'« *Elaboration de Cartes Stratégiques du Bruit sur le Territoire des Yvelines* » ;

4 - extraits du diagnostic « *Développement Durable* » réalisé par la commune de VERNOUILLET dans le cadre de l'élaboration de son Agenda 21 ;

S.C.P. BORE et SALVE de BRUNETON  
Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation

