

COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE VERSAILLES

APPEL

MEMOIRE COMPLEMENTAIRE

POUR :

1) **L'ASSOCIATION NON AU PONT D'ACHÈRES**, dont le siège est situé 530 avenue de la Gaule – 78955 Carrières-sous-Poissy, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège, **Représentant unique**

2) **L'ASSOCIATION ADIV-ENVIRONNEMENT**, dont le siège est situé 3 chemin des Poirêts – 78480 Verneuil-sur-Seine, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège,

3) **L'ASSOCIATION CO.P.R.A. 184**, dont le siège est situé 21 rue de Flore – 95610 Eragny-sur-Oise, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège,

Ayant pour avocat :

Maître Philippe AZOUAOU

SELARL ROUX & AZOUAOU

18 avenue de l'Opéra – 75001 Paris

Téléphone : 01 44 77 96 00 – pa@roux-azouaou.com

CONTRE :

LE JUGEMENT N°2309256 RENDU PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES LE 31 MARS 2026, par lequel a été rejetée la requête des associations Non au Pont d'Achères, ADIV-Environnement et CO.P.R.A. 184 tendant à obtenir l'annulation de l'arrêté n°2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023 par lequel le Préfet des Yvelines a délivré au Département des Yvelines l'autorisation environnementale au titre des articles L.181 et suivants du code de l'environnement de la réalisation et de l'exploitation d'une liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères – Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, ainsi que de la décision implicite de rejet de leur recours gracieux en date du 31 août 2023 ;

EN PRESENCE DE : 1) **LA PRÉFECTURE DES YVELINES**,

2) **LE DÉPARTEMENT DES YVELINES.**

Les associations Non au Pont d'Achères, ADIV-Environnement et CO.P.R.A. 184, exposantes, défèrent le jugement ci-dessus à la censure de la Cour administrative d'appel de Versailles en tous les chefs lui faisant grief, par les faits et moyens ci-dessous présentés.

FAITS ET PROCÉDURE

I. Par une délibération du 8 juillet 1983, le Conseil général des Yvelines a retenu l'intérêt de réaliser 3 nouveaux franchissements de Seine au sein d'une zone comprenant Poissy et la boucle de Chanteloup, afin de remédier aux problèmes de circulation sur le CD30 :

- un franchissement à l'Ouest de Poissy, raccordé au niveau de la RN13 et de l'A14,
- un franchissement à l'Est de Poissy dit Pont à Achères,
- un second franchissement à Triel-sur-Seine (réalisé en 2004).

Le principe d'un nouveau franchissement de Seine à l'Est de Poissy, dit du Pont à Achères, est alors acté. Dans un même temps, le Conseil général demandait que ce projet figure aux documents d'urbanisme de Triel-sur-Seine, Achères, Chanteloup-les-Vignes et Carrières-sous-Poissy.

Des études techniques ont été menées et ont permis de définir un tracé de la liaison complète, lequel a pour origine la RD190 à l'Ouest et vient se raccorder à la RD30 à l'Est.

En juillet 2002, la réalisation des études préalables – environnementales et de conception – ayant pour objectif de recenser de manière exhaustive l'ensemble des contraintes de l'aire d'étude, sont lancées.

Par délibération du 12 décembre 2003, le Conseil général a approuvé le principe de création de la liaison RD190-RD30 avec un nouveau franchissement de Seine et a demandé la poursuite des études en vue de l'adoption en 2004 du dossier de prise en considération et du lancement de la procédure de projet d'intérêt général permettant son inscription dans les documents d'urbanisme.

À la suite de la décision de l'État, mi-2005, d'engager un débat public concernant l'autoroute A104, les études relatives à la liaison départementale RD190-RD30 ont de nouveau été suspendues dans l'attente d'une décision intervenue le 24 octobre 2006.

Le Conseil général des Yvelines a, par délibération du 16 février 2007, réaffirmé l'intérêt du projet de liaison RD190-RD30. Il a alors été acté que le nouveau franchissement de Seine se ferait par un pont.

Les 10 et 12 novembre 2008, le Conseil général a présenté le projet à la communauté de communes des 2 Rives de la Seine (CC2RS), à la commune d'Achères ainsi qu'à la commune de Poissy (en présence des maires des communes concernées : Carrières-sous-Poissy, Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes et Andrésy, même si cette dernière est indirectement concernée).

Ce projet, qui est situé pour partie dans des secteurs urbanisés, a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme. Les modalités de cette concertation ont été, en accord avec les communes concernées, approuvées par délibération de l'Assemblée départementale du 29 mai 2009.

La concertation a été organisée sur les communes d'Andrésey, Achères, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Triel-sur-Seine, et s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009 sur la base du Dossier de prise en considération approuvé le 22 janvier 2009.

Cette concertation a fait l'objet d'un bilan approuvé le 23 octobre 2009 par l'Assemblée départementale.

Lors de cette concertation, seul l'emplacement du pont (section RD30-RD22) n'était pas encore clairement défini.

À la suite de la concertation publique et à la demande des élus concernés, des variantes de franchissement de la Seine ont été présentées en décembre 2009 à la CA2RS et en février 2010 à la commune d'Achères.

Ces rencontres ont fait émerger un tracé pour le projet de liaison RD30-RD190 dans sa totalité, acté par l'Assemblée départementale du 18 juin 2010.

Par une délibération du 8 juillet 2011, le Département approuvait le dossier avant enquête publique et demandait le lancement de celle-ci le 18 juillet 2011.

Le 24 novembre 2011, le Préfet des Yvelines signait un arrêté d'ouverture d'enquête publique conjointe, relative à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine. Cette enquête devait se dérouler du 2 janvier 2012 au 30 janvier 2012 et a été prolongée de 15 jours à la demande motivée du commissaire enquêteur, soit jusqu'au 15 février 2012.

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a émis un avis défavorable sur l'utilité publique du projet et favorable sur la mise en conformité des PLU.

Les communes de Carrières-sous-Poissy et d'Achères, par la voix de leur conseil municipal, s'opposaient à la mise en compatibilité de leur PLU, respectivement les 27 et 28 juin 2012.

Par délibération du 13 juillet 2012, le Conseil général des Yvelines adoptait la déclaration de projet et demandait au Préfet des Yvelines de déclarer le projet d'intérêt public.

Par un arrêté n°2013039-0002 du 8 février 2013, le Préfet des Yvelines déclarait le projet d'intérêt public. L'arrêté valait également mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

Par un arrêté n°2017356-0003 du 22 décembre 2017, le Préfet des Yvelines prorogeait la durée de la déclaration d'utilité publique pour une durée de 5 ans à compter du 8 février 2018.

Les travaux n'ayant pas reçu de commencement d'exécution pendant la durée de validité de la déclaration d'utilité publique et de sa prorogation, celles-ci n'ont produit aucun effet et doivent être regardées comme n'ayant pas été exécutés.

Le 12 mars 2021, le Conseil départemental des Yvelines déposait sous le numéro 01 0000 0266 un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants relatifs au projet de liaison routière entre la RD30 et la RD190.

Par arrêté n°22-106 du 7 novembre 2022, le Préfet des Yvelines prescrivait l'ouverture d'une enquête publique au titre de l'Autorisation Environnementale unique, du 5 décembre 2022 au 20 janvier 2023.

À l'issue de l'enquête publique le Commissaire-enquêteur émettait un avis favorable assorti d'un souhait et de huit recommandations.

Le Préfet des Yvelines a pris un **arrêté n°2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023** *portant autorisation au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement de la réalisation et de l'exploitation d'une liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères – Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine (pièce n°1).*

Cette autorisation environnementale vaut :

- Autorisation préalable au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques protégés par les articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement ;
- Demande de dérogation aux règles de protection des espèces de faune et flore sauvage prévue par les articles L.411-1 et L.411-2, R.411-6 à R.411-14 du Code de l'environnement ;
- Autorisation de défrichement, en application de l'article L.341-3 du code forestier, pour les zones du projet situées en zones boisées au sens du code forestier.

Par lettre recommandée en date du 31 août 2023, les associations exposantes ont demandé au Préfet des Yvelines de retirer l'arrêté n°2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023.

En l'absence de réponse du Préfet à ce recours gracieux dans un délai de deux mois, une décision implicite de rejet est née.

Par un recours enregistré le 10 novembre 2023, les associations exposantes ont donc déféré à la censure du Tribunal administratif de Versailles l'arrêté n°2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023 portant autorisation environnementale ainsi que la décision implicite de rejet de leur recours gracieux.

Par un jugement n°2309256 en date du 31 mars 2026, le Tribunal administratif de Versailles a rejeté la requête des associations Non au Pont d'Achères, ADIV-Environnement et CO.P.R.A. 184 (**pièce n°2**).

C'est le jugement attaqué.

DISCUSSION

Le jugement rendu par le Tribunal administratif de Versailles est irrégulier dès lors qu'il est entaché d'une omission à statuer (II) et d'une motivation insuffisante (III).

Au titre de la légalité interne, le jugement est entaché d'une dénaturation des faits, d'une erreur sur la qualification juridique des faits et d'une erreur de droit relative aux modalités d'organisation de l'enquête publique (IV)

Toujours au titre de la légalité interne, le jugement attaqué est également entaché d'une dénaturation des faits et une erreur sur la qualification juridique des faits s'agissant du périmètre de l'autorisation environnementale (V).

En tout état de cause, les associations exposantes relèvent que le Tribunal administratif a commis une erreur sur la qualification juridique des faits, une erreur de droit et une violation de la loi en jugeant que le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 était justifié par une raison impérative d'intérêt public majeur (VI).

PREMIER MOYEN

(Irrégularité du jugement – omission à statuer)

II. Au titre de la régularité externe du jugement attaqué, les associations requérantes constatent, **en premier lieu**, que le Tribunal administratif de Versailles a **omis de statuer** sur le moyen tiré de l'ancienneté de l'étude d'impact présentée dans le dossier d'enquête publique constitué en vue de l'autorisation environnementale.

➤ Le juge administratif est pourtant tenu de justifier son rejet en répondant à l'ensemble des moyens soulevés devant lui.

