

**Compléments de réponse du maître d'ouvrage à certaines questions
posées lors de la séance du 30 mai 2006:**

Question de M. Goron, président du Collectif Arcisien et Fontenaysien contre les nuisances de la N12 et de l'A12, relative aux mesures envisagées pour protéger du bruit les riverains de la RN12 à Bois d'Arcy et de l' A12 à Fontenay-le-Fleury

1) Il est tout d'abord confirmé à M. Goron, par la présente réponse, les termes du courrier du préfet des Yvelines en date du **6 avril 2006** qui faisait suite à son courrier sur le même sujet :

« Par courrier en date du 31 janvier dernier vous avez attiré mon attention sur les nuisances sonores ressenties par les riverains de la RN 12 à Bois d'Arcy. Vous évoquez en particulier un courrier de mon prédécesseur du 12 février 2001 faisant état d'une campagne de mesures de bruit sur les zones considérées afin de mieux apprécier les nuisances subies.

Il ressort des études effectuées que les niveaux sonores de jour, inférieurs à 65 db(A), ne permettent pas de justifier de nouveaux travaux de protection phonique sur la RN 12.

La situation acoustique sera néanmoins actualisée au vu des résultats de l'observatoire du bruit des infrastructures de transport terrestre du département, attendus pour la fin de l'année. Il sera examiné à cette occasion si le secteur concerné peut être classé en zone de bruit critique, condition nécessaire pour que des protections phoniques soient éventuellement envisageables.

Je vous précise par ailleurs que la direction départementale de l'équipement a programmé la mise en place d'un revêtement acoustique sur la RN12 entre les PR 28.800 et 30.100. Début septembre 2005, elle a ainsi procédé à la mise en place de ce revêtement dans le sens Dreux-Créteil. La mise en place du revêtement acoustique dans le sens Créteil-Dreux fait l'objet d'une demande de programmation prioritaire par la DDE, mais une date de travaux ne peut être encore arrêtée.

Signé : Pour le préfet, le secrétaire général de la préfecture des Yvelines »

2) D'une manière plus générale, le maître d'ouvrage rappelle que la politique de l'Etat en matière de lutte contre le bruit des infrastructures terrestres existantes (cas de la RN12 et de A12) vise à résorber en priorité des points noirs dus au bruit recensés (un point noir dû au bruit est un secteur où des bâtiments d'habitation sont exposés à un niveau sonore supérieur à 70 dB(A) de jour). Or la RN12 à Bois d'Arcy ne rentre pas dans cette catégorie prioritaire. Des points noirs dus au bruit existent sur la RN 10 ; deux viennent d'être traités à Elancourt et Maurepas ; d'autres le seront, notamment à Trappes avec le projet de couverture urbaine faisant partie du projet de requalification de la RN 10.

3) Un décret est récemment paru (n°2006-361 du 24 mars 2006) au sujet de **l'établissement des cartes de bruit** et des **plans de prévention du bruit** dans l'environnement, en modification du code de l'urbanisme. Ce texte prescrit l'élaboration et la publication de cartes, ainsi que des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Ces cartes doivent représenter le bruit émis par le trafic sur les infrastructures de transports mais aussi les installations classées pour la protection de l'environnement, pour l'existant **et les évolutions possibles**. Les plans de prévention du bruit comprennent en particulier les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit pour les cinq années à venir. En résumé, ce texte dont les modalités précises de mise en œuvre seront prochainement connues,

apportera des informations complémentaires aux associations et riverains et améliorera la programmation des mesures contre le bruit.

Question de M. Dereux, de Coignières, sur le développement des énergies alternatives et des voitures dites « propres » :

Les réserves de pétrole devraient effectivement s'épuiser d'ici 40 ans. Toutes les enquêtes montrent que les autres modes de transports ne seront pas en mesure de remplacer l'automobile pour de très nombreux besoins, auxquels il faudra pouvoir répondre.

Les constructeurs vont relever de véritables défis. Les automobiles devront consommer de moins en moins de carburants et produire le moins possible de CO₂.

En attendant que des alternatives crédibles soient applicables en série, une transition pourra s'opérer avec le gaz naturel, les carburants synthétiques et la combinaison de plusieurs sources d'énergie.

L'utilisation des véhicules électriques est encore confidentielle, à cause de leur manque d'autonomie. En revanche, les véhicules hybrides semblent avoir réel potentiel. L'hydrogène s'inscrit dans une vision à long terme et soulève encore beaucoup de questions.

