

Tribunal administratif de Versailles

à Madame ou Monsieur le
Président et à Mesdames et
Messieurs les Conseillers du
tribunal administratif de
VERSAILLES

REQUÊTE ET MÉMOIRE

Recours en annulation (plein contentieux)

POUR :

1- L'association Non au Pont d'Achères (NPA)

530 Av. de la Gaule, 78955 Carrières-sous-Poissy
Représentant unique

2- L'association Rives de Seine Nature Environnement

976 chemin de Beauregard, 78955 Carrières-sous-Poissy

3- L'association C.O.P.R.A. 184

21 rue de Flore 95610 ÉRAGNY-SUR-OISE

4- L'association ADIV-Environnement

3, chemin des Poirets 78480 Verneuil-sur-Seine

5- L'association Construire Ensemble Andrézy Solidaire (CEAS)

48 Quai de l'Oise 78570 Andrézy

6- L'association Triel Environnement

5 allée des Bouleaux, 78510 Triel-sur-Seine

Représentées par leurs présidents en exercice

Ayant pour avocat :

Maitre Alexandre Faro - SCP Faro & Gozlan

Avocat au barreau de Paris

26, place Denfert-Rochereau 75014 Paris,

tél. 01 47 07 37 36 – Fax. 01 47 07 39 38

CONTRE :

L'arrêté du préfet des Yvelines n° 2023/DRIEAT/SPPE/049 du 03 juillet 2023 portant autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 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 (***production n°1***)

Ensemble

La décision implicite de rejet du recours gracieux formé par les associations requérantes par courrier recommandé AR en date du 2 septembre 2023 (***production n°2***).

ET

Le département des Yvelines

PLAISE AU TRIBUNAL

RAPPEL DES FAITS

Par 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 nouveau franchissement à l'Ouest de Poissy et de son raccordement au niveau de la RN13 et de l'A14,
- un nouveau franchissement à l'Est de Poissy dit Pont à Achères et demande qu'il figure effectivement dans les documents d'urbanisme des communes concernées,
- 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 et le Conseil Général demande dans un même temps que ce projet figure aux documents d'urbanisme de Triel-sur-Seine, Achères Chanteloup-les-Vignes et Carrières sous Poissy.

Des études techniques sont menées et permettent de définir un tracé de la liaison complète, lequel a pour origine la RD 190 à l'Ouest et vient se raccorder à la RD 30 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.

Suite à 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 Andrézy, 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'Andrézy, 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.

Suite à 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 permis de retenir un tracé pour le projet de liaison RD30-RD190 dans sa totalité, acté par 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 leurs Conseils municipaux, s'opposaient à la mise en compatibilité de leurs 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 valant 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 prorogait 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 .

production 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 »

C'est la décision attaquée.

Par lettre recommandée avec AR du 2 septembre 2023, les associations requérantes ont demandé au préfet des Yvelines de retirer l'arrêté n° 2023/DRIEAT/SPPE/049 du 3 juillet 2023.

production n°2

L'absence de réponse du préfet à ce recours gracieux dans un délai de deux mois vaut rejet implicite de la demande.

C'est également la décision attaquée.

*

DISCUSSION

I- A titre liminaire sur le droit applicable et sur la recevabilité de la requête

SUR LE DROIT APPLICABLE

En vertu de l'article L. 181-17 du code de l'environnement, l'autorisation environnementale est soumise à un contentieux de pleine juridiction. Il appartient, dès lors, au juge du plein contentieux d'apprécier le respect des règles de procédure régissant la demande d'autorisation au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date de délivrance de l'autorisation et celui des règles de fond régissant l'installation au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date à laquelle il se prononce, sous réserve du respect des règles d'urbanisme qui s'apprécie au regard des circonstances de fait et de droit applicables à la date de l'autorisation.

SUR LA RECEVABILITÉ

A titre liminaire, les associations requérantes entendent souligner qu'elles justifient à la fois de la capacité et de l'intérêt qui leur donnent qualité pour agir à l'encontre de l'arrêté attaqué.

I.1 Sur la **capacité**, il y a lieu de rappeler que l'ensemble des associations requérantes sont constituées sous la forme d'associations déclarées selon le régime de la loi du 1^{er} juillet

Productions n°3 à 8 Statuts des associations requérantes

I.2 Sur l'**intérêt pour agir** des associations, il y a lieu de rappeler qu'en vertu d'une jurisprudence constante, l'intérêt pour agir d'une association ne se définit que par rapport à son objet social¹.

Et comme l'a rappelé Monsieur DANDELLOT, Commissaire du Gouvernement, dans ses conclusions sur l'affaire « U.R.D.E.N. »², « ***l'action des associations de défense de l'environnement paraît toujours admise sans restriction lorsque l'objet de ces associations est défini de façon suffisamment précise au plan local, et recouvre un site bien délimité, correspondant à une commune ou un groupement de communes*** »³.

Tel est bien le cas de l'ensemble de associations requérantes.

Aux termes de l'article L. 142-1 du code de l'environnement :

« Toute association ayant pour objet la protection de la nature et de l'environnement peut engager des instances devant les juridictions administratives pour tout grief se rapportant à celle-ci. »

Il ressort de ces dispositions que les associations de protection de l'environnement sont recevables à agir contre les décisions administratives portant atteinte aux intérêts qu'elles défendent sur leur territoire.

Or, en l'espèce, les statuts des associations requérantes ont toutes pour objet la défense de l'environnement dans une aire géographique qui est concernée par le projet de pont routier contesté.

Les associations requérantes justifient donc d'un intérêt incontestable pour contester la légalité de l'arrêté autorisant le projet porté par le département des Yvelines, qui leur fait directement grief aux termes de leurs statuts en vigueur.

¹ CE, 4 mars 1987, *Istin c/Association pour la sauvegarde d'Angicourt*, AJDA 1987, p 365 ; 25 mai 1990, *Bauret*, Rev. Dr. Imm. 1990, p 482 ; 6 mars 1991, *Commune de Sausset-les-Pins et autres*, req. n°115086.

² CE, 26 juillet 1985, p 251, AJDA 1985, p 741 avec les conclusions.

³ cf. également CE, 15 novembre 1975, *Association de défense de la Haute-Vallée de Chevreuse*, T. p 1325 ; 22 mars 1985, *Comité de sauvegarde et de promotion de Bois-Plage-en-Ré*.

La qualité comme l'intérêt pour agir des associations exposantes sont donc incontestables.

*

II- SUR L'ILLÉGALITÉ DE L'ARRÊTÉ DU 3 JUILLET 2023

1- SUR L'ABSENCE D'ACCORD DES PROPRIÉTAIRES DE CERTAINES PARCELLES POUR LE DÉFRICHEMENT

L'article 2 de l'arrêté préfectoral du 3 juillet 2023 prévoit que :

« La présente autorisation, liée à la réalisation et à l'exploitation d'une liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères - Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, de Carrières- sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et de Triel-sur-Seine (78), tient lieu :

- d'autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux, activités relevant de l'article L.214-3 du code de l'environnement ;*
- **d'autorisation de défrichement au titre du L.341-3 du code forestier ;***
- de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement ». (Production n°1)*

L'autorisation de défrichement n'est pas délivrée ici, dans le cadre classique du code forestier (article L. 341-1 et suivants), mais dans celui de l'autorisation environnementale unique prévue aux articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement. Autrement dit, l'autorisation de défrichement est intégrée à l'autorisation environnementale et fait corps avec elle.

Cela suppose que, ponctuellement, certaines des exigences du code forestier puissent ne trouver à s'appliquer qu'en complément des règles du code de l'environnement, et pour autant qu'elles ne lui sont pas contraires. Mais le principe est que la procédure à respecter au titre de l'autorisation environnementale n'exclut pas celle à respecter au titre du code forestier : voir *Instruction technique DGPE/SDFCB/2017-712 du 29 août 2017 Règles applicables en matière de défrichement*⁴.

EN DROIT

Le code forestier suppose un certain formalisme, notamment pour le demandeur de l'autorisation de défrichement, en l'occurrence ici le département des Yvelines, maître d'ouvrage. L'article R. 341-1 du code forestier prévoit que :

⁴ <https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/instruction-2017-712>

« La demande d'autorisation de défrichement est adressée par tout moyen permettant d'établir date certaine au préfet du département où sont situés les terrains à défricher.

La demande est présentée soit par le propriétaire des terrains ou son mandataire, soit par une personne morale ayant qualité pour bénéficier sur ces terrains de l'expropriation pour cause d'utilité publique (...).

La demande est accompagnée d'un dossier comprenant les informations et documents suivants :

1° Les pièces justifiant que le demandeur a qualité pour présenter la demande et, hors le cas d'expropriation, l'accord exprès du propriétaire si ce dernier n'est pas le demandeur (...)

2° L'adresse du demandeur et celle du propriétaire du terrain si ce dernier n'est pas le demandeur »

A titre liminaire, l'article R. 341-1 du code forestier s'applique même en cas d'autorisation environnementale unique et donc même lorsque l'autorisation de défrichement est intégrée au processus d'autorisation globale prévu par le code de l'environnement : par ex, CAA Bordeaux 23 février 2021, *Sté ferme éolienne des grands clos*, n°19BX00633.

Le Conseil d'État a, en outre, admis que le titulaire d'une promesse de vente avec accord sur la chose et sur le prix avait qualité pour demander l'autorisation (CE 13 janvier 1992, n°101741). **Par ailleurs, en cas d'habilitation donnée par le propriétaire, cette dernière doit précisément indiquer qu'elle porte sur le défrichement** (CE, 17 oct. 1994, n° 113208).

En pratique, lorsque le demandeur n'est pas le propriétaire, il lui appartient de joindre à son dossier de demande d'autorisation de défrichement, l'accord exprès du propriétaire (R. 341-1).

L'obligation de disposer de l'accord du propriétaire, pour les terrains dont le département n'est pas devenu propriétaire, ou pour lesquels il n'a pas bénéficié de l'expropriation, est une condition de légalité de l'autorisation de défrichement, y compris lorsqu'elle est demandée dans le cadre d'une autorisation environnementale unique : outre l'arrêt précité de la CAA de Bordeaux, voir CAA Nancy 6 juin 2023, « *Association Argillière retrouvé et conservé* », n°20NC00034 (cons.14). L'absence d'un mandat du propriétaire au maître d'ouvrage prive ainsi ce dernier de toute qualité à solliciter le défrichement.

Il ne s'agit pas seulement d'une règle de procédure, mais bien d'une exigence fondamentale, sauf à admettre que l'autorité publique puisse intervenir sans mandat sur des terrains privés, portant ainsi atteinte à la propriété privée. De telles attitudes sont constitutives d'emprise irrégulière, voire de voie de fait.

EN L'ESPÈCE

Alors que le volet E de l'étude d'impact liste effectivement les propriétaires des parcelles situées dans le secteur de la Garenne, il apparaît que le dossier ne comporte pas l'accord des propriétaires parcelles impactées. Les parcelles sont bien identifiées dans le volet E du dossier soumis à enquête publique, mais le dossier ne comporte aucune attestation des

propriétaires des parcelles défrichées, en méconnaissance de l'article R. 341-1 du code forestier.

En particulier, les parcelles appartenant à la famille Honoré (AB925, AB 1331, AB1336, AB 1339), identifiées dans le volet E du dossier d'enquête publique (portant sur la demande d'autorisation de défrichement), sont défrichées d'autorité par le Département alors que celui-ci ne dispose pas de l'accord de cette famille, laquelle s'oppose expressément à ce défrichement.

Productions n° 36 et 37

Précisons que ces parcelles ne font pas partie des parcelles à exproprier dans la DUP de 2013 et que la surface cumulée de ces parcelles est loin d'être négligeable (Plus de 10100 m²).

Ce qui revient à dire que l'autorisation environnementale accordée, au moins en ce qu'elle porte autorisation de défrichement, est illégale puisque le département, faisant fi de la propriété privée, s'est cru autorisé à défricher des parcelles entières sans l'accord de leurs propriétaires.

Le doute sérieux sur la légalité de l'autorisation de défrichement justifie à lui tout seul l'annulation de l'ensemble de l'autorisation environnementale, puisque le défrichement est un préalable indispensable à la réalisation des autres phases du projet.