C'est notamment le cas lorsque les requérants soulèvent un moyen tiré de l'absence d'étude d'impact :

« 5. En revanche, en se bornant à relever que la suspension sollicitée au titre de l'article L. 521-1 du code de justice administrative ne pouvait être accordée au motif qu'en l'état de l'instruction, aucun des moyens soulevés par les requérantes n'était propre à créer un doute sérieux quant à la légalité des décisions attaquées, sans rechercher si les requérantes étaient fondées à demander la suspension des arrêtés litigieux sur le fondement de l'article L. 122-2 du code de l'environnement, en raison de l'absence d'étude d'impact, le juge des référés a entaché son ordonnance d'une omission de statuer sur ces conclusions. Par suite, l'association SOS Lez Environnement et autres sont fondées à en demander, dans cette mesure, l'annulation. » (Conseil d'État, 24 juillet 2024, n°490736).

Ou lorsqu'ils soulèvent un moyen tiré de l'absence d'incorporation, dans l'autorisation environnementale, de la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales non domestiques et de leurs habitats :

« 5. Il résulte des dispositions citées au point 2 que les permis de construire en cours de validité à la date du 1er mars 2017 autorisant les projets d'installation d'éoliennes terrestres sont considérés, à compter de cette date, comme des autorisations environnementales. Dès lors que cette autorisation environnementale tient lieu des divers autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments énumérés au I de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, au nombre desquels figure la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales non domestiques et de leurs habitats prévue à l'article L. 411-2, la cour a entaché son arrêt d'omission de statuer en ne se prononçant pas sur le moyen opérant tiré de ce que l'autorisation environnementale issue du permis de construire délivré par le préfet le 20 novembre 2014 était illégale en tant qu'elle n'incorporait pas, à la date à laquelle elle a statué, la dérogation précitée dont il était soutenu qu'elle était requise pour le projet éolien en cause. » (Conseil d'État, 22 septembre 2022, n°443458).

➤ Dans le cas présent, les associations exposantes ont relevé dans leur requête déposée devant le Tribunal administratif que le pétitionnaire, considérant que le projet de liaison RD 30 – RD 190 n'était pas soumis à la nouvelle réglementation de l'évaluation environnementale de 2016, s'était essentiellement appuyé sur l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'enquête publique effectuée en 2012 au titre des dispositions de l'article 11-5 du Code de l'expropriation (pp. 21-23 de la requête déposée devant le Tribunal administratif de Versailles).

L'étude d'impact incluse dans le dossier d'enquête publique déposé au titre de l'autorisation environnementale est donc ancienne et en grande partie obsolète, le pétitionnaire ayant simplement ajouté des éléments propres aux impacts environnementaux.

Le fait que le département ait pu compléter, sur certains points, une étude d'impact vieille de plus de 10 ans, ne modifie pas ce point.

C'est pourquoi les associations exposantes ont soulevé dans leur requête un **moyen indépendant** tiré de l'ancienneté de l'étude d'impact présentée dans le dossier d'enquête publique constitué en vue de l'autorisation environnementale.

Or, le Tribunal administratif n'a pas statué sur ce moyen et s'est borné à répondre à celui, développé en plusieurs branches, relatif à l'insuffisance de l'étude d'impact (**pièce n°2, pp. 7-10**).

Ce faisant, le Tribunal administratif n'a pas pleinement contrôlé la validité de l'autorisation environnementale délivrée par le Préfet des Yvelines le 3 juillet 2023.

L'annulation du jugement attaqué s'impose donc d'ores et déjà à ce titre.

DEUXIEME MOYEN
(Irrégularité du jugement – motivation insuffisante)

III. Toujours au titre de la légalité externe du jugement attaqué, les associations requérantes constatent, **en second lieu**, que le Tribunal administratif de Versailles a entaché son jugement d'une **motivation insuffisante** en répondant que le projet de requalification de la RD 190 et le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 poursuivent « *des finalités propres et peuvent être mis en œuvre de manière indépendante* ».

➤ Il résulte pourtant de l'article L.9 du Code de justice administrative que :

« Les jugements sont motivés »

L'obligation de motivation des jugements et des arrêts n'est ainsi satisfaite, selon une jurisprudence constante, que dans les cas où la motivation de la décision contestée est « *suffisamment explicative et précise, de façon que la solution donnée au litige soit bien éclairée* » (R. Chapus, Droit du contentieux administratif, Montchrestien-lextenso éditions, Domat, 13ème éd., 2008, n°1427, p. 1290 ; CE, Ass., 20 février 1948, Dubois, Rec. 87 ; 23 janvier 1959, Perrier, Rec. 87).

➤ Dans le cas présent, le Tribunal, répondant à la référence faite par les requérants aux recommandations émises par la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) qui, dans son avis du 13 avril 2020, s'interrogeait sur la non-intégration des deux projets dans un même programme de travaux, se borne à indiquer que le département des Yvelines « *en a justifié par la démonstration du caractère autonome des deux projets* », sans d'ailleurs renvoyer à la moindre pièce du dossier (**pièce n°2, p. 6**).

Il n'explique pas davantage en quoi les deux projets pourraient « *être mis en œuvre de manière indépendante* » (***Ibid.***).

Sur ces deux points, le Tribunal et le Département doivent manifestement être crus sur parole.

Or, l'examen approfondi de la réponse globale apportée par le département des Yvelines et de l'autonomie fonctionnelle alléguée des deux projets était pourtant déterminant pour apprécier si une autorisation environnementale unique aurait dû être délivrée, avec l'ensemble des conséquences qui s'y attachent.

Une telle motivation relève de l'argument d'autorité et ne saurait, en tout état de cause, constituer une motivation suffisante.

Pour cette seule raison, le jugement encourt l'annulation.

TROISIEME MOYEN

(Dénaturation des faits, erreur sur la qualification juridique des faits, erreur de droit)

IV. **Contestant le bien-fondé du jugement attaqué**, les associations exposantes font grief, **en premier lieu**, au Tribunal administratif de Versailles d'avoir commis une **dénaturation des faits**, une **erreur sur la qualification juridique des faits**, et une **erreur de droit** en considérant que les modalités d'organisation de l'enquête publique auraient *« permis à l'ensemble des personnes et des associations intéressées de prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations »* (pièce n°2, p. 6).

➤ En effet, l'article L.123-1 du Code de l'environnement expose que l'enquête publique vise à assurer à la fois l'information et la participation du public :

« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. »

L'article L.123-13 du Code de l'environnement, qui porte sur le déroulement de l'enquête publique, expose quant à lui que le Commissaire enquêteur, qui en a la charge, a pour tâche d'organiser notamment une *« information complète »* du public concerné par le projet :

« Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision. Il ou elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique de façon systématique ainsi que par toute autre modalité précisée dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Les observations et propositions transmises par voie électronique sont accessibles sur un site internet désigné par voie réglementaire. »

L'article R.123-10 du Code de l'environnement précise sur ce point que :

« Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter gratuitement l'exemplaire du dossier et présenter ses observations et propositions sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés. »

Et l'article R. 123-11 du même prévoit également que :

« I. - Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés. Pour les projets d'importance nationale et les plans et programmes de niveau national, cet avis est, en outre, publié

dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

II. - L'avis mentionné au I est publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête. Si l'autorité compétente ne dispose pas d'un site internet, cet avis est publié, à sa demande, sur le site internet des services de l'Etat dans le département. Dans ce cas, l'autorité compétente transmet l'avis par voie électronique au préfet au moins un mois avant le début de la participation, qui le met en ligne au moins quinze jours avant le début de la participation.

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.

Cet avis est publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. »

Il résulte de ces dispositions que l'enquête a pour objet d'assurer l'information et la participation du public concerné par le projet.

Le « *maillage territorial* » de l'enquête publique doit ainsi être adapté afin que les personnes intéressées aient la possibilité de « *prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations* » (J. LESSI, conclusions sur CE, 23 octobre 2015, n°375814).

Le juge administratif a eu l'occasion de le rappeler et d'en tirer les conséquences attendues :

« S'il appartient à l'autorité administrative de procéder à la publicité de l'ouverture de l'enquête publique dans les conditions fixées par les dispositions citées ci-dessus, la méconnaissance de ces dispositions n'est 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. »

(...)

« Alors même que les dispositions précitées du code de l'environnement n'exigent pas que le périmètre d'enquête publique comprenne toutes les communes d'où les éoliennes seront visibles, la bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération, consistant en la construction de trois éoliennes d'une hauteur en bout de pale de 126 mètres, nécessitait, compte tenu de la localisation du parc éolien et de la faible superficie de la commune de Saint-Longis, de désigner également les communes limitrophes de cette dernière afin qu'y soit publié par voie d'affiches l'avis d'enquête publique. » (CAA de NANTES, 7 janvier 2022, 20NT03390 ; v. également, TA de Châlons-en-Champagne, 30 janvier 2025, n°2002084 ; CAA de DOUAI, 5 mars 2025, n°22DA01074).

Ainsi, s'il n'existe pas d'obligation générale d'information de l'intégralité des communes concernées par le projet, il résulte des dispositions précitées que l'avis d'enquête publique doit également être publié dans les communes limitrophes lorsqu'il apparaît que le projet, compte tenu notamment de ses caractéristiques et de sa localisation, justifie que leurs habitants soient informés.

➤ Dans le cas présent, l'arrêté préfectoral n°22-106 du 7 novembre 2022 portant ouverture d'une enquête publique prévoit en son article 4 que le dossier d'enquête publique sera mis à disposition du public dans les mairies des Communes d'Achères, Carrières-sur-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine :

« Pendant toute la durée de l'enquête, un dossier de demande d'autorisation environnementale en format papier, comprenant une étude d'impact et un registre d'enquête coté et paraphé par le commissaire enquêteur seront déposés dans les mairies d'Achères, Carrières-sur-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et de Triel-sur-Seine désignées lieux d'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. »

Et le Tribunal administratif, répondant aux moyens soulevés par les associations requérantes relatifs à l'insuffisance du périmètre d'information du public dans le cas particulier de la commune d'Andrésey, indique sur ce point :

« le dossier d'enquête publique a été mis à disposition du public à la préfecture des Yvelines ainsi que sur le site internet de la préfecture et sur celui du conseil départemental des Yvelines. Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique a également été publié par voie de presse dans deux journaux régionaux quinze jours avant le début de l'enquête et au cours des huit premiers jours de celle-ci, des présentations du projet et de l'enquête ont été affichés dans les mairies des communes concernées ainsi que dans celle de la commune d'Andrésey » (pièce n°2, p. 5).

Il est toutefois constant que l'avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique n'a pas été affiché dans la commune d'Andrésey, pourtant limitrophe des communes directement concernées par le projet puisqu'elle se trouvera à quelques mètres à peine des travaux projetés pour la construction du pont, lesquels seront directement visibles depuis le parc naturel de l'île Nancy.

