

> Le projet de déviation de Verneuil / Vernouillet est-il une infrastructure structurante ?

Le réseau structurant départemental est constitué de voies assurant le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles urbains du département. A titre d'exemple, le projet de liaison RD30 – RD190 (pont d'Achères) vient compléter le maillage du réseau routier départemental et constitue donc un projet d'infrastructure structurante.

A contrario, comme précisé au Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY) en vigueur, la déviation de la RD154 n'est pas un projet d'infrastructure structurante mais une voie nouvelle de contournement. Ce type de projet est destiné à compléter le réseau structurant évoqué ci-dessus.

> Les emprises du projet, pouvant aller jusqu'à 39 mètres ne cachent-elles pas un projet de plus grande ampleur ?

La déclaration d'utilité publique fige les principes du projet et notamment celui d'une infrastructure à 2x1 voie, si bien qu'il ne serait pas possible pour le Département de mettre en œuvre un aménagement à 2x2 voies sans le soumettre à de nouvelles enquêtes publiques.

Par ailleurs, les trafics prévus, même à long terme, ne justifient en aucun cas un aménagement de plus grande ampleur et les emprises prévues aujourd'hui ne sont pas adaptées pour accueillir une 2x2 voies. En effet, la largeur actuelle des emprises contient l'espace nécessaire pour accueillir la chaussée et ses équipements : zones de sécurité, fossés et bassins d'assainissement, pistes cyclables, rétablissement de chemins forestiers en souterrain, protections acoustiques...

La consommation d'emprises de 39 mètres dans la section forestière est très ponctuelle et correspond à l'endroit précis où seront aménagés le passage inférieur n° 2 et la voie d'accès au site des Glaizières. En dehors de points particuliers, l'emprise du projet est de l'ordre de 17 mètres en section forestière sur laquelle la route s'inscrit sur la majeure partie en suivant le terrain naturel. Sur les autres sections, le projet a été largement optimisé et le Conseil départemental rétrocèdera les emprises inutilisées à la fin des travaux.

> Il n'est pas nécessaire de réaliser le passage inférieur n° 2 et la voie d'accès au site des Glaizières puisque la société Terréal aura terminé son activité d'extraction sur le site avant le démarrage des travaux de la déviation.

Le passage inférieur n° 2 et la voie d'accès au site des Glaizières n'ont pas pour seule fonction d'assurer l'accès à la carrière, ils vont permettre de rétablir également la continuité de chemins forestiers (notamment allée des Coquetiers) et d'assurer la desserte de parcelles privées.

> Les bandes cyclables dans la section forestière peuvent-elles être sécurisées ?

Le projet tel que présenté lors de l'enquête préalable à la DUP prévoyait des pistes cyclables sur la section forestière. Ces aménagements cyclables séparés de la chaussée nécessitent des emprises plus grandes. Pour limiter l'impact du projet dans la forêt, et conformément aux remarques du commissaire-enquêteur, les pistes cyclables ont été transformées en bandes cyclables en phase d'études Avant-Projet Sommaire (APS). Néanmoins, la largeur de 1,75 m est conforme aux recommandations techniques en vigueur pour ce type d'aménagement et reste confortable.

> Qu'en est-il du projet de contournement des Mureaux ?

Ce projet figure toujours au schéma d'orientation stratégique du département en matière de déplacement (SDY) mais il est bien distinct du projet de déviation de Verneuil / Vernouillet qui bénéficie de sa propre Déclaration d'Utilité Publique. A ce jour, sa réalisation n'est pas programmée à court ou moyen terme, mais il est préférable de conserver les emplacements réservés dans les PLU afin de préserver l'avenir.

> La déviation est une atteinte à l'environnement car elle impacte une zone forestière et une plaine agricole et va nécessiter des emprises importantes.

- Les emprises ont été optimisées au maximum sur l'ensemble du projet pour limiter son impact sur les espaces boisés et la plaine agricole : gabarit des carrefours giratoires réduits de 70 à 40 mètres de diamètre, largeur de chaussée réduite à 6,50 mètres au lieu de 7 mètres, mutualisation des circulations cyclables avec la voie de desserte et de désenclavement agricole sur la dernière section. Ce travail se poursuit pour réduire tant que faire se peut la dimension des bassins d'assainissement.
- Sur la section forestière, le tracé emprunte en grande partie la route de la Séparation déjà existante de manière à limiter l'impact sur les boisements. L'emprise du projet y a déjà été réduite de 5 mètres, en retenant un principe de bandes cyclables à la place des pistes prévues initialement.
- Ainsi qu'il s'y était engagé dans l'étude d'impact, le Département mettra en place les mesures compensatoires au titre de la préservation du milieu naturel, ainsi que les mesures qui seront définies dans le cadre de la procédure de demande de dérogation au titre des espèces protégées. La réglementation en la matière, très exigeante, sera respectée.
- Le défrichement des espaces boisés sera compensé par la restitution de nouveaux espaces.
- Les dossiers réglementaires d'autorisation avant travaux relatifs aux procédures compensatoires seront élaborés courant 2016. Ces mesures compensatoires, qui restent à définir, seront réalisées principalement hors site.

> Les mesures compensatoires ne risquent-elles pas d'être minorées ou erronées ayant été établies sur la base d'une étude d'impact ancienne ?

Les inventaires faune / flore intégrés à l'étude d'impact de 2004 ont été actualisés sur la base de reconnaissances des milieux naturels réalisés sur un cycle annuel complet, entre 2014 et 2015.

> Validité de la DUP

La DUP a pour objectif d'autoriser le Conseil Départemental à acquérir les emprises par voie d'expropriation. Les ordonnances d'expropriation ont bien été publiées avant la date de caducité de la DUP, la procédure peut donc bien se poursuivre dans un cadre légal.

> Comment vont-être relogés les gens du voyage ?

Une convention a été passée avec le PACT Yvelines pour reloger les gens du voyage concernés par le tracé du projet et ce, conformément au droit européen. Néanmoins il ne s'agit pas de la création d'une aire d'accueil des gens du voyage.

> Comment justifier cette déviation alors que les prévisions de trafic ont été surestimées au moment de la DUP ?

Les prévisions de trafic au moment de la DUP en 2005 étaient de 11 950 véhicules par jour à l'horizon 2015 dans le centre de Vernouillet. Les données récentes (2012) issues de comptages automatiques (centre de Vernouillet) dépassent même ces prévisions avec 13 900 véh/j dont 3,5 % de poids lourds.

Les études montrent qu'avec la déviation projetée, le trafic en centre-ville serait diminué de moitié. Elles confirment aussi que la déviation va contribuer à améliorer la sécurité des déplacements et la qualité de vie dans la zone agglomérée (moins de bruit et de pollution).

> La déviation va engendrer une augmentation de trafic sur la commune de Chapet.

La nouvelle voie va induire une réorganisation des flux de circulation au sein des quartiers de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, desservis par les carrefours intermédiaires. Cependant ces voies conserveront leur caractère de desserte locale uniquement (pas de transit attendu).

Concernant Chapet, la voirie communale a été réaménagée et sa nouvelle configuration la rend dissuasive pour le trafic de transit.