2- SUR L'INSUFFISANCE DU PERIMETRE D'INFORMATION DU PUBLIC

Le dossier relatif au projet de liaison routière entre la RD190 et la RD30 a pu être consulté pendant la durée de l'enquête publique dans les mairies des communes de Carrières-sous-Poissy, de Triel-sur-Seine, de Chanteloup-les-Vignes et de Poissy.

Production n°10 et 11

Ce périmètre est insuffisant et ne couvre pas toutes les communes composant la boucle de Chanteloup concernées par ce projet.

EN DROIT

Aux termes de l'article L. 123-1 du code de l'environnement :

" 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 (...) " ;

Aux termes des dispositions de l'article L. 123-13 du code de l'environnement :

*« I. - 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. »

Aux termes de l'article R. 123-10 du même code :

*" Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations 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 "*

Il résulte de ces dispositions que les modalités d'enquête et notamment le maillage territorial des lieux de d'enquête permettant de prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations doivent permettre, au regard de la nature et de l'ampleur du projet, à la plus grande partie de la population concernée de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision.

En ce qui concerne l'appréciation de la suffisance ou non des lieux d'enquête, il a été jugé (CE, 1^{ère} et 6^{ème} sous-sections réunies, 23 octobre 2015, N° 375814 375836 375837 375924 375993 381895 381897, **Commune de Maisons-Laffitte et autres**, mentionné aux tables du recueil Lebon) :

que, par l'article 3 de l'arrêté du 25 février 2013 mentionné ci-dessus, le président du conseil régional d'Ile-de-France a prévu que le dossier soumis à l'enquête publique pourrait être consulté, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces établissements, à l'hôtel de région, dans vingt-cinq mairies de communes, correspondant pour l'essentiel aux mairies des communes chefs-lieux d'arrondissement de la région, ainsi que dans trois mairies d'arrondissements de Paris ; que la consultation du dossier était possible le samedi matin dans la plupart des mairies concernées ; que par l'article 4 de ce même arrêté ont été prévues, ainsi que le permettent les articles R. 123-9 et R. 123-13 du code de l'environnement, la mise en ligne de ce même dossier sur un site internet dédié, ainsi que la possibilité pour le public d'y présenter ses observations ; que les avis publiés dans des journaux régionaux ou locaux diffusés dans chacun des huit départements d'Ile-de-France ainsi que dans deux journaux à diffusion nationale précisaient également que ce même dossier serait consultable et téléchargeable sur le site internet dédié ; que l'enquête publique ouverte le 28 mars 2013, qui a été prolongée jusqu'au 14 mai suivant par un arrêté du 23 avril 2013, a donné lieu à 175 permanences des commissaires-enquêteurs et a permis de recueillir 2 303 observations, notamment de manière dématérialisée, ainsi que 351 lettres ; que le rapport de la commission d'enquête fait état de conditions d'information et d'expression du public " globalement satisfaisantes " ; que, dès lors, en dépit du nombre limité de lieux d'enquête au regard

de l'objet du schéma soumis à l'enquête publique, il ne ressort pas des pièces des dossiers que les modalités d'organisation de cette enquête n'auraient pas permis à l'ensemble des personnes et des groupements intéressés de prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations ; que, contrairement à ce que soutient Mme D..., aucune disposition n'imposait la mise à disposition du dossier soumis à l'enquête publique dans les mairies de chacune des communes de la région ; que, par suite, le moyen tiré du caractère insuffisant du nombre et des horaires d'ouverture des lieux de l'enquête publique doit être écarté ;

Les conclusions écrites de M. Jean LESSI, rapporteur public dans le cadre de cette instance, permettent d'observer que la critique relative au nombre trop limité de lieux d'enquête n'a pas été écarté en se bornant à « tirer toutes les conséquences de la mise à disposition du dossier d'enquête sur un site internet » mais **en vérifiant également la suffisance du « maillage territorial » des « modalités traditionnelles de consultation (qui) ne doivent pas être remises au second plan pour autant » :**

« Est critiqué **le nombre trop limité de lieux d'enquête**. Sur ce point, l'article R. 123-9 du code de l'environnement ne fixe pas de minimum, et **il vous appartient de vérifier pleinement que les modalités d'enquête ont permis aux « personnes (...) intéressées de prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations »** (voyez CE, Ass., 12 avr. 2013, Ass. stop THT e.a., n°342409, au Recueil). On est frappé, à vrai dire, **par la modestie apparente** du dispositif d'enquête, pour un schéma de cette ampleur : l'arrêté désigne 29 communes sur 1187. On est aussi frappé **par la diminution** du nombre de lieux d'enquête par rapport à la précédente tentative de révision, lorsque 187 lieux d'enquête avaient été retenus. Et l'on peut être tenté de faire le lien avec **le faible nombre** de retours du public (2 650 observations et courriers) moitié moins que la fois précédente.

Mais pour deux raisons, nous vous proposerons d'écarter le moyen. D'une part, il nous semble nécessaire de **tirer toutes les conséquences de la mise à disposition du dossier d'enquête sur un site internet**, avec possibilité d'y laisser des observations, comme le prévoit l'art. R 123-9 du code de l'environnement, et ce, dès lors que l'avis d'ouverture faisait effectivement mention de l'existence de ce site. **D'autre part, si les modalités traditionnelles de consultation ne doivent pas être remises au second plan pour autant, le maillage territorial nous paraissait en tant que tel suffisant, surtout dans le cœur d'agglomération urbanisé et bien desservi en transport.** Et, contrairement à ce que soutient Mme F..., **les jours et horaires d'ouverture** sont conformes aux exigences de l'article R. 123-10. Le cumul de ces deux modalités, et le bouclage avec les mentions de l'avis d'enquête, est décisif. La commission a d'ailleurs relevé dans son rapport (p. 725) que l'enquête s'était déroulée dans des conditions globalement satisfaisantes.

Ainsi, dans le cadre de l'examen du moyen tiré du nombre trop limité de lieux d'enquête, il vous appartient de vérifier pleinement que les modalités d'enquête ont permis aux personnes intéressées de prendre connaissance du projet, d'en mesurer les impacts et d'émettre leurs observations, et en particulier de vérifier que le maillage territorial des lieux d'enquête étaient suffisants au regard l'ensemble des communes concernées par les incidences du projet.

EN L'ESPÈCE

Le projet empiète sur les territoires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine (soit quatre communes).

La commune de Poissy a été prise en compte lors de l'enquête publique, alors que le projet n'intercepte que de manière mineure son territoire. À contrario, la Commune d'Andrésey a été exclue de l'enquête publique, alors même que les travaux du pont se dérouleront à quelques mètres seulement de la commune et seront visibles depuis le parc naturel de l'île Nancy.

Le projet ayant été présenté comme permettant d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup, il est en effet surprenant que le périmètre de l'enquête publique n'inclue pas la ville d'Andrésey qui est une des communes composant cette boucle.

Notons en outre que la ville d'Andrésey avait été associée à la phase de concertation publique initiée par le Conseil départemental des Yvelines en 2009 en prévision de son enquête visant à voir déclaré le projet de liaison entre la D30 et la D190 d'utilité publique.

Il s'ensuit que l'enquête publique aurait donc dû à *minima* être organisée dans un périmètre susceptible d'inclure la totalité des communes composant la boucle de Chanteloup et donc directement concernées par le projet.

L'insuffisance du périmètre de l'enquête publique n'a pas permis en l'espèce la bonne information de l'ensemble des personnes concernées par le projet et ce d'autant moins que ce projet a été artificiellement décorrélé de celui concernant la requalification de la RD190 ainsi qu'il sera démontré ci-après.

*

3- SUR LE MORCELLEMENT DES ENQUÊTES PUBLIQUES RELATIVES À UN MÊME PROJET ET SUR LA VIOLATION DE L'ARTICLE L.122-1 III DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Il est reproché dans ce moyen au maître d'œuvre d'avoir scindé en deux le projet d'aménagement de la RD190 et celui concernant la liaison entre la RD190 et la RD30 alors que ceux-ci présentent des caractéristiques communes qui aurait dû conduire le préfet et la population concernée à les examiner dans le cadre d'une enquête publique unique.

EN DROIT

Aux termes des dispositions de l'article L.122-1 III du code de l'environnement, 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.

Il convient d'observer que la CJUE a eu l'occasion de préciser que l'appréciation des incidences sur l'environnement des projets doit être globale, le guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 citant la jurisprudence C-142/07 du 25 juillet 2008, transposé au III de l'article L122-1 qui impose que le projet « *doit être appréhendé dans son ensemble* » et ses incidences « *évaluées dans leur globalité* ».

Ce même guide du Ministère de la transition écologique, se réfère tant à la jurisprudence précitée de la CJUE du 25 juillet 2008 qu'à la note interprétative de la commission européenne du 25 mars 2011 sur les travaux associés et accessoires et rappelle que « *le projet doit 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.* » (page 21)⁵.

Pour déterminer le projet, il est nécessaire de s'interroger sur l'objectif du projet et sur les opérations ou travaux nécessaires à sa réalisation (défrichage, démolition, construction, desserte, etc.), car l'étude d'impact devra les étudier au regard de leurs effets sur l'environnement. 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.

Le maître d'ouvrage peut recourir à un faisceau d'indices, notamment :

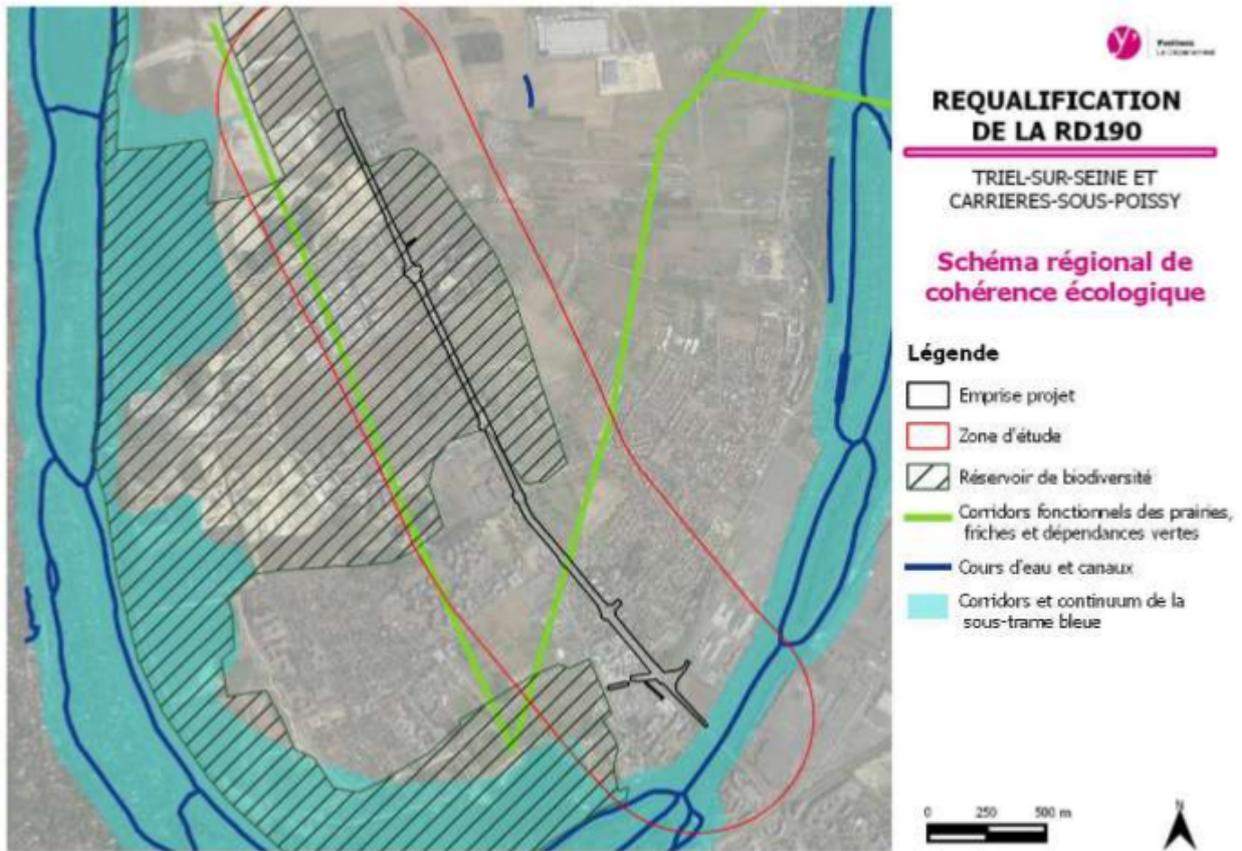
- la proximité géographique ou temporelle ;
- les similitudes et interactions entre les différentes composantes du projet ;
- l'objet et nature des opérations.