La seule consultation d'une carte représentant l'emprise des travaux suffit à établir cette proximité (pièce n°17, p. 50).

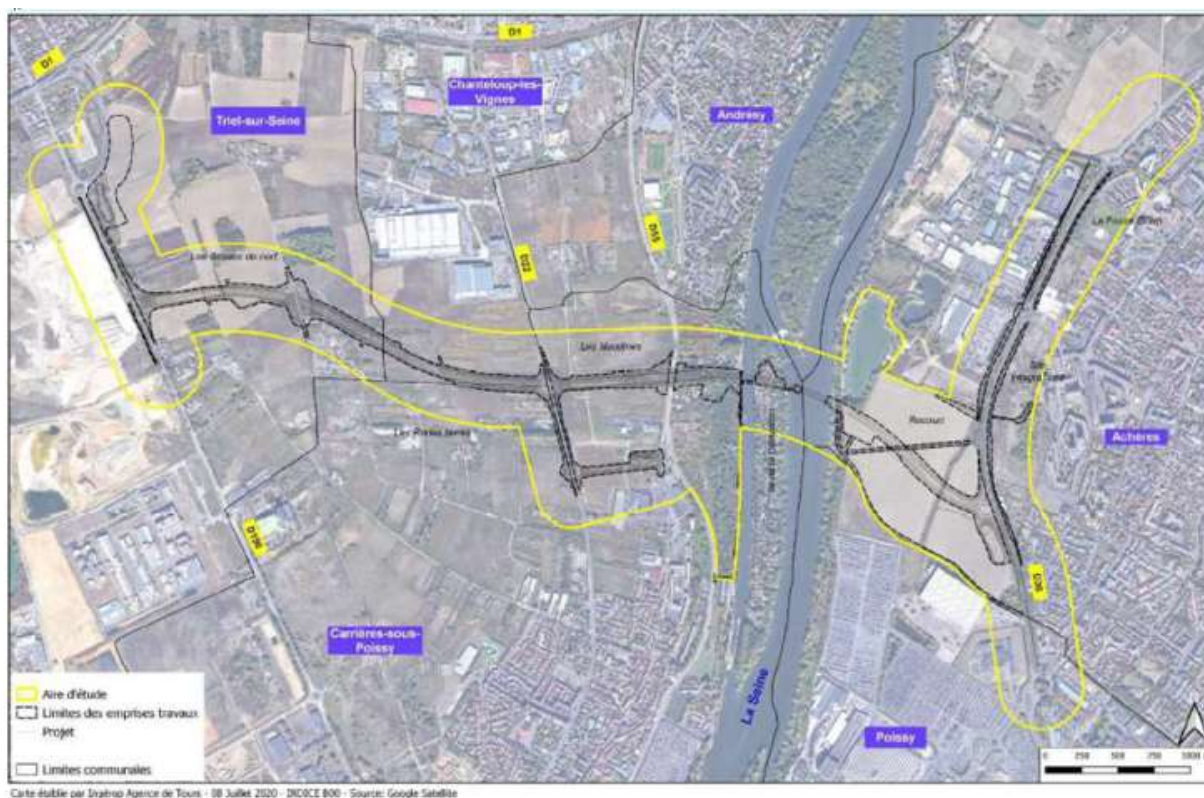


Figure 3: Localisation de l'aire d'étude rapprochée

Il apparaît clairement que l'ampleur des travaux révélée par la délimitation de leur emprise concerne directement la commune d'Andrésy.

Le fait qu'elle n'ait pas été incluse dans l'arrêté préfectoral n°22-106 du 7 novembre 2022 portant ouverture de l'enquête publique ne semble ainsi fondée que sur les délimitations administratives des territoires communaux, faisant fi de de la réalité des proximités pratiques.

La superficie modeste de la commune – 6,91 kilomètres carrés – est d'ailleurs inférieure à celle de la commune de Saint-Longis, pour laquelle la Cour administrative d'appel de Nantes, dans l'arrêt précité, a jugé que l'obligation d'affichage de l'avis d'enquête publique s'imposait en raison, notamment, de sa « *faible superficie* » relativement à l'ampleur des travaux projetés.

Or, en soulignant le fait que le projet avait été présenté dans la Commune d'Andrésy au cours des huit premiers jours de l'enquête, le Tribunal reconnaît que la commune n'a pas été informée de l'enquête publique avant son ouverture, comme le requiert pourtant la jurisprudence précitée au vu de sa situation et de l'ampleur des travaux.

➤ Du reste, ni le jugement, ni les écritures en défense produites en première instance ne démontrent que les *habitants* de la commune d'Andrésy, malgré l'absence de mise à disposition du dossier d'enquête publique et d'affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête, ont effectivement bénéficié d'une information suffisante, au-delà des seules affiches mises en place après l'ouverture de l'enquête.

En effet, si le Tribunal ajoute, s'appuyant sur les conclusions du commissaire enquêteur, que 351 contributions ont été déposées au cours de l'enquête publique, il ne fournit en revanche aucune indication sur le nombre de ces contributions émanant d'habitants de la commune d'Andrésy (**pièce n°2, p. 5**).

À cet égard, le seul constat du « succès » de la consultation ne permet pas de conclure à la pertinence du périmètre retenu pour l'enquête publique, dès lors que ce succès peut parfaitement résulter de la seule participation des habitants des communes dans lesquelles l'avis d'enquête a été effectivement porté à la connaissance du public.

Sur ce point, le Tribunal administratif se borne à indiquer, reprenant de nouveau les conclusions lapidaires du commissaire enquêteur, que la commune d'Andrésy a pu « *émettre un avis de son conseil municipal* » (pièce n°2, p. 5).

Or, s'il est naturel que le conseil municipal, en sa qualité d'organe délibérant de la commune, soit informé du projet en raison de ses attributions et des relations qu'il entretient avec les autres pouvoirs publics, puis émette un avis sur celui-ci, cette seule circonstance ne dit rien de l'information dont ont effectivement bénéficié les habitants de la commune, lesquels sont pourtant directement concernés par le projet.

L'obligation d'information attachée à l'ouverture de l'enquête publique ne saurait à cet égard être limitée à l'information *des pouvoirs publics* des communes concernées. Ce n'est pas le sens des dispositions rappelées qui prévoient que « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public* ».

Elle ne saurait pas davantage peser sur la commune elle-même qui, selon le Tribunal administratif, « *a pu informer sa population* », puisque c'est à l'autorité administrative compétente qu'il revient de mettre en place les mesures d'information, conformément aux dispositions précédemment citées.

Ainsi, le fait qu'une commune ait pu le cas échéant pallier cette carence en mettant en œuvre, de sa propre initiative, des mesures d'informations, ne décharge pas l'autorité compétente de son obligation et ne permet pas de légaliser *a posteriori* une décision irrégulière *ab initio*.

Pour l'ensemble de ces raisons, le périmètre restreint d'information du public déterminé par l'arrêté n'a pas pu permettre une bonne information de l'ensemble des personnes directement intéressées par l'opération.

Il a été de nature, par voie de conséquence, à exercer une influence sur les résultats de l'enquête.

Dans ces conditions, en jugeant que les habitants de la commune d'Andrésy ont pu prendre connaissance du projet et en mesurer les impacts, et, ce faisant, en écartant le moyen tiré du caractère insuffisant du périmètre de l'enquête publique, le Tribunal administratif a commis une erreur de droit, une erreur de fait et une erreur sur la qualification juridique des faits.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'annulation du jugement attaqué s'impose encore à ce titre.

QUATRIEME MOYEN

(Dénaturation des faits – erreur sur la qualification juridique des faits – erreur de droit)

V. Toujours au titre du bien-fondé du jugement attaqué, les associations exposantes, **en deuxième lieu**, font grief au Tribunal administratif d'avoir commis une **dénaturation des faits**, une **erreur de droit** et une **erreur sur la qualification juridique des faits** en jugeant que le projet de requalification de la RD 190 et le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 poursuivent « *des finalités propres et peuvent être mis en œuvre de manière indépendante* », de sorte qu'« *ils ne constituent pas un projet unique au sens des dispositions du dernier alinéa du III de l'article L.122-1 du code de l'environnement* ».

V.1. L'article L. 122-1 du code de l'environnement dans sa version alors applicable indiquait en effet que :

« II.-Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas.

(...)

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. »

Cette exigence issue notamment de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 fait l'objet d'une lecture extensive par la Cour de justice de l'Union européenne.

Dans ses conclusions sur l'arrêt n°419315 rendu par le Conseil d'État le 28 novembre 2018, le rapporteur public Guillaume ODINET rappelait ainsi :

« La Cour de justice a néanmoins fait une lecture extensive du champ d'application de la directive, au regard de l'obligation de principe qu'elle pose et de l'objectif général qu'elle poursuit. Elle juge ainsi avec constance que l'objectif de la directive – qui est que les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leur incidence – ne saurait être détourné par le fractionnement d'un projet, l'absence de prise en considération de l'effet cumulatif de plusieurs projets ne devant pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (v. not. CJCE, 21 septembre 1999, Commission c/ Irlande, aff. C-392/96 ; CJCE, 25 juillet 2008, Ecologistas en Acción-CODA, aff. C-142/07 ; CJCE, 28 février 2009, Paul Abraham e. a., aff. C-2/07 ; CJCE, 10 décembre 2009, Umweltanwalt von Kärnten, aff. C-205/08 ; CJUE, 7 mars 2014, Ayuntamiento de Benferri, aff. C-300/13). »

Le juge administratif reste toutefois relativement évasif sur les propriétés du concept de « projet » justifiant qu'il soit appréhendé dans son ensemble dans le cas de travaux fractionnés, ce qui s'explique par le faible nombre de décisions rendues sur cette question (CE, 1^{er} février 2021, n°429790) :

« 4. Pour juger que le projet faisant l'objet du permis de construire en litige aurait dû être soumis à un examen au cas par cas afin de déterminer s'il devait donner lieu à une étude d'impact, le tribunal a estimé que le projet à prendre en compte pour l'application du 1^o du I de l'article L. 122-1 du code de l'environnement n'était pas le seul projet de la société Le Castellet-Faremberts faisant l'objet du permis de construire attaqué, mais qu'il fallait y incorporer celui identifié sur la parcelle adjacente cadastrée A 1759 au motif qu'ils formaient un projet global commun. Toutefois, en se fondant sur la perspective que cet autre projet avait la même finalité de construction de logements sociaux, sur la présence dans les plans annexés au dossier de la demande du permis de construire attaqué de deux passages menant à la parcelle A 1759, et sur la circonstance que ces projets, dont le second n'était, au demeurant, qu'hypothétique, s'inscrivaient dans le projet d'urbanisation de la zone tel qu'il ressort du plan local d'urbanisme, sans rechercher s'il existait entre eux des liens de nature à caractériser le fractionnement d'un projet unique, le tribunal a commis une erreur de droit. » (

Si le Conseil d'Etat reste largement silencieux sur ces « liens de nature à caractériser le fractionnement d'un projet unique », le rapporteur public de l'affaire précise, dans un raisonnement à la portée peu générale, que « la seule planification, dans un document d'urbanisme, du devenir d'une zone ne saurait suffire à caractériser ce devenir comme un unique projet. Car cela conduit à fusionner – et donc à confondre – les deux exercices distincts que sont la planification urbanistique et la réalisation d'un projet ».