Les biocarburants existent déjà. Le gouvernement a souhaité que leur vente atteigne les 6 % en 2010. Le gaz naturel de ville est déjà utilisé pour 4,5 millions de véhicules dans le monde. Ses réserves souterraines sont plus importantes que celles du pétrole.

Les groupes pétroliers se sont engagés à augmenter leurs investissements dans de nouvelles technologies. Un programme de recherche et de développement pour un véhicule sobre en carburant va être mis en place pour un montant de 100 millions d'euros.

En complément de cette réponse, **voir la fiche thématique « l'après pétrole » en annexe du présent document**, présentée par le Ministère de l'Équipement et des Transports, maître d'ouvrage du contournement de Nice, lors du débat public sur ce projet.

Argumentation en réponse à M. Mars, agriculteur aux Essarts-le-Roi :

Rappel de l'exposé de M. Mars (synthèse de la C.P.D.P. lors de la séance du 30 mai 2006) :

« Roger MARS note que de nombreux réseaux de transports internationaux convergent vers Paris et tendent à devenir un handicap pour le trafic interne à la région parisienne. L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines va quant à elle se trouver au confluent de pas moins de neuf voiries d'importance régionale, et devient ainsi une zone d'engorgement gigantesque. Le prolongement de l'A12 ne suffirait pas, selon lui, à écouler une telle quantité de trafic. Des associations proposent un tracé alternatif de l'A104 pour éviter l'engorgement. Les Essarts-le-Roi seraient pour leur part placés au confluent de l'A12, de la RN10, et de six autres voiries importantes. »

Le maître d'ouvrage récuse les hypothèses et les raisonnements retenus par M.Mars :

- 1) M. Mars a montré en séance une carte des projets routiers inscrits au Schéma Directeur de la Région Île-de-France en prêtant à l'Etat l'intention de réaliser tous ceux qui concernent les Yvelines. Cette assertion est inexacte. Le maître d'ouvrage rappelle que les seuls projets routiers de l'Etat envisageables à l'horizon 2020 sont indiqués page 31 de son dossier. Deux voies importantes citées par M. Mars n'y figurent pas avec la légende correspondante : l'A126 et l'ex A88 (liaison nord-sud entre l'A13, la RN 12 et la RN 10). Au sujet de l'ex A88, le Conseil Général n'envisage pas de réaliser sous sa maîtrise d'ouvrage la liaison RN 12-RN 10 et devrait en demander la suppression au S.D.R.I.F. dans le cadre de la procédure en cours de sa révision . Au sujet de l'A126, si l'Etat devait la réaliser, après les études de déplacements sur le plateau de Saclay, ce serait sur sa partie Est, après avoir mesuré toute la difficulté du franchissement des sources de la Bièvre (lire complément du maître d'ouvrage à la C.P.D.P. sur le thème : déplacements et Opération d'Intérêt National)
- 2) M. Mars prédit un trafic de près de 250 000 véhicules par jour sur la RN 10 au sud des Essarts-le-Roi si le prolongement de l'A12 se réalisait, avec la nécessité d'aménager une autoroute à 2 fois 8 voies. Il fonde son raisonnement par l'addition arithmétique (tous sens confondus) des trafics et des autoroutes ou routes à caractéristiques autoroutières qui convergent vers l'axe A12-RN 10, et suggère ainsi l'image d'un « entonnoir » qui ne pourrait absorber un trafic considérable. Ce raisonnement est faux : chaque nœud entre deux infrastructures routières donne lieu à des échanges, donc des décharges de trafic tout autant que des charges. Appliqué au boulevard périphérique de Paris, le raisonnement de M. Mars conduirait à l'élargir à 2 fois 20 voies , en additionnant les voies de l'A1 (2 x 3), l'A3 (2 x 3), l'A4 (2 x 4), l'A6b (2 x 2), l'A6a (2 x 3), l'A13 (2 x 3) et l'A14 (2 x 2), sans compter les autres voies qui s'y raccordent ! En supposant un instant que l'ex A88 se réalise, selon les hypothèses de M. Mars, pour assurer une liaison entre l'A13 et la RN 10 au sud des Essarts-le-Roi, il s'ensuivrait un délestage de trafic sur l'itinéraire A13 – A12 – RN 10 par Rocquencourt et le trafic au sud de la RN 10 ne saurait être l'addition pure et simple du trafic actuel et du trafic potentiel de l'ex A88 (calculé selon la capacité théorique de cette voie).