EN L'ESPECE

Les trois indices ci-dessus commandent de s'interroger sur les raisons qui ont conduit le Conseil Départemental des Yvelines à dissocier le projet de requalification de la RD190 entre Carrières et Triel de celui de la liaison routière entre la RD30 et la RD 190 « *Pont d'Achères-boucle de Chanteloup* » dont il est également maître d'œuvre.

Le projet de requalification de la RD190 a fait l'objet d'une évaluation environnementale en application de l'article R122-3 du code de l'environnement.

⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Guide%20d%E2%80%99interpr%C3%A9tation%20de%20la%20r%C3%A9forme%20du%203%20ao%C3%BBt%202016.pdf>



(extrait du dossier d'étude d'impact de la requalification de la RD190)

elles constituent, au titre de l'évaluation environnementale, deux composantes d'un même programme de travaux »

« - Que les impacts de la création d'une liaison RD 30-RD-190, qui est liée à l'aménagement de la RD 190, ne sont que très brièvement analysés dans les impacts cumulés » (page 785). Une prise en compte et une actualisation des études réalisées en 2013, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) relative à cette liaison routière, permettrait d'apprécier plus finement les différentes fonctions supportées par les axes du réseau routier à horizon 2027 et de définir le cas échéant, des mesures visant à limiter le trafic routier et à optimiser sa distribution intermodale. La présentation d'une simulation du trafic en 2027 sans les deux projets routiers serait particulièrement utile pour mieux appréhender l'impact cumulé des deux projets. »

En conséquence, la MRAe recommandait au Maître d'œuvre :

« - De justifier la non-intégration du projet de liaison entre la RD 190 et la RD 30 et du projet d'aménagement de la RD 190 dans un même programme de travaux, de présenter, le cas échéant, une appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme et, à défaut, d'approfondir l'analyse des impacts cumulés des deux projets. »

« De préciser la date de mise en service prévue du projet, ainsi que celle de la liaison avec la RD30 et d'adapter en conséquence le contenu de l'étude d'impact. »

Production n°29

Sur ce point, le Commissaire-enquêteur estimait pour sa part :

« La concomitance et la complémentarité des projets, quoique indépendants aux plans juridique et administratif, n'ont pas manqué de susciter des interrogations. [...] **Cette situation laisse une impression de manque de planification globale de l'ensemble des projets affectant cette boucle de CHANTELOUP.** »

Production n°30

Dès lors, au regard de la proximité géographique et temporelle, de la communauté d'objectifs, des liens fonctionnels et des impacts cumulés qui existent entre ces deux opérations, ceux-ci doivent être considérés comme faisant partie d'un même projet au sens des dispositions du point 5 de l'article L.122-1 III du code de l'environnement :

« 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. »

Ces nouvelles dispositions entrées en vigueur le 10 novembre 2019 viennent assurer la conformité du droit français au droit de l'Union européenne en transposant la directive 2011/92/UE relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement telle que modifiée par la directive 2014/52/UE.

La notion de « projet » se substitue donc à celle de « programme de travaux » en élargissant la prise en compte des effets cumulés, afin que les incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

Le pétitionnaire reconnaît une unité fonctionnelle entre les deux projets mais conteste le fait qu'ils puissent avoir des impacts directs ou indirects communs notamment sur la flore et la faune : voir réponse de Mme. Chivet CD78 à une interpellation de Mme Dumont (CODERST) au sujet des effets cumulés des deux projets, avis COREST (p.3).

Production n°28

Or ces deux projets se dérouleront bien suivant la même temporalité, l'enquête publique concernant la requalification à 2 x 2 voies de la RD 190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy devant débuter en 2022 et se terminer en 2025.

Pour motiver la non-intégration de ces deux projets au sein d'un même programme de travaux, le Conseil Départemental des Yvelines indiquait dans sa réponse à la MRAe, de juin 2020, que le projet de liaison RD190-RD30 était d'ores et déjà en phase opérationnelle et que ce projet sera réalisé indépendamment de la requalification de la RD190 et de la réalisation du TCSP.

Tableau 55* - Périodes prévisionnelles des travaux des projets

Projet	Travaux	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Requalification de la RD190	2022-2024	si																		
Liaison RD90-RD190	2021-2024	si																		
Prolongement à l'Ouest du RER E-Eole	2015-2024	si																		
Tram 13 express Phase 2	202-2026	si																		
ZAC Carrières Centralité	2013-2025	si																		
ZAC «Ecopole» Seine-Aval	2014-2025	si																		
Port urbain de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy	2020-2030	si																		
ZAC Rouget de l'Isle	2017-2035	si																		
Ferme photovoltaïque	L'étude d'impact indique une phase de travaux de 10 mois																			

Requalification de la RD 190 sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine – Avis de l'Ae et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage – Juin 2020

Page 1428

(extrait du dossier d'étude d'impact de la requalification de la RD190)

Force est de constater que d'après le calendrier du pétitionnaire ci-dessus, les 2 projets seront en phase de construction sur une même temporalité et les impacts en phase chantier se cumuleront donc.

Le pétitionnaire reconnaît que dans la phase travaux, les effets cumulés concerneront la circulation avec une hausse des poids-lourds et des nuisances sonores.

S'agissant de la phase d'exploitation, le pétitionnaire reconnaît également les effets cumulés mais se borne à les qualifier d'effets cumulés « positifs » à savoir une meilleure desserte du territoire et une amélioration du cadre de vie d'un point de vue esthétique et fonctionnel (Étude d'impact p. 623 -624)

Production n°14

Le département des Yvelines élude en revanche la question des impacts cumulés du projet sur la nature et sur les populations. Cet impact est pourtant bien réel et résulte notamment du fait que ce projet va scinder en deux la plaine de la boucle de Chanteloup, ce qui nuit considérablement aux échanges de biodiversité entre le Nord et le Sud.

Sur les impacts cumulés des deux projets sur le milieu naturel

Le projet de liaison RD30-RD190 et celui de la requalification de la RD190 ont des périmètres d'étude respectifs qui se chevauchent et leurs impacts sur la faune et la flore se cumuleront de manière très défavorable pour plusieurs espèces patrimoniales à enjeu fort (par exemple : pour le Cynoglosse Officinal et la Noctule Commune)

Le Cynoglosse Officinal

Cette espèce végétale est inscrite sur la liste rouge régionale avec un statut «*quasi menacées* ».

Elle est identifiée, non seulement sur l'emprise du projet de requalification de la RD190, mais également sur celle du projet contesté.

L'étude d'impact du projet de requalification évalue son enjeu comme faible, tandis que celle du projet de liaison RD30-RD190 l'estime modéré.

Habitats et flore

En l'absence d'habitats à enjeu, **les impacts bruts du projet sur les habitats sont faibles.**

Les impacts bruts du projet sur la flore restent de niveau faible et concernent uniquement la Cynoglosse officinale.

A noter également que 47 de ces espèces exotiques envahissantes ont été inventoriées dans la zone d'étude.

Production n°16

Pour rappel, lors des inventaires réalisés par le naturaliste Étienne Piéchaud, un spécimen supplémentaire de cette espèce a pu être observé près du bois des chênes côté Sud-Ouest.

Production n°30

La Noctule commune

Cette espèce de chauve-souris, vulnérable au niveau national et quasi-menacée à l'échelle régionale représente un enjeu important pour les 2 projets.

Ainsi, dans le cadre de la requalification de la RD190, la MRAe relevait que:

« Les impacts du projet sont qualifiés de faibles ou négligeables, à l'exception de la destruction potentielle, du fait de l'abattage d'arbres, d'un site de reproduction de la Noctule commune. L'enjeu est important, dans la mesure où **très peu de colonies sont connues en Île-de-Lui-même**. Une mesure de réduction est retenue consistant à mettre en œuvre des méthodes d'abattage spécifiques pour éviter de détruire des individus. **Or la destruction du gîte lui-même est susceptible de compromettre la survie de la colonie**. Il convient pour la MRAe, de confirmer la présence de cette colonie, de localiser ses gîtes de reproduction, afin d'éviter leur destruction. Dans le cas contraire l'impossibilité d'un tel évitement devra être démontrée, puis des mesures de compensation retenues dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de détruire ces gîtes de reproduction. »

Production n° 29

L'étude d'impact du projet de liaison RD30-RD190 met également en évidence l'enjeu fort que représente cette espèce de chiroptère :

« Au niveau de l'aire d'étude, la richesse spécifique la plus élevée se situe au droit des berges de la Seine, en pointe de l'île de la Dérivation et le long de la berge du bief en rive droite de la Seine. La Seine et les complexes d'habitat connexes (ripisylve) dénote du reste de l'aire d'étude pour ce groupe faunistique, avec un intérêt particulier où les individus transitent et s'alimentent. » (p144 de l'Étude d'impact)

L'impact du projet sur les mammifères (niveau moyen) concerne la destruction d'un possible gîte de reproduction pour les chauves-souris (arbres d'alignement au nord des Grésillons).

Il résulte de ce qui précède que l'impact cumulé des deux projets sera très fort sur la colonie de Noctule commune, sans que celui-ci n'ait jamais été évalué dans son ensemble.

Il est en de même, s'agissant de la rupture des continuités écologiques provoquée par ces deux projets.

Sur la rupture des continuités écologiques.

Le projet de liaison RD30-RD190 interceptera les corridors écologiques de la trame des milieux herbacés (trame verte) et de l'axe de la Seine et de sa ripisylve (trame bleue) tout deux inscrits au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

Le CSRPN constatait que l'artificialisation croissante de la boucle dite de « Chanteloup » n'est pas conforme aux objectifs de réduction de perte de biodiversité affichés par les différents acteurs publics et notamment l'État.

La MRAe, relevait quant à elle dans son avis du 27 janvier 2022 :

« Afin d'éviter et de réduire les impacts sur les milieux naturels, plusieurs mesures, détaillées p.787-809, seront mises en place pendant les phases de travaux et d'exploitation. Elles concernent par exemple l'adaptation des périodes de travaux au calendrier biologique, la gestion des espèces végétales exotiques envahissantes, le déplacement de stations d'espèces végétales patrimoniales et d'espèces animales protégées, la mise en valeur écologique des délaissés et dépendances vertes et la restauration des continuités écologiques (création de passages à faune, éléments de guidage de la faune, restauration des berges de la Seine). Même si la méthode d'évaluation des impacts est décrite (p. 754-755) et précise le recours à l'expertise des bureaux d'étude, le passage des impacts « bruts » aux impacts « résiduels » – c'est-à-dire après mise en œuvre de toutes les mesures d'évitement et réduction – n'est pas assez argumenté. »

Production n°26

Le projet de requalification de la RD190, prévoit un élargissement de la route en section interurbaine (passage de 1X1 voie, en 2X2 voies avec terre-plein central).

L'autorité environnementale estimait sur ce point que :

« L'étude d'impact présente la démarche Life+ Seine city parc (p304), impliquant l'ensemble des acteurs de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup qui contribue à conforter le réservoir de biodiversité identifié par le SRCE. L'étude d'impact ne précise pas la façon dont le projet s'inscrit, dans le cadre d'une action collective. L'enjeu que représente le franchissement de la RD190 par la faune sauvage doit ainsi être pris en compte.