Toutefois, il arrive que le juge administratif propose un raisonnement plus étoffé et généralisant (CAA NANTES, 18 janvier 2022, n°19NT04955) :

« 17. Enfin, il est constant que l'abattage des arbres autorisé par l'arrêté contesté, sous la maîtrise d'ouvrage de la commune de Caen, aurait en tout état de cause dû être réalisé préalablement à la réalisation du projet de construction, par le groupement d'entreprises privées sélectionné par la commune, d'une halle commerçante et d'un parking souterrain sur le terrain d'emprise du projet.

18. Ainsi, ce projet de construction relevant de deux rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, constitué de plusieurs travaux fractionnés dans le temps avec une multiplicité de maîtres d'ouvrage, devait, en application du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, être appréhendé dans son ensemble afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

En l'occurrence, le juge administratif apprécie le caractère unique du projet en constatant que les travaux en cause constituent une condition nécessaire de sa réalisation.

Il semble ainsi faire écho aux critères exposés par le ministère de la Transition écologique dans son guide relatif à la réforme du 3 août 2016, publié en août 2017 (**pièce n°44, p. 21**) :

« Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux,

installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés ».

Et dans un arrêt du 22 octobre 2020 (n°20PA00219), la Cour administrative d'appel de Paris insiste sur l'exigence de finalité commune des différents projets :

« 12. Il ressort des pièces du dossier et notamment de l'étude d'impact elle-même que de nombreuses opérations d'aménagement sont actuellement en cours sur le territoire de la commune de Saint-Denis, les effets cumulés du projet litigieux avec ces « projets connexes » ayant été analysés conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Plusieurs de ces opérations sont relatives à la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 ou au « projet urbain du quartier Pleyel ». Toutefois, le projet litigieux de suppression des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A1 à la porte de Paris et d'aménagement du système d'échangeur de Pleyel sur l'autoroute A 86 était mentionné dans les objectifs du contrat de développement territorial 2014-2020 conclu le 22 janvier 2014 entre l'État et l'établissement public territorial Plaine Commune et l'objectif poursuivi était l'amélioration, d'une part, des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A 86 et sur les axes locaux et, d'autre part, des conditions de desserte du secteur Pleyel. Si cet aménagement doit également participer à la bonne desserte de plusieurs équipements olympiques, notamment le Stade de France, le Centre aquatique olympique et, surtout, le village olympique et paralympique, et que sa réalisation a, à ce titre, été confiée à la Société de livraison des équipements olympiques et paralympiques (SOLIDEO), il s'agit néanmoins d'un projet qui préexistait et dont la finalité n'est pas l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. En outre, pouvant être mis en œuvre de manière indépendante et poursuivant une finalité propre, il ne constitue pas non plus un ensemble unique avec les autres opérations d'aménagement en cours, que ce soit au niveau de la ZAC de la Porte de Paris ou au niveau du secteur Pleyel, quand bien même la proximité géographique et temporelle du projet litigieux avec ces opérations peut justifier une coordination pour le phasage des travaux et la définition de mesures d'atténuation de leurs incidences cumulées. » (Cour administrative d'appel de Paris, du 22 octobre 2020, n° 20PA00219)

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que, si la notion de projet unique demeure relativement indéterminée, laissant ainsi une marge de manœuvre au juge administratif, elle doit s'inscrire dans le cadre de la logique extensive de la CJUE, son existence pouvant alors être retenue lorsque les opérations en cause poursuivent une finalité commune et présentent une interdépendance fonctionnelle.

V.2. Dans le cas présent, si le Tribunal administratif avait procédé à un examen plus attentif des pièces du dossier, et en particulier de l'avis de la Mission régionale autorité environnementale (MRAe) (**pièce n°30**), il n'aurait pas manqué de porter une appréciation exactement contraire à celle qui l'a conduit à juger que le projet de requalification de la RD 190 et le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 ne constituent pas un projet unique.

➤ Les deux projets poursuivent en effet un objectif commun qui apparaît peu contestable.

Le Tribunal le reconnaît d'ailleurs expressément en relevant qu'il s'agit, dans les deux cas, « de renforcer la desserte de la boucle de Chanteloup » (**pièce n°2, p. 6**).

La MRAe l'avait également souligné dans son avis du 23 avril 2020, en indiquant que le projet de requalification de la RD 190 :

« s'inscrit dans le contexte de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup et de développement de son réseau routier, comportant également le projet de création d'une routière entre la RD30 à Achères et la RD190 au Sud de Triel, déclarée d'utilité publique en 2013. » (pièce n°30)

La MRAe ajoute que :

« La future liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 et le présent projet poursuivent un même objectif « améliorer les conditions de desserte et d'accessibilité au territoire de la boucle de Chanteloup. ». Dans les deux cas, il s'agit d'accompagner le développement urbain de la boucle de Chanteloup par le développement ou l'extension de son réseau routier. » (pièce n°30).

Si la MRAe entend manifestement laisser une marge de manœuvre à l'autorité compétente, il ne fait guère de doute qu'elle considère que le projet de requalification de la RD 190 et le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 constituent un projet unique :

« L'objectif commun de renforcement de la desserte de la boucle de Chanteloup, leurs liens fonctionnels et les impacts potentiels liés de ces deux opérations, notamment en termes de trafic routier et de pollutions et nuisances induites doivent pour la MRAe conduire le maître d'ouvrage à examiner si elles constituent, au titre de l'évaluation environnementale, deux composantes d'un même programme de travaux, l'étude d'impact de chacun des projets devant alors comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, et à défaut approfondir l'analyse des impacts cumulés » (pièce n°30, p. 7).

Elle ne le cache d'ailleurs plus beaucoup lorsqu'elle indique :

« Pour la MRAe les deux projets poursuivent un objectif commun et, au-delà d'une mise en service coordonnée, leurs incidences doivent être appréhendées dans leur globalité, notamment en terme de trafic » (pièce n°30, p. 7).

Le raisonnement utilisé par le Tribunal administratif pour rejeter la qualification de projet unique apparaît, en miroir, manifestement erroné et, à certains égards, surprenant.

Après avoir pourtant reconnu leur objectif commun, le tribunal s'attache, pour écarter l'existence d'un projet unique, à mettre en évidence les finalités propres à chacun des deux projets :

« le projet de requalification de la RD 190 vise à désengorger cette route départementale en fluidifiant la circulation, notamment pour les bus, par la mise en place d'un transport en commun en site propre, et à favoriser le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. Le projet de liaison routière entre la RD 190 et RD 30 vise, quant à lui, à proposer un nouveau franchissement de la Seine pour soulager notamment les axes situés au sud, en rive gauche de la Seine, et favoriser le développement des projets d'infrastructure de transport. » (pièce n°2, p. 6)

Ce raisonnement est la conséquence d'une confusion puisqu'il s'agit en réalité d'objectifs intermédiaires qui se rattachent à une même finalité : le renforcement de la desserte de la boucle de Chanteloup.

S'il est en effet naturel que les différentes opérations composant un projet fractionné poursuivent, à un niveau immédiat, des objectifs distincts, ceux-ci concourent néanmoins à la réalisation d'une finalité commune qui confère au projet son unité.

En se fondant sur *les objectifs intermédiaires* des différentes opérations pour exclure l'existence d'une finalité commune dont il admet pourtant l'existence, le Tribunal inverse le raisonnement auquel invitent les dispositions précédemment rappelées ainsi que la jurisprudence extensive de la CJUE.

Une telle inversion, qui confine au raisonnement circulaire, a pour conséquence de rendre presque impossible la caractérisation d'un projet unique en présence de travaux fractionnés, alors même que les dispositions précitées ont précisément pour objet d'empêcher qu'un projet soit artificiellement scindé afin d'échapper à une appréciation globale.

Et si le tribunal relève par ailleurs que les projets peuvent être « *mis en œuvre de manière indépendante* », il n'apporte aucun élément de nature à étayer cette affirmation. Il n'explique pas davantage en quoi le département des Yvelines aurait démontré le « *caractère autonome des deux projets* ».

➤ Les deux projets entretiennent pourtant une proximité géographique, temporelle et fonctionnelle incontestable.

Ils se situent ainsi, comme le reconnaît de nouveau expressément le Tribunal administratif, « *dans le prolongement l'un de l'autre, reliés par un carrefour giratoire* » (**pièce n°2, p. 6**).

L'étude d'impact relative à la construction du « pont d'Achères » révèle précisément en ce sens que la limite nord du projet correspond au giratoire marquant la jonction avec la section de la RD 190 reprise dans le cadre de la liaison RD 30 – RD 190 (**pièce n°17, p. 16**). La réalisation de cette section est d'ailleurs prévue, selon le conseil départemental, en amont du projet de requalification de la RD 190.

Du reste, le calendrier du pétitionnaire, reproduit ci-dessous, figurant dans l'étude d'impact de la requalification de la RD 190, montre que les deux projets ont des phases de construction sur une même période, de sorte que leurs impacts en phase de chantier sont susceptibles de se cumuler.

Tableau 55°-Périodes prévisionnelles des travaux des projets

Projets	Travaux	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Requalification de la RD 190	2022-2024																			
Liaison RD 30-RD 190	2021-2024																			
Prolongement à l'Ouest du RER E-Est	2015-2024																			
Tram L3 express Phase 2a	202-2026																			
ZAC-Carières-Centralité	2013-2025																			
ZAC « Ecopole » Seine-Aval	2014-2025																			
Port urbain de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy	2020-2030																			
ZAC Rouget-de-l'Isle	2017-2035																			
Ferme photovoltaïque	L'étude d'impact indique une phase de travaux de 30 mois																			

Les liens fonctionnels entre les deux projets, déjà révélés par leur proximité géographique et temporelle existent d'ailleurs aussi sur le plan matériel.

Dans son avis du 23 avril 2020, la MRAe rappelle ainsi que « *Les travaux de la liaison RD 30-RD 190 comportent l'aménagement de la RD 190 sur une section de 440 m au nord du présent projet (cf. Figure 2). Les deux projets sont portés par le même maître d'ouvrage.* » (pièce n°30, p. 6)

Dans ces conditions, au regard de leur proximité géographique et temporelle, de leur communauté d'objectifs, qui n'est d'ailleurs contestée par aucune des parties, de leurs liens fonctionnels et de leurs impacts cumulés, le projet de requalification de la RD 190 et le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 sont des opérations qui relèvent du même projet au sens des dispositions du III de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

Une évaluation environnementale unique aurait par conséquent dû être menée.

En jugeant le contraire, le Tribunal administratif a commis une dénaturation des faits, une erreur de droit et une erreur sur la qualification juridique des faits.

En conséquence, l'annulation du jugement attaqué s'impose derechef.

CINQUIEME MOYEN

(Dénaturation des faits – erreur sur la qualification juridique des faits – erreur de droit)

VI. Encore au titre du bien-fondé du jugement attaqué, les associations exposantes font grief, en troisième lieu, au Tribunal administratif d'avoir commis une dénaturation des faits, une erreur sur la qualification juridique des faits et une erreur de droit en écartant le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact au motif que « *l'étude d'impact comprend une description suffisante de l'état initial des sites retenus pour la mise en œuvre des mesures de compensation* ».

VI.1. L'article L. 110-1 du code de l'environnement prévoit en effet :

« 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 ; »

Et l'article L. 163-1 du code de l'environnement indique dans sa rédaction en vigueur à la date de la délivrance de l'autorisation que :

« 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.

II. - Toute personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité y satisfait soit directement, soit en confiant, par contrat, la réalisation de ces mesures à un opérateur de compensation défini au III du présent article, soit par l'acquisition d'unités de compensation dans le cadre d'un site naturel de compensation défini à l'article L. 163-3. Lorsque la compensation porte sur un projet, un plan ou un programme soumis à évaluation environnementale, la nature des compensations proposées par le maître d'ouvrage est précisée dans l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire avec sa demande d'autorisation. (...) »

L'article L. 122-5 du code de l'environnement, dans sa rédaction en vigueur à la date de la délivrance de l'autorisation, tire, pour l'étude d'impact, les conclusions de ces dispositions :

« 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.

Ce contenu tient compte, le cas échéant, de l'avis rendu en application de l'article R. 122-4 et inclut les informations qui peuvent raisonnablement être requises, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

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 : (...)

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; »

Il en résulte que l'étude d'impact doit prévoir les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité ainsi que les zones de compensation destinées à les accueillir.

Ces mesures doivent garantir l'absence de perte nette de biodiversité, respecter l'exigence d'équivalence écologique et présenter un caractère additionnel, c'est-à-dire apporter une véritable plus-value par rapport aux actions qui auraient, en tout état de cause, été mises en œuvre sur les milieux concernés.

L'appréciation du respect de ces exigences suppose, en conséquence, une analyse suffisamment précise et approfondie de l'état initial des zones de compensation envisagées, seule à même de permettre d'évaluer effectivement la pertinence et la suffisance des mesures proposées.

L'insuffisance de l'étude d'impact concernant les mesures de compensation et les parcelles retenues pour leur mise en œuvre peut ainsi justifier le refus du préfet de délivrer l'autorisation environnementale :

« 19. D'une part, si le volet écologique de l'étude d'impact indique en page 382 que " la création de mares sera favorable à l'accueil d'une majorité d'espèces associées aux zones humides, ainsi qu'aux espèces animales en général en termes de ressources alimentaires ", et au " développement de végétaux hydrophiles ", elle n'explique pas en quoi cette mesure de compensation permettra d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité, alors que l'habitat d'une prairie humide sera remplacé par un plan d'eau. De même, alors que la mission régionale d'autorité environnementale s'est interrogée dans son avis sur " la nature même de la compensation " proposée en relevant que " la création de deux grandes mares de 1 500 mètres carrés ne permet pas de retrouver les fonctionnalités de la prairie humide détruite dans le cadre du projet ", la société pétitionnaire s'est bornée à répondre, dans son mémoire en réponse de juin 2020, et sans en justifier dans ce mémoire ni au cours de la présente instance, que " la plus-value écologique des mares est avérée et largement documentée " et que " ce type de zone humide remplit les fonctionnalités d'une prairie humide ". Au demeurant, il ressort des termes mêmes de cette réponse que la mesure de compensation proposée par la société pétitionnaire a été envisagée de façon théorique, sans tenir compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques précisément affectées par le projet litigieux. » (...)

22. Par suite, c'est par une exacte application des dispositions des articles L. 110-1 et L. 163-1 du code de l'environnement que le préfet du Calvados a estimé que la société Parc éolien d'Elle-et-Rieu ne justifiait pas du caractère adapté des mesures proposées pour compenser la destruction partielle de la zone humide impactée par le projet, afin de recouvrer les fonctionnalités de l'habitat détruit, ni de leur efficacité et de leur pérennité. » (CAA de Nantes, 21 octobre 2022, n°21NT01884. V, a contrario, CAA de Toulouse, 30 décembre 2025, n°25TL00596)

VI.2. Dans le cas présent, la MRAe, dans son avis du 27 janvier 2022, indiquait justement que :

« Aucune méthode de dimensionnement de la compensation n'est utilisée. Les gains écologiques ne sont pas quantifiés et l'état initial sur les parcelles retenues est très succinct. En l'état, il est donc impossible d'évaluer si les mesures proposées sont suffisantes pour assurer l'absence de perte nette de biodiversité telle qu'évoquée par l'étude d'impact (p. 838) » (pièce n°27, pp.13-14)

Le Tribunal administratif a toutefois estimé que le département des Yvelines a répondu à ces critiques dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, notamment dans le volet F (point 2.2.2.5) et le volet D (chapitre 4 (points 4.1.3 et 4.4) et chapitre 9).

Un examen plus attentif des pièces du dossier aurait dû pourtant le conduire à confirmer l'analyse de la MRAe et constater que l'étude d'impact ne proposait pas d'étude suffisamment approfondie des zones de compensation.

➤ Il apparaît ainsi que « l'état initial détaillé des milieux naturels » évoqué aux points 4.1.3 et 4.4 auxquels fait référence le Tribunal ne porte pas exclusivement sur les zones de compensation mais sur une aire d'étude beaucoup plus vaste.

La comparaison entre « l'aire d'étude détaillée » retenue pour établir « l'état initial des milieux naturels » et les zones compensation permet de s'en rendre compte :

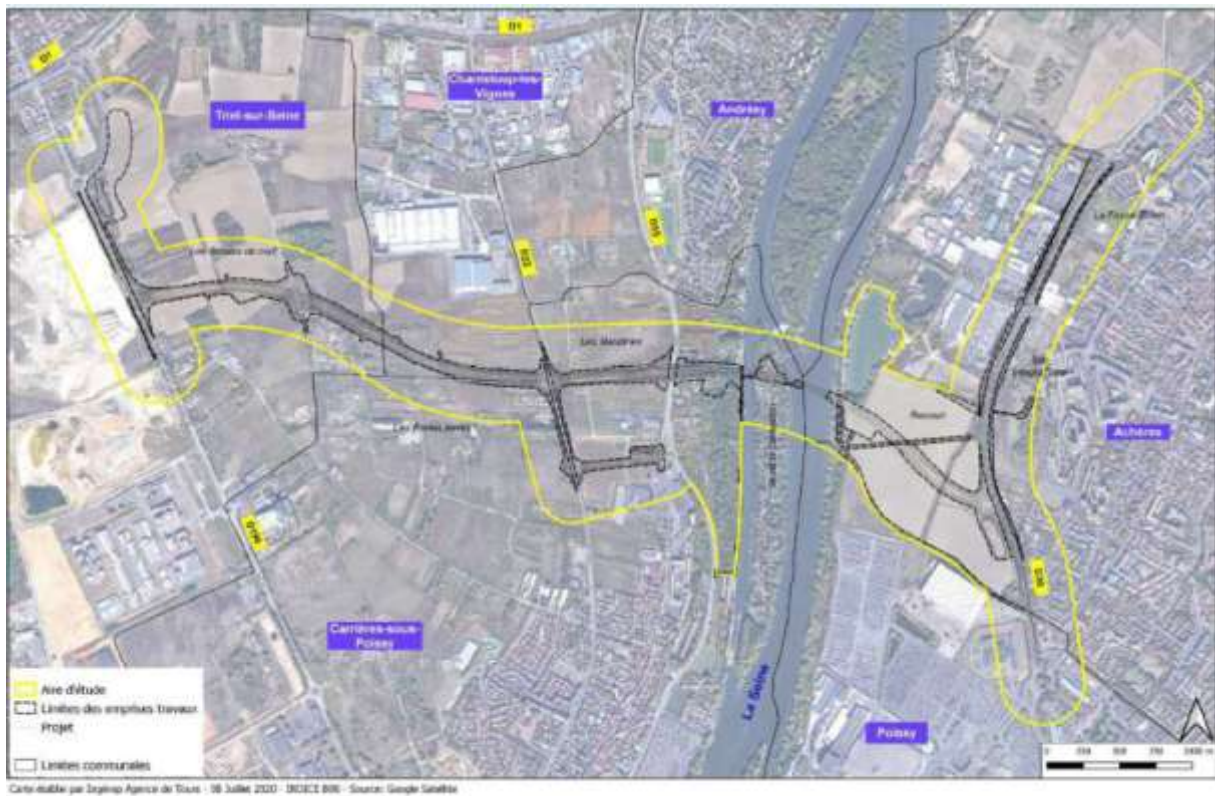
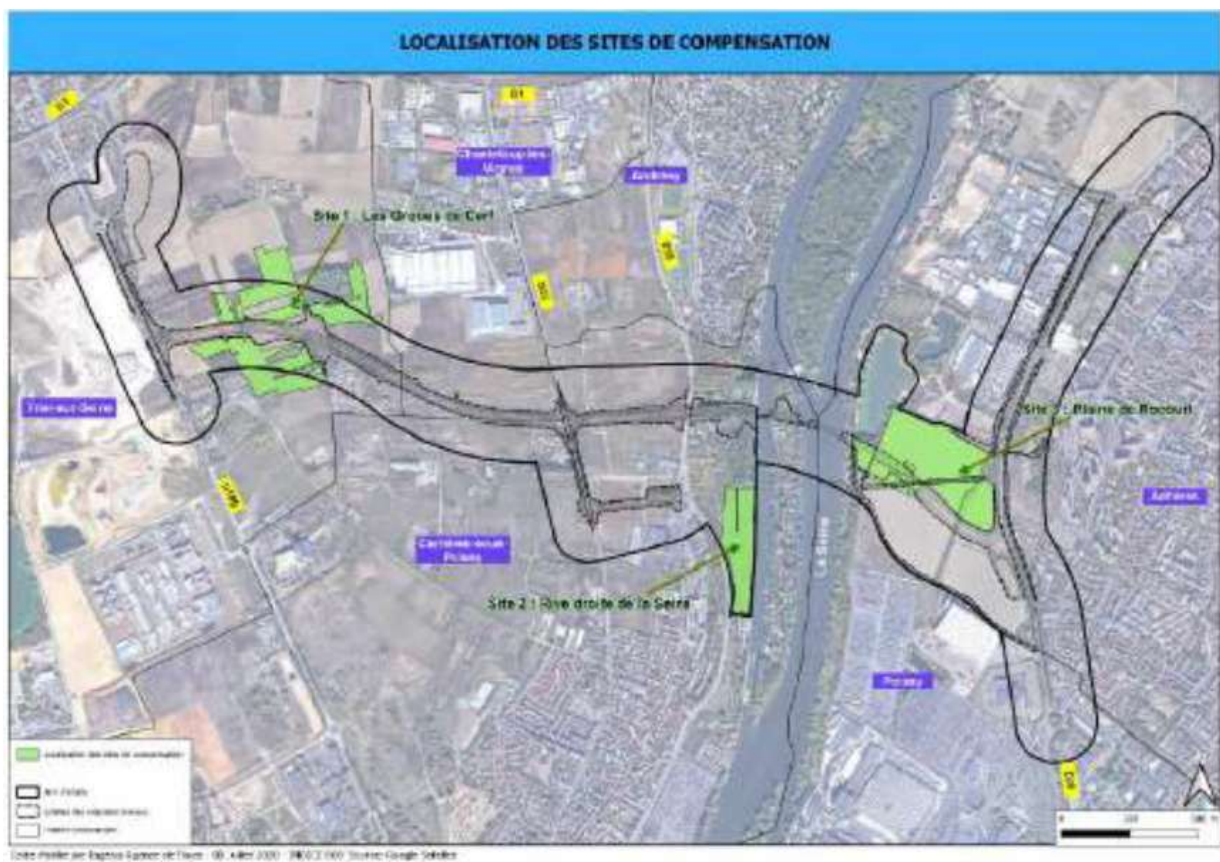