*L'étude d'impact se fonde sur la rupture existante pour justifier l'absence d'impacts du projet sur les continuités écologiques (page 600). Pourtant, l'étude d'impact constate (p561) que le projet présente un risque de mortalité accru pour la faune. L'existence de cette mortalité démontre que la rupture de continuité n'est pas complète. Cet impact n'est à fortiori pas quantifié. En termes d'évitement, il est indiqué que la conception du projet inclut « un calage des emprises au plus près de l'infrastructure existante » (annexe 4 page 79). **Toutefois en section interurbaine, le projet transforme une chaussée à double sens en une 2X2 voies avec terre-plein central, accueillant en 2027 un trafic nettement plus important qu'aujourd'hui aggravant son effet de coupure pour la faune.***

La MRAe considère que la requalification de la RD190 doit constituer une opportunité pour rechercher une réduction de l'effet de coupure pour la faune sauvage de l'infrastructure existante.»

Production n°29

Ces deux infrastructures de transports influenceront donc de manière importante sur le milieu physique en modelant le relief et le sous-sol (remblais/déblais) et en imperméabilisant le sol.

Elles influenceront également le milieu naturel en créant des effets de barrage sur les corridors écologiques de déplacement d'espèces. Elles sont des éléments de fragmentation des habitats naturels.

Les requérantes soutiennent qu'il était donc nécessaire d'envisager les effets directs et indirects de l'entier projet - incluant tous les travaux routiers destinés à désenclaver la boucle de Chanteloup - sur l'ensemble des facteurs mentionnés au III de l'article L.122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage.

A contrario le morcellement des enquêtes publiques n'a pas permis d'appréhender ce projet dans son ensemble et d'en mesurer les impacts cumulés.

C'est bien l'ensemble de l'étude qui se trouve ici fondamentalement faussée, dans toutes ses composantes, et cela à tous les stades de l'analyse : état initial, analyse des incidences du projet et définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Une telle irrégularité, particulièrement substantielle a nécessairement exercé une influence déterminante sur la décision de l'autorité administrative, et nuit à l'information fiable et complète des populations concernées.

*

4- SUR LES INSUFFISANCES SUBSTANTIELLES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

EN DROIT

Le Conseil départemental des Yvelines a déposé le 12 mars 2021 une demande d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le contenu de l'étude d'impact est visé aux articles L. 122-3 et R. 122-5 du code de l'environnement.

Selon l'article R. 122-5 I. du code de l'environnement :

« 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 ».

Ainsi, pour vérifier l'exhaustivité et la qualité de l'étude d'impact, le juge administratif veille à mesurer, à partir des éléments d'information exigés par le code de l'environnement,

l'adéquation entre le contenu de l'étude et le projet envisagé en tenant compte de ses caractéristiques et de la sensibilité du milieu.

En conséquence, plus un projet tend à modifier son environnement, plus l'analyse conduite devra être détaillée et les impacts précisés, quantifiés et localisés.

Le Conseil d'État dans sa décision du 27 mars 2023, n°450135 (centrale biomasse de Gardanne), rappelle l'équilibre entre, d'une part une interprétation stricte du contenu de l'étude d'impact, lequel doit porter sur les incidences directes et indirectes prévisibles d'un projet sur l'environnement et, d'autre part le principe de proportionnalité de ladite étude d'impact (Conseil d'État, 27 mars 2023, n°450135 - centrale biomasse de Gardanne)

EN L'ESPÈCE

Le Conseil départemental des Yvelines est parti du principe que l'enquête publique réalisée entre le 2 janvier et le 15 février 2012 au titre des dispositions de l'article 11-5 du code de l'expropriation ne rendait pas obligatoire le dépôt d'un nouveau dossier d'enquête publique au titre de l'autorisation environnementale.

C'est ce qu'il croit devoir préciser dans sa demande d'autorisation environnementale :

« C'est le (nouveau) tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement par le décret du 11 août 2016 qui divise ainsi en 48 rubriques les projets relevant de l'une ou l'autre hypothèse.

*Le présent projet de liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup serait soumis, du fait de ses caractéristiques et sa nature, à une évaluation environnementale au cas par cas **6 a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.***

*Notons toutefois que le projet de liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup n'est pas réglementairement soumis à la nouvelle réglementation de l'évaluation environnementale, la première autorisation ayant été obtenue antérieurement à la réforme de 2016. Toutefois, suite à des entretiens avec la DRIEE, notamment lors d'une réunion de cadrage informel en novembre 2018 avec l'autorité environnementale compétente en matière d'étude d'impact, **il a été convenu que l'étude d'impact réactualisée prendrait en compte l'esprit de la nouvelle réforme.** »*

Production n°13

Le pétitionnaire s'est donc essentiellement appuyé sur une étude d'impact ancienne et en grande partie obsolète à laquelle il a ajouté en les actualisant des éléments propres aux impacts environnementaux, tels que ceux liés aux incidences sur les espèces protégées qui n'avaient pas été pris en considération dans le cadre de l'enquête publique initiale portant sur les seules dispositions du code de l'expropriation.

Il est donc faux de soutenir et de laisser penser à la population consultée que cette nouvelle enquête publique serait en réalité optionnelle.

Malgré cette réactualisation, l'étude d'impact souffre de nombreuses lacunes et est en outre en parfaite contradiction avec les objectifs définis par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 ainsi que ne manque pas de le relever le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région d'Île-de-France dans son avis certes favorable mais néanmoins très critique :

« Constatant que l'artificialisation croissante de la boucle de « Chanteloup » n'est pas conforme aux objectifs de réduction de la perte de biodiversité affichés par les différents acteurs publics et notamment l'État »

Production n° 25

i) Sur l'absence d'analyse des enjeux écologiques

EN DROIT

L'article L110-1-II-2°, dans sa version applicable au cas d'espèce issue la loi dite « biodiversité » du 8 août 2016, pose le principe à valeur législative « *d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement* », déclinaison du principe constitutionnel de prévention posé par l'article 3 de la Charte de l'Environnement, ainsi que de l'article 191 du traité de l'Union Européenne, comme l'un des trois principes devant guider la politique de l'Union Européenne dans le domaine de l'environnement au côté du principe de précaution et du principe pollueur-payeur pour viser « *un niveau de protection élevé* ».

Cet article précise que le principe d'action préventive et de correction par priorité à la source des atteintes à l'environnement doit permettre « 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 ».

Le niveau de protection élevé posé par le traité de l'Union Européenne est effectif à partir du moment où est visé « *un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité* » tel qu'énoncé par le législateur.

Le législateur est devenu encore plus exigeant avec l'introduction d'une nouvelle disposition – l'article L163-1-I du code de l'environnement – impliquant la mise en œuvre de plusieurs principes découlant du principe de prévention comme autant d'indicateurs juridiques permettant l'évaluation préalable de tout projet ayant une incidence notable sur l'environnement avant toute autorisation :

« 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. »*

Autrement dit, pour que le principe de prévention soit mis en œuvre de façon effective dans le cadre d'une évaluation environnementale préalable à une autorisation - comme en l'espèce l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale - il doit se décliner en plusieurs obligations à la charge du Maître d'Ouvrage ⁶, à savoir les principes d'équivalence fonctionnelle, de pérennité des mesures compensatoires, de faisabilité et d'efficacité des mesures compensatoires, ainsi que de proximité fonctionnelle, principes spécifiques pour le respect de la séquence ERC.

Les développements relatifs à l'insuffisance substantielle du dossier d'étude d'impact ci-dessous exposés complètent l'ensemble des développements précédents concernant le fractionnement du dossier et le défaut d'appréhension globale, dès l'autorisation initiale, de l'ensemble des impacts du dossier, et renforce le constat d'incomplétude du dossier.

EN L'ESPÈCE

Il convient de relever qu'aucune étude n'a été faite concernant les zones de compensation, ayant vocation à accueillir les actions compensatoires prévues, et qui doivent pour rappel répondre à trois objectifs :

- Absence de perte nette de biodiversité, la compensation devant en outre viser un « gain de biodiversité » ;
- Équivalence écologique, visant à assurer que les gains liés aux actions de compensation contrebalancent effectivement les pertes liées à la mise en œuvre du projet ;
- Additionnalité, la compensation devant présenter une réelle plus-value par rapport à des actions qui auraient de toute façon été menées sur les milieux concernés par la compensation.

En l'occurrence, aucune étude n'a été menée sur ces zones de compensation.

⁶ *entendu au sens du droit de l'Union, transposé en droit interne à l'article L122-1 du code de l'environnement comme étant « l'autorité publique qui prend l'initiative d'un projet »*

Comme le relève la MRAe, l'état initial des parcelles retenues au titre des compensations est décrit de manière très succincte dans le dossier :

*« 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). »*

Production n°26

Cela conduit le CSRPN à s'interroger « sur l'additionnalité de la mesure de compensation concernant la restauration des terrains actuellement exploités par la société GSM et dont la remise en état était initialement prévue comme un retour à la terre agricole ».

Production n° 25

On ignore même tout de 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.

ii) Sur l'insuffisante prise en considération des impacts sur une espèce d'oiseau protégée : l'Œdicnème criard

Dans l'étude d'impact (page 65), il est indiqué que l'Œdicnème criard a été observé « de passage » sur le secteur des Grésillons, à l'ouest de la RD190 en 2014. Pourtant, page 131 de l'étude d'impact le rapport ajoute :

« L'Œdicnème criard, espèce inscrite à l'annexe I de la Directive Oiseaux, « vulnérable » en Île-de-France et déterminante de ZNIEFF, n'a pas été recontacté sur la zone d'étude depuis 2010. Toutefois l'espèce a été entendue en septembre 2018 et en avril 2019 au niveau de la carrière des Grésillons, à l'ouest de la zone d'étude de l'autre côté de la RD190, où l'espèce probablement nicheuse. En revanche, à l'instar de la Caille des blés, sa nidification au sein même de la zone d'étude apparaît peu probable aujourd'hui et son enjeu est ajusté au niveau « faible » »

Production n° 16

À titre liminaire, et comme le rappelle le naturaliste Étienne Piéchaud⁷:

« L'Œdicnème est une espèce à vaste territoire, qui ne peut s'accommoder que de grands espaces non morcelés et au sol non artificialisé par des aménagements divers. »

⁷ Etienne Piéchaud a travaillé une dizaine d'années dans les collections botaniques de l'Herbier National (Muséum National d'Histoire Naturelle). Il pratique l'ornithologie depuis plus de 40 ans, la botanique depuis plus de 30 ans. Il a publié des articles dans la revue nationale d'ornithologie (Alauda) et des revues régionales, notamment la revue scientifique du Bourdonnais (sur les thèmes de la biogéographie et de l'ornithologie).

Production n°30

En complément, on peut utilement citer le Plan de sauvegarde de l'Œdicnème criard de la Métropole du Grand Lyon, qui précise au point 5.4.2 (p40) :

« La surface nécessaire à un couple d'Œdicnème criard est variable. La littérature indique un disque d'un rayon pouvant varier de 1 à 4 km (Tissier 2010). Cette surface correspond au domaine vital d'un couple nécessaire à la reproduction et surtout à l'alimentation. ».

Production n°40

Dés-lors, et quand bien même les individus inventoriés l'ont été de l'autre côté de la RD190, il ne peut être contesté que cette espèce est directement impactée par l'aménagement d'une nouvelle liaison routière en 2X2 voies.

Mais la situation de cette espèce au sein de la boucle est bien différente que ce que laisse entendre le pétitionnaire, puisqu'une dizaine de couples d'Œdicnèmes criard ont été observés en nidification sur l'ensemble de la Boucle de Chanteloup en 2021. Cela ressort du dossier de « demande d'adaptation des conditions de dérogation suite à modification des conditions de post-exploitation » de l'ancienne ISDND des Grésillons à Triel-sur-Seine.

Production n°39

Dans le cadre de cette demande, les inventaires sur l'avifaune et les chiroptères ont été réalisés par M. Gérard Baudoin (« Ornithologue, réalise des suivis ornithologiques réguliers sur le site et depuis 1977 sur la boucle de Chanteloup ; expert pour les questions de l'Œdicnème criard dont il suit l'évolution des populations en Val de Basse-Seine depuis 1984, responsable scientifique de l'APPB du « Biotopie du Bout du Monde » d'Épône, membre en tant qu'expert des Conseils scientifiques du site Natura 2000 « Boucles de Moisson, Guernes et Forêt de Rosny », ainsi que de la RNN des Coteaux de Seine et des RNR de Limay et RNR de Moisson. Partie chiroptères et oiseaux jusqu'en 2018. ») :

Ainsi, peut-on lire page 8 de ce dossier :

« Il est intéressant de noter également les espèces patrimoniales et déterminantes de ZNIEFF observées sur le site : l'Œdicnème criard, nicheur en 2012, avec une population croissante et 3-4 couples depuis plus de 3 ans. »

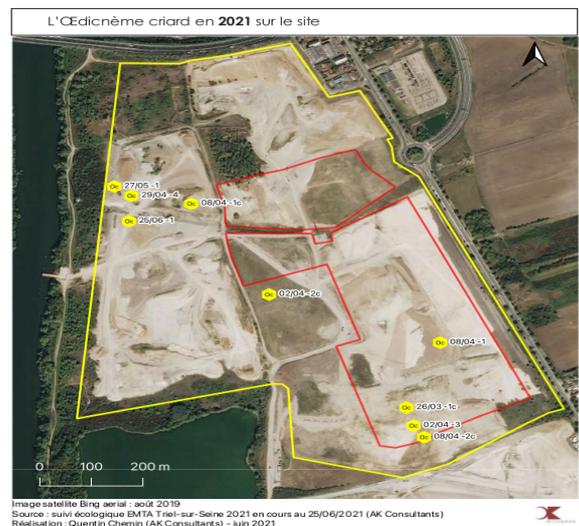
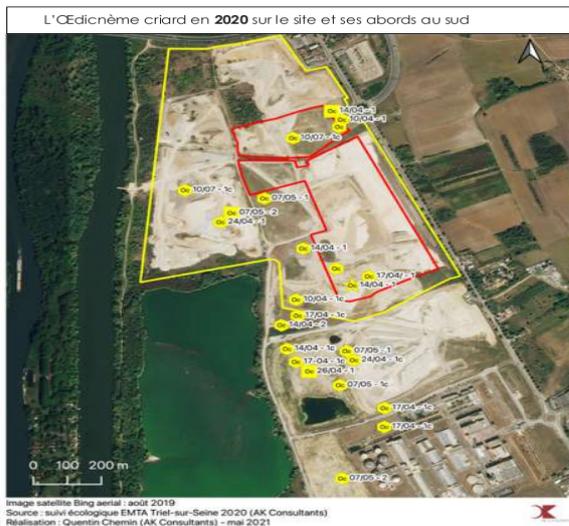
Il y est également précisé page 89 :

*« Nos passages ciblés pour les orthoptères en période crépusculaire et nocturne ont permis de mettre en évidence la présence de l'Œdicnème criard (*Burhinus oedecnemus*) sur le site à cette période. En effet plusieurs individus ont été entendus à plusieurs endroits du site. »*

Enfin la présence de l'Œdicnème criard est confirmée par le rapport, à l'intérieur de la Boucle :

« À l'échelle de la Boucle de Chanteloup, la population nicheuse peut actuellement être évaluée autour d'une **dizaine de couples** : 3 couples sur le site de l'ISDND EMTA, 1 ou 2 sur le site de Triel Granulats, 1 en face de l'usine de compostage, 1 sur le site de GSM au moins et **à l'intérieur de la boucle 2 ou 3 autres**. L'ancienne ISDND est donc essentielle à son maintien.

La population d'Œdicnème criard semble s'être installée de manière pérenne sur le site avec la présence régulière de 3 couples. Les aménagements temporaires ou définitifs lui restent favorables. **Sa dynamique dans le reste de la boucle est à confirmer et risque de régresser en fonction des projets retenus** et de l'évolution du comblement des carrières. »



EMTA : Adaptation des conditions de dérogation d'espèces protégées – MODIFICATION DES MODALITÉS D'EXPLOITATION (78)
Septembre 2021

158

Production n°39

Lors de ses visites sur le site, le naturaliste Étienne Piéchaud a pu observer à deux reprises un couple d'Œdicnème criard sur le tracé du projet :

« Un couple a été observé en mai et juin dans la partie centrale de la Boucle, entre « les Quatre Chemins » et « les Rudes Terres », soit sur l'emprise exacte du tracé routier RD30-RD190. »

Les observations du naturaliste lui ont permis de classer cette espèce comme « nicheuse certaine » :

« L'un des spécimens a montré un comportement de diversion, caractéristique des oiseaux cherchant à éloigner tout intrus de leur nid ou de leurs poussins. L'Œdicnème criard doit donc être regardé comme nicheur certain sur ce site. »

Production n°30

Notons que l'Œdicnème criard a également été répertorié comme « *nicheur certain* » dans la boucle de Chanteloup, par le rapport de la Commission extra-municipale « Avenir de la plaine de Carrières-sous-Poissy publié en mai 2023.

Production n°38

Il en résulte, que l'enjeu relatif à cette espèce protégée a été manifestement sous-évalué par l'étude d'impact en ce qu'il l'a considéré comme « faible ».

Au regard des observations qu'il a réalisées, M. Étienne Piéchaud estimait quant à lui que l'espèce présente un **enjeu très fort** à l'échelle du projet.

En omettant cette espèce dans ses inventaires, le pétitionnaire a non seulement sous-évalué l'enjeu qu'elle représentait pour le projet mais s'est également cru dispensé de solliciter une dérogation sur le fondement des articles 411-1 et 411-2 du Code de l'environnement, alors que le risque d'atteinte à cette espèce est suffisamment caractérisé.

A ce titre, les mesures d'évitement et de réduction des atteintes portées aux espèces protégées auraient dû également être proposées par le pétitionnaire.

Au regard des récentes observations de l'espèce sur l'emprise du projet, le Conseil Départemental des Yvelines devait nécessairement mettre en place la séquence ERC pour l'Œdicnème criard.

Or, en écartant sa présence sur le site, les séquences « Eviter » et « Réduire » n'ont tout simplement jamais été réalisées et aucune mesure de compensation spécifique n'a été mise en œuvre pour protéger cette espèce.

En outre, le pétitionnaire ne pourra utilement se prévaloir des mesures de compensation prévues par le projet et cela pour deux raisons principales :

D'une part l'équivalent écologique du projet est à peine atteint en l'état des mesures proposées ($4,6 > 3,9 = 1,18$).

C'est d'ailleurs cela qui a conduit la MRAe à émettre des réserves sur les mesures de compensation prévues :

« 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). »

et d'ajouter :

« Le suivi des mesures compensatoires sera réalisé pendant cinquante ans et doit permettre d'évaluer l'efficacité des actions et de les corriger le cas échéant. [...] Il est

néanmoins nécessaire de proposer des options de pérennisation de la vocation écologique des sites de compensation au-delà de l'engagement de cinquante ans formulée par le Département, la compensation devant être effective durant toute la durée des atteintes. »

Production n°26

Dans ces conditions, il ne pourra plus être soutenu par le pétitionnaire que son projet présente un bilan d'équivalence écologique positif.

D'autre part, l'Œdicnème criard nécessite la mise en œuvre de mesures compensatoires très spécifiques.

C'est ce qu'il ressort par exemple du plan de sauvegarde de l'Œdicnème criard de la Métropole Grand Lyon :

« Au cours de l'exploitation d'une carrière, il conviendra de consacrer 5 000m² de parcelle décapée par couple d'Œdicnèmes identifié à l'intérieur de la carrière ou dans une zone prévue pour l'extension de l'exploitation (1 ha pour 2 couples, 1,5 ha pour 3 couples...). Une ou plusieurs parcelles seront positionnées en limite d'exploitation, le plus possible en contact avec le milieu agricole. Les parcelles seront jalonnées afin d'éviter toute pénétration d'engins. Le décapage sera réalisé entre le 1er décembre et le 15 février, (décapage d'1 ha sur 20 cm, traitement chaux vive à 1,5 % sur 1 ha, régilage et compactage 1 ha, fourniture, transport et mise en place de galets 20/40 mm sur 1 ha). La protection des parcelles sera effective du 1er mars au 1er septembre. En cas de protection pluriannuelle de la même parcelle, un entretien annuel par débroussaillage (débroussailleuse et arrachage manuel) devra être mis en place afin d'éviter la colonisation par la végétation (deux passages, un fin février et un début septembre). »

Production n°40

En leur absence, il ne peut être conclu que le pétitionnaire a engagé des actions permettant de diminuer le risque pour cette espèce au point qu'il apparaisse comme n'étant pas suffisamment caractérisé.

Il ne peut pas d'avantage être établi que le pétitionnaire a formulé une demande de dérogation pour cette espèce et assorti sa demande de garanties suffisantes permettant au juge de s'assurer que les trois conditions cumulatives nécessaires pour l'obtention de la DEP sont satisfaites en l'espèce (absence de solution alternative satisfaisante, maintien dans un état de conservation favorable, justification de la dérogation par un motif tiré de la raison impérieuse d'intérêt public majeur).

Cette insuffisance de l'étude d'impact a exercé une influence sur la décision du préfet, dans la mesure où il ne s'est pas prononcé sur le sort de 15 espèces d'oiseaux protégées et qu'il n'a pas d'avantage décidé d'édicter des mesures d'évitement de réduction ou de compensation pour ces mêmes espèces, faute d'informations suffisantes dans le dossier soumis à enquête publique.

Pour ce seul motif, l'arrêté encoure l'annulation étant précisé que cette annulation ne peut pas être partielle en l'état, dès lors qu'aucune des autres autorisations accordées par l'arrêté attaqué ne peut recevoir exécution en l'absence de la dérogation délivrée en application du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

*

5- SUR L'ILLÉGALITÉ DE L'AUTORISATION EN TANT QU'ELLE VAUT DESTRUCTION D'ESPÈCES PROTÉGÉES

EN DROIT

L'article L. 411-1 du code de l'environnement pose le principe de l'interdiction de la destruction, l'altération ou 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.

Fruit de la transposition des dispositions de l'article 16 de la directive n°92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, dite « *directive Habitats* » le point 4° de l'article L.411-2 I 4°) du code de l'environnement prévoit néanmoins la possibilité de déroger aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1 précité dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, à condition :

- qu'il n'existe **pas d'autre solution satisfaisante** ;
- 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**
- Et ce pour satisfaire cinq motifs énumérés limitativement par la loi dont, la santé et de la sécurité publique ou pour ***d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur (RIIPM)***, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

A ce stade, il sera noté que les considérations de nature sociale ou économique ne sont invocables que si elles participent d'une « RIIPM ».

Le Conseil d'État précise que ces trois conditions sont **autonomes et cumulatives** (CE Avis contentieux n° 463563, association Sud-Artois pour la protection de l'environnement, du 9 décembre 2022).

Par ailleurs, il existe une **hiérarchie dans l'examen des différentes conditions** nécessaires à l'obtention d'une dérogation.

A ce titre, le Document d'orientation sur la protection stricte des espèces animales d'intérêt communautaire en vertu de la directive « Habitats » 92/43/CEE-Février 2007 qui rappelle que (p.56/90) :

« (13) *L'article 16 définit trois conditions préalables, qui doivent toutes être satisfaites avant l'octroi d'une dérogation :*

- 1) *la démonstration d'un ou de plusieurs des motifs cités à l'article 16, paragraphe 1, points a) à e),*
- 2) *l'absence de solutions de substitution satisfaisantes et*
- 3) *l'assurance que la dérogation ne nuit pas au maintien des populations dans un état de conservation favorable.*

Avant d'examiner la deuxième et la troisième conditions, il convient de satisfaire à la première : concrètement, il n'est pas utile d'examiner les questions des solutions de substitution satisfaisante et de l'impact sur l'état de conservation si les actions visées par la dérogation n'entrent pas dans le cadre de l'article 16, paragraphe 1, points a) à e) ».

Le contrôle de légalité de la dérogation impose donc en premier lieu de regarder si le projet en cause répond à l'un des cinq objectifs visés au 4° du même article (en l'espèce la raison impérative d'intérêt public majeur).