Figure 3: Localisation de l'aire d'étude rapprochée

(Pièce n°17, p. 50)



Rappel de la localisation des sites de compensation

(Pièce n°19, p. 37)

Il apparaît même que l'aire du site n°1 « Les Groues du Cerf » excède l'aire d'étude détaillée.

Cette observation vaut d'ailleurs également pour le point 4.4, consacré au « *Diagnostic des habitats naturels, de la flore, de la faune et à l'évaluation des enjeux* » qui ne porte pas non plus exclusivement sur les zones de compensation.

Il s'ensuit que ces parcelles n'ont fait l'objet d'aucune analyse spécifique ou approfondie de leur état initial.

Ni le chapitre 9 du volet D (**pièce n°17**) – les trois sites y sont l'objet d'une présentation particulièrement sommaire et générale, de quelques pages à peine pour chacun d'entre eux¹ –, ni l'annexe 10 mentionnée par le Tribunal – où l'état initial des trois sites est seulement évoqué au sein de deux tableaux synthétiques (**pièce n°45**) – ne sont de nature à remédier à cette carence.

Il est ainsi difficile de comprendre en quoi ces éléments constitueraient une réponse aux critiques formulées par l'avis de la MRAe relatif au caractère succinct de la présentation de l'état initial, comme semble pourtant le considérer le Tribunal administratif.

Il apparaît en réalité que celui-ci s'est borné à reprendre l'argumentation du département tel qu'exposé au point 2.2.2.5 du volet F alors qu'il convenait précisément d'en discuter la pertinence.

Par voie de conséquence, la présentation succincte de l'état initial des parcelles ne permet pas de déterminer leur éventuel état de dégradation, de sorte qu'il est impossible d'apprécier la réelle plus-value des actions de compensation proposées, ni leur équivalence écologique par rapport aux zones impactées par le projet.

➤ Les gains écologiques attendus sont l'objet d'une présentation guère plus développée.

Le chapitre 9 ne les évoque ainsi qu'en quelques pages pour chacun des sites (**pièce n°17, pp. 249-269**) tandis que l'annexe 10, après avoir exposé sa méthode de calcul pour la quantification des gains se limite à deux tableaux synthétiques qui demeurent généraux et ne proposent pas une analyse approfondie des *éléments ayant servi de fondement aux calculs* (**pièce n°45**).

Ainsi, pour justifier qu'une valeur par action soit multipliée par vingt après la mise en œuvre des mesures de compensation, les tableaux se bornent à des commentaires particulièrement lapidaires, tels que : « *La plantation de fourrés et de haies apportera des habitats favorables aux espèces de la guilde* ». De même, pour justifier une multiplication par trois de la valeur d'action, le département indique seulement que « *La gestion permettra de supprimer les déchets existants et de limiter la fréquentation du milieu et les perturbations associées* » (**pièce n°45, p.11**).

L'application de la méthode de quantification proposée apparaît par conséquent largement arbitraire dès lors que ni l'état initial ni les gains écologiques attendus ne sont l'objet d'une présentation précise et approfondie.

Du reste, à supposer que l'annexe 10 permettrait de considérer que les gains écologiques ont été suffisamment quantifiés, l'observation formulée par la MRAe selon laquelle « *Les gains écologiques ne sont pas quantifiés et l'état initial sur les parcelles retenues est très succinct* »

¹ A titre d'exemple, le site n°1, « les Groues du Cerf » est présenté sur deux pages, et le site n°2, « rive droite de la Seine », sur une page et demie (**pièce n°17, pp. 252-253 et 258-259**).

(pièce n°27, pp.13-14) demeure pleinement fondée en ce qui concerne la seconde partie de cette affirmation (*le caractère succinct de la présentation de l'état initial des parcelles*).

L'insuffisance de l'étude d'impact sur ce dernier point est donc susceptible de vicier la procédure et d'entraîner l'illégalité de l'autorisation environnementale dès lors qu'elle n'a pas pu permettre, en l'état, d'évaluer le respect des exigences posées par les dispositions précitées relatives à l'absence de perte nette de biodiversité, l'équivalence écologique et l'additionnalité.

Ce faisant, en jugeant que l'étude d'impact n'était pas entachée d'insuffisance sur ce point, le Tribunal administratif a commis une dénaturation des faits, une erreur sur la qualification juridique des faits et une erreur de droit.

L'annulation du jugement attaqué s'impose donc de plus fort.

SIXIEME MOYEN

(Erreur sur la qualification juridique des faits – erreur de droit – violation de la loi)

VII. Toujours au titre du bien-fondé du jugement attaqué, les associations exposantes, en quatrième lieu, font grief au Tribunal administratif d'avoir commis une erreur sur la qualification juridique des faits, une erreur de droit et une violation de la loi en jugeant que le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 répond à une raison d'intérêt public majeur.

VII.1. L'article L.411-1 du Code de l'environnement pose en effet le principe de l'interdiction de la destruction, de l'altération ou de la dégradation des habitats naturels ou des habitats d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées lorsqu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la préservation du patrimoine naturel en justifient la conservation.

Toutefois, l'article L.411-2, I, 4° du Code de l'environnement prévoit la possibilité de déroger à cette interdiction de l'article L.411-1 sous certaines conditions et si cela est justifié, notamment, par une « *raison impérative d'intérêt public majeur* » (RIIPM) :

« I. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles sont fixées : (...)

4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle : (...)

c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; »

Le juge administratif retient logiquement de ces dispositions que (CE, 30 décembre 2021, n°439766) :

« un projet de travaux, d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leur habitat ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, tels que notamment le projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. »

Le caractère impératif de la raison dépasse donc le seul intérêt général attaché au projet.

C'est d'ailleurs ce que souligne la Commission européenne dans son guide d'interprétation portant sur « *l'évaluation des plans et projets ayant des incidences significatives sur des sites Natura 2000* ». Elle y précise les paramètres et les méthodes devant être mises en œuvre pour

autoriser ou refuser un projet (v. l'annexe V de la circulaire du 15 avril 2010 « relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 », NOR : DEVN1010526C) :

« En second lieu, il convient de souligner le caractère « impératif » de cet intérêt public. Ce qualificatif signifie que l'existence d'un intérêt public de nature sociale ou économique ne suffit pas toujours, en particulier lorsque cet intérêt est mis en regard de l'importance particulière des intérêts protégés par la directive. En pareille situation, les intérêts doivent être soigneusement mis en balance. Dans ce contexte, il semble également raisonnable de supposer que, dans la plupart des cas, l'intérêt public n'est impératif que s'il s'agit d'un intérêt à long terme : les intérêts à court terme apportant uniquement des bénéfices à court terme ne sauraient contrebalancer l'intérêt à long terme de la conservation des espèces »

Dans ses conclusions sur l'arrêt n°500394 rendu par le Conseil d'État le 6 février 2026, le rapporteur public Nicolas AGNOUX précise ainsi qu'« *il s'agit donc de vérifier (...) que l'intérêt qui s'attache à la réalisation du projet soit d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif (général) de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage* ».

Le Conseil d'État reconnaît ainsi l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur lorsque le projet présente un caractère « exceptionnel » et « indispensable » (CE, 9 octobre 2013, n°366803, Inédit au recueil Lebon) :

*6. Considérant, en premier lieu, que pour juger que le moyen tiré de l'absence de justification de raisons impératives d'intérêt public majeur était de nature à faire naître, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté préfectoral litigieux, le juge des référés du tribunal administratif de Dijon s'est fondé sur le fait que si le projet présentait un intérêt public incontestable, **il ne constituait pas pour autant un cas exceptionnel dont la réalisation se révélerait indispensable** ; que si ce même juge a par ailleurs mentionné que la première des trois conditions rappelées au point précédent, tirée de l'absence de solution alternative satisfaisante, n'était pas remplie, cette mention était surabondante compte tenu du caractère cumulatif des conditions auxquelles la dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement est subordonnée ; que, par suite, eu égard à l'office que lui attribue l'article L. 521-1 du code de justice administrative, le juge des référés du tribunal administratif de Dijon n'a, ce faisant pas, commis d'erreur de droit ; qu'il n'a pas davantage entaché son ordonnance d'insuffisance de motivation ou de dénaturation*

Le juge administratif refuse également logiquement d'en reconnaître l'existence lorsque les estimations apportées à l'appui de la démonstration de son existence sont surévaluées ou insuffisamment fondées.