En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées, en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si :

→ d'une part, le pétitionnaire a recherché des **solutions alternatives plus satisfaisantes** du point de vue des atteintes portées aux espèces et leurs habitats et qu'il est démontré que celles-ci ne satisfont pas l'objectif recherché, et si

→ d'autre part, il a fait la preuve que les atteintes portées aux espèces **ne nuisent pas à leur maintien dans un état de conservation favorable** dans leur aire de distribution naturelle (CE n°414353 du 24 juillet 2019 ; *Sociétés PCE et Foncière Toulouse ouest* Mentionné aux tables du recueil Lebon).

Enfin, ce régime juridique **est d'interprétation stricte** (CJUE, 15 mars 2012, *Commission contre Pologne, affaire C 46/11, point n° 29*) :

Partant, et comme l'a rappelé Madame la rapporteur publique du Conseil d'État, Suzanne Von Coester, évoquant le contrôle de légalité des dérogations accordées au titre de l'article L. 411-2 4° du code de l'environnement, **le contrôle** juridique doit être « **normal** » et non un simple contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation (Sous décision CE 9 octobre 2013, N°366803, «*SEM NIEVRE AMENAGEMENT*»).

C'est à l'aune de ce cadre juridique que le Tribunal de céans sera amené à statuer sur la légalité de l'autorisation environnementale en tant qu'elle vaut dérogation de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats.

Les requérantes démontreront que d'une part, le projet contesté ne revêt aucun caractère d'intérêt public majeur **(i)**, que d'autre part l'arrêté du préfet est insuffisant en ce qu'il omet de prendre en compte une importante espèce protégée inventoriée sur le site **(ii)** et que le projet nuit au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations de certaines espèces protégées dans leur aire de répartition naturelle **(iii)**. Enfin, aucune mesure de substitution n'a été sérieusement envisagée permettant d'éviter la destruction d'espèces protégées **(iv)**.

i) Sur l'absence d'intérêt public majeur

Dans son guide d'interprétation portant sur « *l'évaluation des plans et projets ayant des incidences significatives sur des sites Natura 2000* », la commission européenne est venue préciser les paramètres et méthodes pour autoriser ou refuser un projet :

« En premier lieu, le libellé indique clairement que seul l'intérêt public, promu par des organismes publics ou privés, peut être opposable aux objectifs de conservation de la directive. Ainsi, les projets qui sont entièrement dans l'intérêt des entreprises ou des individus ne seront généralement pas considérés comme entrant dans ce cadre.

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 ».

« Les raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, visent des situations où les activités envisagées se révèlent indispensables :

- *dans le cadre d'initiatives ou de politiques visant à protéger des valeurs fondamentales pour la population (santé, sécurité, environnement) ;*
- *dans le cadre de politiques fondamentales pour l'État et pour la société (éducation, justice, culture, emploi, sécurité du territoire) ;*
- *dans le cadre de la réalisation d'activités de nature économique ou sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public »*

(source : Document d'orientation concernant l'article 6, paragraphe 4, de la directive « Habitats, faune, flore » repris en annexe V de la circulaire du 15 avril 2010).

Ces éclairages sur la RIIPM, transposables à l'article 16 de la Directive Habitats relatif aux dérogations « espèces protégées », doit conduire à regarder la RIIPM comme un régime d'exception, strictement encadré (C-512/12 15 mai 2014 Briels ou C-399/14 14 janvier 2016 Grüne Liga Sachsen).

Les juridictions nationales se rangent à cette interprétation du droit européen en s'assurant que le dossier démontre bien que le projet et l'atteinte des objectifs qu'il poursuit dépasse le simple « intérêt général » ou « l'utilité publique ».

Dans un considérant de principe le Conseil d'État a jugé qu'un projet d'aménagement ou de construction susceptible d'affecter la conservation d'espèces protégées ne peut être autorisé, à titre dérogatoire « *que s'il répond, par sa nature et compte tenu notamment du projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur* » et si le projet est d'une « **importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage poursuivi par la législation** », (CE 3 juin 2020, n° 425395, Lebon).

Il faut donc comprendre que :

Le projet doit être essentiel pour la société, et pas simplement souhaitable ou utile.

Par ailleurs, l'examen de la RIIPM ne requiert pas de mettre en balance l'intérêt du projet au regard de l'atteinte à la biodiversité protégée, comme cela se ferait dans le cadre d'un contrôle du bilan :

Dans l'arrêt du Conseil d'État précité ci-dessus (CE, 3 juin 2020, n° 425395) celui-ci retient que :« *C'est donc à bon droit que la cour s'est prononcée sur la question de savoir si le projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur, sans prendre en compte à ce stade la nature et l'intensité des atteintes qu'il porte aux espèces protégées, notamment leur nombre et leur situation* ».

Au contraire, seule compte, à ce stade de l'analyse, l'importance de l'intérêt public du projet, de sorte que le juge n'a pas à confronter l'ensemble des inconvénients d'un projet à l'ensemble de ses avantages comme il le ferait dans l'examen d'un bilan « coût/avantage ».

Le projet vise l'amélioration d'une desserte locale

Le projet contesté poursuit un simple objectif d'amélioration d'une desserte publique locale.

Ainsi l'arrêté du préfet des Yvelines dispose :

« Considérant que le projet relève d'une raison impérative 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 ».

L'engorgement dont il est fait état, s'appuie cependant sur une projection d'augmentation du trafic à l'horizon de l'année 2020, modélisée par la société EGIS dans le cadre de d'étude d'impact de la DUP en 2012.

Dans son avis de 2022, la MRAe a recommandé au Conseil départemental de justifier son projet au regard des problématiques de trafic actuelles (3^{ème} recommandation).

C'est ainsi que le département des Yvelines a dû actualiser ses prévisions de trafic en prenant en compte les mesures réelles de trafic relevées en 2016/2018.

Il ressort de ces mesures que les prévisions pour l'année 2020, au sud de la RD190, soit au niveau du pont de Poissy, **sont en réalité inférieures de 44%** à ce qu'avait envisagé le département lors de l'enquête publique de 2012.

Cette tendance significativement à la baisse du trafic routier au sein de la boucle de Chanteloup se vérifie pour l'ensemble des voies concernées par le projet :

1.3. Comparaison des prévisions Egis et des comptages 2016/2018 redressés

		TMJA deux sens confondus - H2020			
		Prévisions EGIS - Situation de référence	Comptages redressés	Différence	Différence relative
1	RD30 nord	21 490	15 250	-6 240	-29%
2	RD55 nord	21 740	12 838	-8 902	-41%
3	RD22 nord	5 090	2 905	-2 185	-43%
4	RD190 sud	25 850	14 401	-11 449	-44%

(page 353 du sous-volet B.4 (Analyses des impacts, mesures et modalité de suivi))

Production n°14

Cette surévaluation du trafic routier retenu dans le cadre de la DUP est d'ailleurs reconnue dans l'étude d'impact présentée à l'enquête publique de 2022, au chapitre 10.7 « *Comparaison des trafics de comptage et de prévision de la DUP* » :

« *Les récents comptages réalisés sur **la RD30, la RD22, la RD190 et autres routes secondaires** qui irriguent ont permis de questionner les prévisions de trafic réalisées par EGIS lors des études préalables. **Ces prévisions semblent en effet largement surestimées.*** »

Production n° 14 (p. 349 du Volet B de l'étude d'impact)

En l'espèce, la raison impérative d'intérêt public reposerait en définitive sur la simple nécessité d'assurer une meilleure desserte locale, en s'appuyant sur des chiffres de trafic qui se sont révélés être de moitié moindre à ceux prévus initialement lors du dépôt de la demande d'utilité publique en 2013.

En l'état de ces considérations qui sont ceux retenus par le préfet, ce projet n'apparaît comme un projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur telle que l'entend la jurisprudence.

le bilan négatif du projet en termes d'émission de gaz à effet de serre

Pour justifier l'intérêt plus de son projet, le Conseil départemental n'hésite pas à mettre en avant le fait que la réalisation permettrait une économie substantielle d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à un scénario « sans projet ».

En réponse à la MRAe qui lui demandait de justifier comment le projet pouvait contribuer à l'objectif de neutralité carbone que la France s'est fixé pour 2050 (*Recommandation 12 de son avis*), le département avançait le chiffre d'augmentation de +14% d'émissions de GES à comparer avec celui de + 50% si le projet ne se faisait (à l'échelle du territoire du projet).

Le département croit pouvoir en conclure que le projet est donc propice à la réduction de consommations d'énergie et d'émissions de GES.

Production n°18 (Volet F de l'étude d'impact p.123)

L'affirmation du Conseil départemental, selon laquelle le projet permettrait une réduction des émissions de GES s'appuie donc sur le tableau de la même page, relatif aux émissions journalières totales sur le domaine d'étude :

EMISSIONS TOTALES JOURNALIÈRES SUR LE DOMAINE D'ÉTUDE									
	CO	NOx	PM10	SO ₂	Cd	Ni	COVNM	C ₆ H ₆	GES
	kg/j	kg/j	kg/j	kg/j	mg/j	g/j	kg/j	g/j	TeqCO ₂ /j
Actuel 2009	264	183	10,5	1,48	186	1,30	26,3	882	60,6
Référence 2032	223	236	13,6	2,20	275	1,93	24,2	605	90,9
Evolution au « fil de l'eau »	-16%	+29%	+29%	+48%	+48%	+48%	-8%	-31%	+50%
Projet 2032	245	270	15,8	2,50	315	2,20	26,5	653	104
Impact projet 2032	+9%	+14%	+16%	+14%	+14%	+14%	+9%	+8%	+14%

Or au contraire de ce qu'a soutenu le Conseil départemental, le projet présente un bilan négatif, voire très négatif en termes d'émissions de GES puisqu'il représentera une augmentation nette de 64% d'émissions de GES par rapport à un scénario statu quo qui lui représentera une augmentation de 50% de GES.

Dans de telles conditions, le projet ne peut être regardé comme concourant sérieusement à la trajectoire de réduction des émissions de GES imposée par l'article L.100-4 du code de l'énergie.

La notion de RIIPM appliquée aux infrastructures de transport

En matière d'infrastructure de transport, la juridiction administrative a déjà pu considérer qu'« il ne peut être sérieusement contesté que le transfert modal de la route vers le rail constitue un intérêt public majeur » (TA Montreuil, 9 nov. 2020, n° 1906180, Cne de Mitry-Mory).

Le projet de réalisation de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan a également été qualifié de RIIPM par le Tribunal de Nîmes, ce dernier relevant qu'il favoriserait les mobilités durables et qu'il répondrait à la croissance des besoins en déplacement par le développement de l'offre ferroviaire de transport actuellement saturée, et qu'il positionnerait le territoire gardois au sein du réseau européen à grande vitesse (TA Nîmes, 5 mars 2019 n° 1703534).

La déviation de la RN 13 au sud-ouest d'Evreux s'est vue reconnaître une RIIPM en raison de l'amélioration des conditions de circulation sur le secteur concerné par le projet, du détournement du trafic routier vers une périphérie urbaine en désengorgeant le centre-ville et en permettant d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des usagers et riverains, l'amélioration de la desserte vers des équipements publics (tels des Hôpitaux) et des zones industrielles ou d'activités (**CAA de Douai, 28 février 2019, n°16DA01163**).

En revanche, la qualification de RIIPM n'a pas été admise pour le contournement de Châtenois dans le bas Rhin. En effet, alors que la construction de la déviation routière était justifiée par la recherche d'une diminution de la pollution et l'amélioration de la sécurité des riverains de l'actuelle route traversant Châtenois, l'instruction a montré que les données quantitatives sur les accidents de la circulation sont peu significatives (environ un par an) et aucune information n'est fournie sur leur localisation ou leur nature. De même, l'étude d'impact sur la pollution atmosphérique indique une amélioration très limitée pour seulement 7 à 8% de la population exposée au dioxyde d'azote et aux particules fines, tandis que le projet entraîne une hausse importante de la pollution pour dix autres substances (TA Strasbourg, 12 mai 2023, n 1909706, 2100700, ASSOCIATION ALSACE NATURE).

De même, la RIIPM n'a pas été admise pour le contournement du bourg de Beynac-et-Cazenac aux motifs notamment que les conditions de circulation routière ne présentaient pas de difficultés particulièrement graves et que l'opération n'était pas réellement de nature à fluidifier le trafic, la cour administrative d'appel dressant ces constats postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet (CAA Bordeaux, 10 décembre 2019, n°19BX02327 *Département de la Dordogne et autres*, confirmé par CE, 29 juin 2020, n°438403).

Dans le même sens, ne répond pas à une RIIPM le projet de raccordement entre une autoroute et une route nationale alors qu'il n'est pas établi que les échangeurs actuellement en place soient saturés ou que le projet entraîne un report du trafic (TA Châlons-en-Champagne, 17 juillet 2019, n° 1701109 et 1702510).

EN CONCLUSION :

Il ressort de ces décisions que les projets d'infrastructure de transport collectif répondent à une RIIPM lorsqu'ils démontrent pourvoir remplir des objectifs ambitieux de développement des mobilités durables, de réduction du trafic routier et de sécurité des usagers.

Pour les projets routiers, qui par nature ne remplissent pas l'objectif de mobilité durable et de réduction du trafic automobile -pire, l'encouragement -, la reconnaissance de la RIIPM passe nécessairement par la démonstration rigoureuse :

- **d'un besoin avéré et absolument nécessaire en déplacements** que les infrastructures actuelles ou en projet et situées à proximité ne permettent pas de satisfaire ;
- **de l'amélioration des conditions de circulation** qui permette de fluidifier le trafic sur les voies existantes et de réduire efficacement les risques avérés d'accidents.

Un triple examen cumulatif, d'autant plus exigeant s'agissant d'un projet routier qui porte atteinte à des espèces protégées dans un état de conservation déjà défavorable (*voir supra*).

ii) Sur l'absence de prise en compte de certaines espèces protégées

L'étude d'impact soumise à enquête publique était particulièrement lacunaire sur le volet « espèces protégées ».

Au terme de son inventaire, le Conseil départemental a finalement réussi à identifier la présence de sites de reproduction ou d'aires de repos de 54 espèces protégées (incluant 36 variétés d'oiseaux et 11 variétés de chiroptères).

Surpris de ne pas retrouver sur cet inventaire certaines espèces qui ont été observées dans les plaines de la boucle de Chanteloup, les associations requérantes ont fait appel à un naturaliste (M. Etienne Piéchaud) afin qu'il établisse un inventaire faunistique et floristique de la zone d'implantation du futur projet.

Production n° 30 rapport du naturaliste Etienne Piéchaud

Parmi ces espèces, se trouve en particulier l'œdicnème criard. Récemment encore, celui-ci a été observé et répertorié comme nicheur certain dans l'ensemble du périmètre de la boucle de Chanteloup.

Production n°38 tableau extrait du rapport de la Commission extra-municipale « avenir de la plaine de Carrières-sous-Poissy mai 2023

C'est ainsi qu'au terme de 8 demi-journées d'inventaires de nombreuses espèces animales et végétales protégées ont pu être identifiées sur le site d'emprise du projet.

Parmi elles, 15 nouvelles espèces d'avifaune n'ayant pas fait l'objet d'observations lors des études préalables ont ainsi pu être inventoriées.

Milan noir <i>Milvus migrans</i>
Oedicnème criard <i>Burhinus oedicnemus</i>
Pigeon colombin <i>Columba oenas</i>
Hibou moyen-duc <i>Asio otus</i>
Martinet noir <i>Apus apus</i>
Pic épeichette <i>Dendrocopos minor</i>
Pic mar <i>Dendrocopos medius</i>
Hirondelle rustique <i>Hirundo rustica</i>
Fauvette babillarde <i>Sylvia curruca</i>
Choucas des tours <i>Corvus monedula</i>
Héron cendré <i>Ardea cinerea</i>
Grand Cormoran <i>Phalacrocorax carbo</i>
Sterne pierregarin <i>Sterna hirundo</i>
Martin-pêcheur <i>Alcedo atthis</i>
Bergeronnette des ruisseaux <i>Motacilla cinerea</i>

Production n° 30 rapport du naturaliste Etienne Piéchaud (extrait)

Il s'ensuit que ces 15 espèces d'oiseaux, dont il est démontré que leur cycle de vie est intrinsèquement lié au milieu naturel présent, seront très défavorablement et directement impactés par le projet contesté et qu'au surplus, aucune mesure d'évitement ou de compensation n'a été prévue pour elles.

Sur les cas particuliers des Oiseaux protégés non pris en compte dans la demande de dérogation

Il convient d'observer que si l'étude d'impact jointe au dossier d'autorisation environnementale identifiait l'oedicnème criard comme « de passage », il ressort du rapport d'Étienne Piéchaud que celui-ci est en réalité « nicheur certain » sur l'emprise du projet :

*« Un couple a été observé en mai et juin dans la partie centrale de la Boucle, entre « les Quatre Chemins » et « les Rudes Terres », soit **sur l'emprise exacte du tracé routier RD30-RD190**. Ce couple a montré un comportement de diversion, caractéristique des oiseaux cherchant à éloigner tout intrus de leur nid ou de leurs poussins.*

*L'Ædicnème criard doit donc être regardé comme **nicheur certain** sur ce site. »*

Les associations requérantes renvoient pour cette espèce à leurs développements ci-dessus consacrés à l'insuffisance d'évaluation biologique.

Une autre espèce présente sur le site du projet, sans pour autant faire l'objet d'une dérogation à sa destruction et à celle de son habitat, le Pic épeichette.

Son observation début juillet dans la partie Sud, aux environs de Carrières-sous-Poissy laisse à penser à une dispersion de jeunes après la nidification.

Ainsi, et comme l'indiquait le naturaliste :

*« **la conservation des bois et bosquets de l'ensemble de la Boucle lui est vitale, comme pour tous les pics.** »*

Lors de ses visites, le naturaliste a également pu identifier le Hibou Moyen-duc :

*« Nous avons trouvé le Moyen-duc **nicheur** dans le secteur étudié de la Boucle ; en effet, deux jeunes se sont manifestés par leurs cris le soir en juin dans le bois des chênes. Une présence qui renforce l'intérêt du peuplement d'oiseaux de cette boucle de la Seine. Bien que nichant dans ce bois, il se rend bien sûr dans les espaces ouverts tout autour, en quête de rongeurs. **Son espace de vie est donc très vaste, et toute atteinte à celui-ci le met en danger** (voir exigences écologiques p. 18). Rappelons que **la circulation routière est une cause de mortalité importante pour tous les rapaces, en particulier nocturnes.** » (production n°30 précitée)*

Un couple nicheur de Tarier pâtre *Saxicola torquata*, espèce ayant subi une forte chute de ses populations en France, a été observé sur le site dans une zone ouverte avec ronciers bas aux environs du bois des chênes.

Cette espèce ne supporte pas l'artificialisation de son habitat, ni son fractionnement. L'oiseau étant menacé en Île-de-France comme ailleurs, tout site où il est présent comme celui-ci a une importance pour le maintien de l'espèce dans la région.

Dans son rapport le naturaliste précise par ailleurs :

« Le Tarier pâtre, sans doute le plus menacé, présente des exigences assez semblables à celles d'espèces de grands espaces ouverts comme l'Alouette des champs et la Linotte mélodieuse. Pour convenir à l'espèce, il faut que ces espaces dégagés parsemés de buissons et d'arbres isolés restent intacts du point de vue de leur sol sur de grandes étendues. » (production n°30)

Le Choucas des tours, protégé en France, a également été inventorié sur le site d'emprise du projet. Si cette espèce ne niche pas directement dans l'aire d'étude, cette dernière a une importance considérable pour cet oiseau, puisqu'elle constitue son site d'alimentation principal.

Si ces espaces étaient détruits, l'espèce serait privée de ressources essentielles à son cycle de vie, comme le précise le naturaliste :

*« le Choucas des tours est désormais protégé en France.
La Boucle de Chanteloup ayant une **grande importance comme site d'alimentation** des Choucas nichant dans les environs, c'est à ce titre que **cet habitat doit être préservé pour le maintien de l'espèce.** » (production n°30)*

L'absence de prise en considération des quinze espèces d'oiseaux protégées ci-dessus, présentes sur le site d'implantation du projet conduira à annuler l'arrêté du 3 juillet 2023.

iii) - Sur l'absence de maintien dans un état de conservation favorable des espèces protégées affectées par le projet

Le maintien dans un état de conservation favorable des espèces protégées est liée en grande partie à la qualité et à la disponibilité des mesures compensatoires.

Comme il a été indiqué précédemment, aucune des mesures compensatoires n'a été mise en œuvre par le département au moment même où il a entrepris les plus destructifs qui soient pour la conservation de ces espèces, à savoir les opérations de défrichement.

En outre, ces mesures compensatoires sont très largement insuffisantes pour permettre d'assurer un état de conservation favorable des espèces protégées affectées par le projet.

En premier lieu, il convient de rappeler que l'état initial des parcelles retenues au titre des compensations est décrit de manière très succincte dans le dossier, comme le relevait à juste titre la MRAe dans son avis :

*« 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). » (production n°26)*

En particulier, il convient d'examiner plus en détail la mesure compensatoire décrite sous le nom « Rive droite de la Seine » qui se situe sur des parcelles dont l'état initial est qualifié de « très défavorable » par l'étude d'impact.

Ces parcelles sont situées le long du chemin de halage, entre l'île de la dérivation et la RD 55 et sont décrites dans l'étude d'impact (page 13 du volet D) comme :

*« d'une superficie totale d'environ 4,1 ha, actuellement occupé par un boisement rudéralisé, des patches de mégaphorbiaie à *Sambucus ebulus* et une phalaridaie basse en voie de fermeture.*

Intérêts :

- Potentialités de restauration intéressantes du boisement rudéral et de la phalaridaie basse associée, avec gain important en valeur écologique intrinsèque ;
- Possibilité de diversifier les milieux et de restaurer une mosaïque d'habitat favorable à la biodiversité (boisements, clairières, annexe hydraulique) (MC2) ; »



Figure 33 : Vue en plan des actions proposées sur le site compensatoire n°2 en « Rive droite de la Seine »

Liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup

L'étude d'impact combinant des données datant de la DUP 2013, avec d'autres plus récentes, il faut croire que l'évaluation de l'état de ces parcelles n'a pas fait l'objet d'une actualisation récente.

En effet, le site de compensation MC2 a récemment fait l'objet de travaux d'aménagement conduits par la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine (devenue GPS&O) et la commune de Carrières-sous-Poissy.

Le site aujourd'hui

La promenade boisée



Production n°41

La délibération de la CA2RS, en date du 16 décembre 2015, définit les objectifs des aménagements retenus pour ce projet de la manière suivante :

« L'opération d'aménagement contribue à :

- réaliser l'infrastructure paysagère (projet de territoire) qui repose sur le **maintien et la valorisation des espaces naturels et ouverts du territoire**
- **améliorer les milieux naturels existants (habitats et espèces)**
- développer les usages liés aux loisirs (circulations douces) et aux activités fluviales (stationnement bateaux-logements) »

« Le lot 1 (**Les promenades boisées**) a pour objet de **maintenir et de valoriser les milieux faunistiques et floristiques**, de conforter le cheminement alternatif à la Seine, celui de l'ancienne voie ferrée.

[...]Le coût des travaux du lot 1 est arrêté à 338 909 € HT conformément au nouveau programme. »

Production n°42

Ces travaux qui ont été réalisés dans un autre cadre que celui de la compensation écologique du projet du Pont d'Achères, se sont achevés en 2017, soit avant même le dépôt de la demande d'autorisation environnementale et ont eu pour objet :

- Le maintien des milieux ouverts et des bosquets
- Le maintien et confortement des habitats par une gestion différenciée et adaptée
- La lutte contre la colonisation d'espèces indésirables et invasives

Production n°42

Dès-lors, il est naturel de s'interroger sur la réelle effectivité de la mesure compensatoire « Rive droite de la Seine », puisqu'au regard du projet mis en œuvre par la CA2RS et du montant des aménagements (338 909 € HT), le site retenu pour accueillir les mesures compensatoires semble avoir été déjà fortement valorisé sur le plan écologique préalablement à la réalisation du projet de pont.