Un jugement récent du Tribunal administratif de Grenoble souligne en ce sens que (TA Grenoble, 23 juillet 2025, n°2206292 et 2300378) :

« Dans ces circonstances, les estimations de la population présente sur le territoire de la commune de La Clusaz en situation future et, corrélativement, les estimations des besoins en eau potable reposent sur des projections surévaluées. En outre, les déficits présentés au regard des « besoins 2040 » ne sont calculés qu'au regard des productions journalières minimum sans que soit explicité le choix exclusif de cette référence lequel

conduit à écarter les données moyennes et médianes de la production d'eau actuellement constatée. Enfin, les projections des déficits tenant compte de l'incidence du changement climatique sont fondées sur deux scénarii d'absence totale de recharge hivernale lesquels sont extrapolés à partir de la seule année 2018 et sur des périodes longues d'été.

7. En second lieu, il ressort des termes de l'arrêté contesté que le préfet de la Haute-Savoie a justifié l'autorisation contestée par la nécessité de soutenir la production de neige de culture au regard des enjeux économiques liés au tourisme, aux emplois correspondant et de la situation de la société délégataire du service public d'exploitation des remontées mécaniques (la société d'aménagement touristique d'exploitation de La Clusaz). Toutefois, le chiffre avancé du maintien de 1 800 emplois en relation avec la pratique des sports d'hiver n'est pas justifié. Il ne résulte pas plus de l'instruction que la société délégataire ne pourrait, sans l'enneigement de 33 hectares de pistes supplémentaires sur les 400 hectares que comptent la station, poursuivre l'exploitation des remontées mécaniques jusqu'au terme de la convention de délégation de service public en 2041.

8. Par suite, le projet objet de l'autorisation contestée ne répond pas à une raison impérative d'intérêt public majeur au sens des articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement, seule susceptible de permettre de délivrer une dérogation dans les conditions énoncées par ces dispositions. Par suite, les associations requérantes sont fondées à soutenir que la dérogation accordée par l'arrêté du 20 septembre 2022 ne peut être regardée comme justifiée par l'un des motifs énoncés au c) du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. »

VII.2. Dans le cas présent, comme le relève le Tribunal administratif, le Préfet des Yvelines, pour accorder la dérogation, a retenu que « *le projet relève d'une raison d'intérêt public majeur dans la mesure où la décongestion du pont de Poissy et le désengorgement du centre de Poissy sont indispensables pour permettre une desserte suffisante de la boucle de Chanteloup au sein du territoire de l'Opération d'Intérêt National Seine* ».

Et le Tribunal administratif a jugé que le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 répond à une « raison d'intérêt public majeur » puisqu'il permet « *de désengorger ce secteur dans un contexte de développement urbain important et de contribuer, en désenclavant la boucle de Chanteloup, à réduire le temps de transport des usagers souhaitant relier les deux rives et à faciliter la réalisation du tram 13, mode alternatif au transport routier* » (**pièce n°2, p. 12**).

Un examen attentif de la situation aurait dû pourtant le conduire à rejeter l'existence en l'espèce d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

➤ Premièrement, l'absence de crédibilité des projections d'augmentation du trafic routier, déjà largement surestimées au point 10.7.1 du volet B.4 de l'étude d'impact comme l'admet expressément le Tribunal administratif (**pièce n°2, p. 12**), ne permettent pas de soutenir les objectifs de décongestion du pont de Poissy et de désengorgement du centre de Poissy.

L'engorgement dont il était fait état s'appuyait ainsi initialement sur une projection d'augmentation du trafic modélisée en 2011 par la société EGIS dans le cadre de l'étude d'impact de la déclaration d'utilité publique (DUP) (**pièce n°46, Sous-volet B.4 de l'étude d'impact (Analyses des impacts, mesures et modalité de suivi), pp. 349-354**).

Cette projection prévoyait une hausse de 40 % du trafic. Dans le prolongement de l'arrêté n°2017356-0003 du 22 décembre 2017, le département avait d'ailleurs conservé ces prévisions

A la suite de l'actualisation de ces prévisions de trafic, tenant compte des mesures réelles de trafic relevées pour la période 2016/2018, il est apparu que les prévisions pour l'année 2020, au sud de la RD190, soit au niveau du pont de Poissy, étaient en réalité inférieures de 44 % à ce qu'avait envisagé le département lors de l'enquête publique de 2012 (**pièce n°46, Sous-volet B.4 de l'étude d'impact (Analyses des impacts, mesures et modalité de suivi), p. 353**). Cette tendance à une baisse significative du trafic routier au sein de la boucle de Chanteloup se vérifiait pour l'ensemble des voies concernées par le projet.

Malgré cette dynamique de surévaluation, dans sa réponse à l'avis du 27 janvier 2022 de la MRAe qui lui recommandait de :

- « *actualiser les études de trafics sur la base de données récentes, afin de permettre d'étudier de manière plus approfondie les effets du projet sur les déplacements à la mise en service et à plus long terme, prenant en compte notamment l'augmentation du trafic due à celle de la capacité du réseau (« effet rebond »)* ;
- *réaliser des estimations du trafic aux heures de pointe (et pas seulement en moyenne journalière)* » (**pièce n°27, recommandation n°7**).

le département des Yvelines se borne à indiquer que la méthodologie employée, pour « *la situation à horizon de mise en service* » est celle de 2011 et maintient « *que la simulation 2020 DUP peut être assimilée à celle de mise en service 2027* » s'agissant des « *hypothèses de développement* ». Pour la situation « *situation à horizon plus long terme* », le département se contente de renvoyer à « *L'horizon 2032 du dossier DUP* ».

Le département refuse, en outre, que « *les données trafics indiquées en moyennes journalières soient précisées par des estimations du trafic aux heures de pointes* » comme le lui demandait pourtant la MRAe, arguant de l'absence de caractère obligatoire d'une précision de cette sorte (**pièce n°19, pp. 54-56**).

En résumé, le département n'apporte pas véritablement de réponse nouvelle aux recommandations émises par la MRAe dans son avis du 27 janvier 2022.

Pourtant, les points permanents de comptage récemment mis en place par le Conseil départemental des Yvelines en 2024 révèlent la poursuite de la tendance à la baisse du trafic routier dans le secteur, qui connaît une diminution globale de 3,80 % (**pièce n°**) :

Évolution du trafic routier aux points permanents de comptage

N°	Point permanent de comptage	2016	2024	Évolution
1	Pont de Poissy (RD 190)	35 416	33 161	-6,37 %
2	RD 190	14 193	13 138	-7,43 %
3	RD 55	12 525	13 332	+6,44 %
4	RD 30	15 030	16 036	+6,69 %
5	RD 153	24 991	22 609	-9,53 %
—	Total	102 155	98 276	-3,80 %

Cette baisse est constatée dans un contexte où les études de l'INSEE révèlent pourtant, dans le secteur concerné, une hausse de 11 % du nombre d'habitants entre 2016 et 2022, ainsi qu'une hausse d'environ 10 % du nombre de personnes en activité, ayant donc vocation à effectuer des trajets entre leur domicile et leur lieu de travail :

Évolution du nombre d'habitants

Commune	2016	2022	Évolution
Poissy	37 146	40 792	+8 %
Carrières-sous-Poissy	16 035	19 951	+30 %
Achères	20 828	21 663	+1 %
Total	74 009	82 406	+11 %

Évolution du nombre de personnes en activité

Commune	2016	2022	Évolution
Poissy	23 461	25 249	+1 %
Carrières-sous-Poissy	10 396	13 037	+25 %
Achères	13 980	14 393	+0,5 %
Total	47 837	52 679	+10 %

Il apparaît ainsi que l'augmentation du nombre d'habitants dans les communes concernées par le projet ne s'est pas traduite par une hausse du trafic routier.

Les projections réévaluées aux horizons 2025, 2032 et 2045 auxquelles fait référence le Tribunal administratif apparaissent dès lors particulièrement douteuses, *a fortiori* dans un contexte où les prévisions antérieures se sont révélées manifestement surévaluées.

Dans ces conditions, dès lors, d'une part, que le désengorgement du secteur « *dans un contexte de développement urbain important* » constituait précisément, aux yeux du Tribunal administratif, la RIIPM justifiant la dérogation « espèces protégées », mais dès lors, d'autre part, que l'impératif de désengorgement n'est pas établi par les données les plus récentes, le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 ne peut en aucun cas répondre à une raison impérative d'intérêt public majeur.

➤ Deuxièmement, le Tribunal admet le raisonnement du département selon lequel l'augmentation du trafic routier serait liée à la réalisation de projets d'envergure dans le cadre de l'opération d'intérêt national « Seine Aval », « *notamment ceux de la ZAC Écopôle Seine Aval et de la ZAC Nouvelle Centralité* ».

Le Tribunal considère sur ce point qu'il résulte des études d'impact de ces deux projets que l'augmentation « *attendue du trafic routier a été appréhendée au regard de celui du pont de Poissy, en état de saturation aux heures de pointe, et de celui de la RD 190, principal accès au secteur de la ZAC. L'évaluation des impacts du projet de la ZAC Écopôle Seine Aval sur le trafic routier a été ainsi déterminée en tenant compte sur le long terme de la réalisation de la liaison routière RD 190 et RD 30 incluant la construction du pont d'Achères Écopôle Seine Aval.* »

Mais l'analyse des projets – la ZAC Écopôle Seine Aval et la ZAC Nouvelle Centralité – dont tient compte le Tribunal pour reconnaître l'existence d'une RIIPM ne permet pas de confirmer les projections de hausse du trafic routier. Et d'autres projets connexes auront certainement pour conséquence le développement d'autres types de mobilités.

D'abord, l'étude des projets mentionnés révèle que les projections attendues de hausse de trafic routier ne se réaliseront pas.

La ZAC Écopôle Seine Aval bénéficie d'une localisation et d'une accessibilité privilégiées :

- La Défense est accessible en 15 minutes par l'A14 et Cergy-Pontoise en 25 minutes par l'A15 ;
- le RER A et le Transilien sont accessibles à moins de cinq minutes en gare de Poissy ;
- à compter de 2026, le RER Eole desservira la gare de Poissy, elle-même reliée à l'Écopôle par un bus à haut niveau de service le long de la RD 190 ;
- il existe par ailleurs un projet d'aménagement d'un quai fluvial partagé, pouvant desservir à terme toutes les entreprises installées au sein de l'Écopôle Seine Aval. Il réduira mécaniquement le nombre de camions si des activités créant de nombreux emplois venaient s'y installer (**pièce n°47, p. 19**)

Des activités sont par ailleurs déjà installées dans la ZAC Écopôle Seine Aval : la Fabrique 21, programme démarré en 2012, pépinière d'entreprises dédiée aux éco-constructeurs (5 000 m²) ; l'Hôtel social Emmaüs Habitat (36 logements) ; le Siège et les ateliers d'E.R.M.T.P., entreprise de maintenance et de réparation d'engins de chantier (10-19 salariés).

En l'état, aucune augmentation de trafic routier n'a été constatée. Et cette hausse n'aura de toute façon pas lieu compte tenu de l'excellente desserte de la ZAC par les transports en commun.

Ensuite, la ZAC Nouvelle Centralité inclut notamment un ÉcoQuartier de 3 000 logements, comprenant des commerces et des équipements structurants en lien avec la nature.

Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par l'EPAMSA. Créée en 2011, la ZAC Nouvelle Centralité est en cours de réalisation.

Sur les 3 000 logements prévus, la moitié, soit 1 500 logements, a déjà été réalisée, représentant environ 4 000 habitants supplémentaires selon les chiffres de l'EPAMSA.

Or, l'augmentation de population ne s'est pas traduite par une hausse du trafic routier.

Au contraire, les deux points permanents de comptage situés à proximité font apparaître une baisse d'environ 7 % du trafic routier :

N°	Point permanent de comptage	2016	2024	Évolution
1	Pont de Poissy (RD 190)	35 416	33 161	-6,37 %
2	RD 190	14 193	13 138	-7,43 %

Du reste, il est probable que le trafic continue de baisser compte tenu de l'existence du bus propre sur la RD190 et l'arrivée du TRAM 13 (pièce n°48).

Enfin, au-delà de ces deux grands projets, d'autres aménagements permettront certainement de faire baisser le trafic routier.

La mise en service de l'extension du RER Eole jusqu'à Mantes-la-Jolie, via La Défense, Nanterre et Poissy, est prévue à la fin de l'année 2026. Elle permettra d'augmenter sensiblement l'offre ferroviaire aux heures de pointe, avec six RER au lieu de trois trains Transilien par heure de pointe. Cette amélioration de la desserte ferroviaire est ainsi de nature à favoriser le report modal et, par voie de conséquence, à réduire le trafic routier à Poissy.

En outre, le rapport d'activité 2024 de l'EPAMSA mentionne également le projet de passerelle entre Poissy et Carrières-sous-Poissy, ouvrage de 305 mètres destiné à favoriser les mobilités actives entre les deux rives, notamment pour les piétons, les cyclistes et les usagers de trottinettes. Les travaux ont débuté à la fin de l'année 2025 pour une durée prévisionnelle de deux ans (pièce n°47, p. 23).

Cette passerelle permettra de dissocier les usages entre le pont routier actuel et un cheminement apaisé, de sécuriser les déplacements entre les deux rives, de valoriser l'accès aux berges de Seine et de renforcer l'itinéraire de La Seine à vélo (pièce n°49). Elle facilitera également l'accès à la gare de Poissy, futur pôle d'échanges multimodal Eole, ainsi que les trajets du quotidien.

En évitant que les mobilités actives empruntent le pont routier de Poissy, cet aménagement est donc de nature à améliorer la sécurité de ses usagers, à encourager le recours au vélo et, par voie de conséquence, à contribuer à la fluidification du trafic routier.

Si bien qu'en l'état, aucun des arguments avancés par le Département et repris par le Tribunal n'attestent de l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

D'ailleurs, dans une erreur symptomatique, le Tribunal conclut son raisonnement en soulignant que le projet répond « *à une raison d'intérêt public majeur* », abandonnant le constat de son caractère « impératif » (pièce n°2, p. 12, point n°29).

Cette erreur révèle en réalité l'erreur de droit, l'erreur sur la qualification juridique des faits et la violation de la loi commises sur le fond, **dès lors qu'il est manifeste que le projet concerné ne dépasse pas la simple volonté de créer une desserte locale, laquelle n'apparaît ni exceptionnelle par ses ambitions ni indispensable par son utilité.**

Dès lors, en jugeant que la dérogation prévue par les dispositions du 4° de l'article L.411-2 précité pouvait être accordée pour le projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 au motif, notamment, de l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur, le Tribunal administratif a commis une erreur de droit, une erreur sur la qualification juridique des faits et une violation de la loi.

Le jugement attaqué ne peut donc qu'être annulé.

VIII. Dans ces conditions, il serait particulièrement inéquitable de laisser à la charge des associations Non au Pont d'Achères, ADIV-Environnement et CO.P.R.A. 184 le montant des frais exposés et non compris dans les dépens.

Les associations exposantes s'estiment donc fondées à demander que soit mise à la charge de l'État la somme de 10 000 euros en application de l'article L.761-1 du Code de justice administrative.

PAR CES MOTIFS,

ainsi que tous autres à produire, déduire ou suppléer au besoin même d'office, les associations Non au Pont d'Achères, ADIV-Environnement et CO.P.R.A. 184 concluent qu'il plaise à la Cour administrative d'appel de Versailles de :

- **ANNULER** le jugement n°2309256 du Tribunal administratif de Versailles en date du 31 mars 2026 ;

Et, par conséquent,

- **ANNULER** l'arrêté n°2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023 par lequel le Préfet des Yvelines a délivré au Département des Yvelines l'autorisation environnementale au titre des articles L.181 et suivants du code de l'environnement de la réalisation et de l'exploitation d'une liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères – Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine ;
- **ANNULER** la décision implicite de rejet du recours gracieux en date du 31 août 2023 ;
- **METTRE À LA CHARGE** de l'État la somme de 10 000 euros en application de l'article L.761-1 du Code de justice administrative.

Philippe AZOUAOU



BORDEREAU DES PIÈCES COMMUNIQUÉES
--

- Pièce n°1 :** Arrêté n°2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023 du Préfet des Yvelines
- Pièce n°2 :** Jugement n°2309256 du 31 mars 2026 du TA de Versailles
- Pièce n°3 :** Recours gracieux du 2 septembre 2023
- Pièce n°4 :** Statuts NON AU PONT D'ACHERES
- Pièce n°5 :** Statuts RIVES DE SEINE NATURE ENVIRONNEMENT
- Pièce n°6 :** Statuts COPRA 184
- Pièce n°7 :** Statuts ADIV ENVIRONNEMENT
- Pièce n°8 :** Statuts CONSTRUIRE ENSEMBLE ANDRESY SOLIDAIRE
- Pièce n°9 :** Statuts TRIEL ENVIRONNEMENT
- Pièce n°10 :** Arrêté n°2013039-0002 du 8 février 2013
- Pièce n°11 :** Arrêté n°2017356-0003 du 22 décembre 2017
- Pièce n°12 :** Avis d'enquête publique d'autorisation environnementale
- Pièce n°13 :** Arrêté n°22-106 du 7 novembre 2012 portant ouverture d'une enquête publique
- Pièce n°14 :** Dossier d'enquête – volet A présentation
- Pièce n°15 :** Dossier d'enquête – volet B étude d'impact volet eau
- Pièce n°16 :** Dossier d'enquête – volet C pièces justificatives volet eau
- Pièce n°17 :** Dossier d'enquête – volet D demande de dérogation espèces protégées
- Pièce n°18 :** Dossier d'enquête – volet E demande d'autorisation de défrichement
- Pièce n°19 :** Dossier d'enquête – volet F réponses aux avis du CSRPN et de la MRAE
- Pièce n°20 :** Dossier d'enquête – volet G annexes (extraits)
- Pièce n°21 :** Avis DRIEAT du 15 avril 2021
- Pièce n°22 :** Avis ARS du 19 avril 2021
- Pièce n°23 :** Avis DRAC du 20 avril 2021
- Pièce n°24 :** Avis OFB du 28 avril 2021

- Pièce n°25 :** Avis Service nature et paysages DRIEAT du 30 avril 2021
- Pièce n°26 :** Avis du CSRPNR du 25 novembre 2021
- Pièce n°27 :** Avis délibéré de la MRAe du 27 janvier 2022 (projet du Pont d'Achères)
- Pièce n°28 :** Rapport d'information au CODERST
- Pièce n°29 :** Avis du CODERST du 9 mai 2023
- Pièce n°30 :** Avis délibéré de la MRAe du 23 avril 2020 (projet d'aménagement de la RD190)
- Pièce n°31 :** Rapport du naturaliste Étienne Piéchaud – octobre 2023
- Pièce n°32 :** Courrier de mise en demeure adressé par les associations requérantes au président du CD78 le 5 octobre 2023
- Pièce n°33 :** Courrier du Maire de Carrières-sous-Poissy au président du CD78
- Pièce n°34 :** Article Actu 78 du 25 octobre 2023
- Pièce n°35 :** Courriel de la préfecture des Yvelines du 9 octobre 2023
- Pièce n°36 :** Conclusions et avis du commissaire enquêteur
- Pièce n°37 :** Attestation de M. Philippe Honoré
- Pièce n°38 :** Description détaillée et historique des plantations de M. Honoré
- Pièce n°39 :** Extrait du rapport de la Commission extra-municipale « Avenir de la plaine de Carrières-sous-Poissy » – mai 2023
- Pièce n°40 :** Étude du dossier de demande de DEP ISDND Grésillons
- Pièce n°41 :** Plan de sauvegarde de l'Édicnème – Grand Lyon
- Pièce n°42 :** Les promenades du canal – présentation GPS&O
- Pièce n°43 :** Délibération CA2RS du 16 décembre 2015
- Pièce n°44 :** Guide du ministère de la Transition écologique
- Pièce n°45 :** Annexe 10 équivalence écologique ECOTHEMIS
- Pièce n°46 :** volet B étude d'impact
- Pièce n°47 :** Rapport d'activité EPAMSA 2024
- Pièce n°48 :** Tracé du Tram 13 et zoom sur la station de Poissy

Pièce n°49 : Tracé de l'itinéraire de la Seine à Vélo