Après de tels investissements de la collectivité, il est difficile de distinguer de futures « *Potentialités de restauration intéressantes du boisement rudéral* » ou encore la « *possibilité de diversifier les milieux et de restaurer une mosaïque d'habitat favorable à la biodiversité* », annoncées dans l'étude d'impact.

En tout état de cause, l'état initial du terrain décrit dans l'étude d'impact ne reflète en rien l'état réel de ces parcelles aménagées en 2017 par la CU GPS&O.

Si cette insuffisance de l'étude d'impact est de nature à emporter l'annulation de la décision attaquée, elle est aussi et surtout de nature à remettre en cause le bilan d'équivalence écologique du projet, qui pour rappel n'est qu'à peine atteinte ($4,6 > 3,9 = 1,18$).

L'annexe 10 – Équivalence écologique – met en lumière un bilan négatif de -0,07, qui s'approche donc seulement de l'objectif minimum.

Le Coefficient de risque a été évalué à 1,64, le coefficient d'ajustement de trame a été évalué à 0,5 et coefficient temporel à 1,362 (il est estimé que la mesure commencera à porter ses effets d'ici une dizaine d'année bien que la mesure ne sera pleinement fonctionnelle que d'ici une cinquantaine d'année). On se rapportera à l'annexe pour le détail du calcul des coefficients.

Les gains écologiques ajustés sont les suivants :

$$\text{Gains écologiques ajustés} = \frac{\text{Gains écologiques}}{\text{CR} * \text{T} * \text{CT}} = \frac{0,88 + 0,52 + 0,29}{1,64 * 0,5 * 1,362} = 1,48$$

Pour rappel, les pertes écologiques ont été évaluées à 1,55.

Les évaluations des gains (1,48) et des pertes (1,55) sont proches de 1,5 et approche l'équivalence écologique.

Notons que pour atteindre péniblement l'équivalence écologique, deux options d'amélioration ont donc été retenues par le pétitionnaire :

- Renforcer la sécurisation foncière du Site 2 - Rive droite de la Seine en complétant la convention signée avec la commune de Carrières-sous-Poissy par la mise en œuvre d'obligations réelles environnementales (ORE) associées aux parcelles concernées.
- Sur le site de compensation des Groues du Cerf, le Conseil départemental dans le cadre de son plan de gestion a prévu de reconstituer une lisière sur 0.4ha.

À la lumière des développements qui précèdent, la plus-value écologique de la mesure compensatoire « Rive droite de la Seine » devra nécessairement être minorée, voire exclue des bénéfices attendus dans le cadre des compensations.

Si comme nous venons de le voir, la mesure MC2 ne peut en aucun cas être considérée comme une mesure de compensation (tout au plus une mesure d'accompagnement), la mesure compensatoire « Plaine de Rocourt » interroge également.

L'étude d'impact identifie cette zone de la manière suivante :

« Ce site est actuellement occupé par des terres cultivées et fera l'objet d'une exploitation de granulats par GSM avant les travaux liés à la liaison RD190 – RD30. L'ensemble du site retenu occupe une superficie de 10,4 ha ».

Comme l'indique le pétitionnaire, ce site est donc un espace agricole cultivé, qui après exploitation du gisement par GSM, devait retrouver sa vocation agricole, conformément à l'arrêté préfectoral de remise en état.

Cependant, les conditions de remise en état ont été modifiées, pour le projet contesté, par arrêté préfectoral n°78-2019-10-21-006 du 18 octobre 2019. Cela permet au Conseil départemental de prendre comme état initial du site, celui prévu au nouvel arrêté et ne prenant donc pas en compte le caractère agricole qui lui était initialement affecté.

Pour rappel, de nombreuses espèces d'oiseaux impactées par le projet appartiennent au cortège des milieux agricoles et sont, de fait, dépendantes du maintien de l'agriculture. La destruction de terres cultivées représente donc avant tout un impact défavorable pour l'avifaune.

En outre, il résulte de l'annexe 10, que l'équivalence écologique, si équivalence écologique il y a un jour, ne sera atteinte qu'à un horizon de 10 ans.

On peut dès-lors s'interroger sur le sort des nombreuses espèces protégées, qui n'auront donc qu'à attendre que les mesures compensatoires produisent leurs effets et soient effectives dans 10 ans.

iv) - Sur l'absence de recherche d'autres solutions de substitution plus satisfaisantes

Pour délivrer une autorisation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, l'autorité administrative doit fournir une motivation précise et adéquate quant à l'absence d'autres solutions satisfaisantes.

Le Document d'orientation sur la protection stricte des espèces animales d'intérêt offre des pistes pour l'analyse concrète cette condition (p.61/90) :

« (37) L'analyse de la possibilité d'une « autre solution satisfaisante » présuppose l'existence d'une situation ou d'un problème spécifique pour lequel une solution doit être trouvée. Les autorités nationales compétentes doivent résoudre ce problème ou cette situation en choisissant, parmi les solutions possibles, la plus appropriée, qui assurera la meilleure protection de l'espèce tout en résolvant le problème/la situation. Afin d'assurer la protection stricte des espèces, il convient d'évaluer ces solutions au regard des interdictions visées à l'article 12. **Elles peuvent concerner le choix d'autres emplacements (ou tracés), échelles ou schémas de développement différents, ou encore d'autres activités, procédures ou méthodes.**

(38) En tout état de cause, une dérogation à l'article 16 ne doit intervenir **qu'en dernier recours**. La caractéristique commune essentielle de tout système de dérogation est qu'il est subordonné aux exigences prévues par la directive en faveur de la conservation.

(39) La même approche stricte s'applique à l'interprétation du mot « satisfaisante ». [...]

Selon l'avocat général, dans l'affaire C-10/96, "une dérogation ne saurait être admise que lorsqu'aucune autre solution n'impliquant pas l'inobservation de ces interdictions ne peut être adoptée"

Se penchant sur les « facteurs permettant d'évaluer l'existence d'une autre solution satisfaisante », le Document estime : qu'« il convient de souligner qu'une autre solution ne peut être considérée comme non satisfaisante au prétexte qu'elle causerait de plus grands dérangements ou qu'elle impliquerait un changement de comportement pour les bénéficiaires de la dérogation » (ibid.). Et d'ajouter concernant l'article 6, paragraphe 4 de la directive « Habitats » :

« les paramètres de référence utilisés pour ces comparaisons ont trait aux **aspects liés à la conservation et au maintien de l'intégrité du site et de ses fonctions écologiques**. C'est pourquoi, dans cette phase, d'autres critères d'évaluation, comme les critères économiques, ne peuvent pas l'emporter sur les critères écologiques » (p.7).

Dans son arrêt CJUE, 10 octobre 2019, C-674/17, la Cour de Justice considère que l'absence d'autre solution satisfaisante équivaut à « l'absence d'une mesure alternative permettant d'atteindre l'objectif poursuivi de manière satisfaisante, tout en respectant les interdictions prévues par ladite directive ».

Dans son Guide « Espèces protégées, aménagements et infrastructures » dans les projets d'activités, d'aménagements ou d'infrastructures, l'État apporte de précieuses précisions sur le contenu de la demande de dérogation à ce stade :

« La justification de l'absence de solution satisfaisante consiste à :

- faire la démonstration de la bonne application du principe général de l'évitement/suppression des impacts sur les espèces protégées dès les étapes initiales de conception du projet ;

- présenter la réflexion menée aux fins de réduire autant que faire se peut les impacts qui n'ont pu être évités et qui justifient la demande de dérogation à la protection stricte.

Les éléments attendus dans le dossier sont :

- les différentes solutions envisagées pour satisfaire le besoin auquel répond le projet ;
- les études de variantes ayant conduit à retenir progressivement différentes options ;
- un argumentaire sur les choix techniques retenus ;
- l'analyse des avantages et inconvénients de chacune des options du projet, en indiquant clairement ceux relatifs aux espèces protégées ;
- et justifier le choix retenu selon les raisons techniques, socio-économiques et environnementales, dont les enjeux liés aux espèces protégées.

La démarche consiste en une analyse globale des avantages et inconvénients de chacune des options du projet et à justifier le choix retenu selon les raisons techniques, socio-économiques et environnementales, dont les enjeux liés aux espèces protégées. Un tableau comparatif tel que celui présenté dans l'exemple page suivante pourra utilement être intégré au dossier ».

Ainsi, c'est toujours cette **approche restrictive** de la notion d'« autre solution satisfaisante » qui s'impose, centrée sur l'objectif de conservation posé par la directive – une solution ne pouvant être écartée par simple commodité administrative ou avantage économique.

La preuve de l'absence de solutions alternative revêt donc à la fois :

→ un travail de forme : l'existence de scénarios alternatifs,

Et

→ un travail de fond : la réalité de ces scénarios.

Cette recherche de solution plus satisfaisante fait cruellement défaut au cas d'espèce.

Il ressort du dossier d'étude d'impact que les seules alternatives qui aient été examinées par le pétitionnaire ne concernaient que des modifications mineures de tracé.

Jamais le pétitionnaire ne semble avoir intégré une réflexion plus large, c'est ce qu'indique à sa façon le CSRPN dans son avis favorable mais néanmoins très critique du 25 novembre 2021 lorsqu'il regrette : « que ce projet soit porté par une déclaration publique datant de 2013, sans qu'il ne soit pris en compte les changements relatifs à la notion de « zéro artificialisation nette du territoire » ou celles relatives aux mobilités douces » (production n°25 précitée).

PRODUCTIONS NON AU PONT D'ACHERES c/ PREFET 78

1. **Arrêté du préfet des Yvelines n° 2023/DRIAT/SPPE/049 du 03 juillet 2023**
2. Recours gracieux du 2 septembre 2023
3. Statuts NON AU PONT D'ACHERES
4. Statuts RIVES DE SEINE NATURE ENVIRONNEMENT
5. Statuts COPRA 184
6. Statuts ADIV ENVIRONNEMENT
7. Statuts CONSTRUIRE ENSEMBLE ANDRESY SOLIDAIRE
8. Statuts TRIEL ENVIRONNEMENT
9. Arrêté n° 2013039-0002 du 8 février 2013
10. Arrêté n° 2017356-0003 du 22 décembre 2017
11. Avis d'enquête publique d'autorisation environnementale
12. Arrêté n°22-106 du 7 novembre 2012 portant ouverture d'une enquête publique
13. Dossier d'enquête – volet A présentation
14. Dossier d'enquête – volet B étude d'impact volet eau
15. Dossier d'enquête – volet C pièces justificative volet eau
16. Dossier d'enquête – volet D demande de dérogation espèces protégées
17. Dossier d'enquête – volet E demande d'autorisation de défrichement
18. Dossier d'enquête – volet F réponses aux avis du CSRPN et de la MRAE
19. Dossier d'enquête – volet G annexes (extraits)
20. Avis DRIAT du 15 avril 2021
21. Avis ARS du 19 avril 2021
22. Avis DRAC du 20 avril 2021
23. Avis OFB du 28 avril 2021
24. Avis Service nature et paysages DRIAT du 30 avril 2021
25. Avis du CSRPN du 25 novembre 2021
26. Avis délibéré de la MRAE du 27 janvier 2022 (projet du Pont d'Achères)
27. Rapport d'information au CODERST
28. Avis du CODERST du 9 mai 2023
29. Avis délibéré de la MRAE du 23 avril 2020 (projet d'aménagement de la RD190)
30. Rapport du naturaliste Etienne Piéchaud octobre 2023
31. Courrier de mise en demeure adressé par les associations requérantes au président du CD78 le 5 octobre 2023
32. Courrier du Maire de Carrières-sous-Poissy au président du CD78 du
33. Article Actu 78 du 25 octobre 2023
34. Courriel préfecture des Yvelines du 9 octobre 2023
35. Conclusions et avis commissaire enquêteur
36. Attestation de M. Philippe Honoré
37. Description détaillé et historique des plantations de M. Honoré
38. Extrait du rapport de la Commission extra-municipale « Avenir de la plaine de Carrières-sous-Poissy » mai 2023
39. Étude dossier de demande de DEP ISDND Grésillons
40. Plan de sauvegarde de l'Édicnème Grand Lyon
41. Les promenades du canal présentation GPS&O
42. Délibération CA2RS du 16 décembre 2015