

*Philippe Chartier habitant de Lévis-sain-Nom*

J'ai consulté le document synthèse du dossier 2006 sur le débat public prolongement de l'A12.

Je m'attendais à un dossier présentant les différentes solutions possibles à l'augmentation du trafic sur la N10 et cela en toute impartialité comme précisé sur le site de la CNDP : "*dans un strict esprit de neutralité et d'impartialité*".

Je suis donc surpris que ce document mentionne le prolongement de l'A12 comme :

- "Demain sans projet : Sans prolongement de l'A12, le réaménagement de la RN10 : une solution partielle et temporaire".
- "Demain avec projet : le prolongement de l'A12 : une solution qui répond à l'ensemble des problèmes".

Ce débat semblerait donc ne concerner que "par où faire passer l'autoroute et à quel prix" et non pas "quelles sont **TOUTES** les solutions envisageables".

J'hésitai donc à faire part de mes observations, mais la réunion du débat public du 30 mars à Magny-les-Hameaux m'a conforté dans mon opinion : **l'aménagement de la RN10 est bien une solution envisageable évoquée par de nombreux participants.**

Je fais partie de ces personnes qui ont choisi de vivre à la campagne avec ses avantages (calme, nature, moins de pollution, loyer plus modéré) mais aussi avec ses inconvénients (pas de commerce, difficultés de transport) et je n'envisage pas de changer de mode de vie. Aussi je me sens un peu "agacé" quand "le mode de vie urbain" tendrait à bouleverser mon habitat (la liberté ne finit-elle pas où commence celle des autres ?).

Ces arguments "philosophiques" pour bien montrer que porter le débat sur un domaine purement concret et financier, serait hors de propos avec les conditions actuelles de notre société, où l'environnement joue un rôle de plus en plus important et est encouragé par les services publics eux-mêmes (ministère de l'écologie et du développement durable : <http://www.ecologie.gouv.fr>) ; pourquoi ne pas faire dès aujourd'hui ce qu'il faudra faire demain ?

L'objectif à atteindre est d'améliorer rapidement la circulation dans ce secteur, sans drainer pour autant celle des autres régions (comme ce serait le cas avec une autoroute permettant une augmentation de trafic conséquent), mais aussi de respecter l'ensemble de la population concernée (sans l'opposer) en n'introduisant pas de nouvelles nuisances (bruit, pollution, pertes d'espaces verts...) et même dans la mesure du possible en diminuant celles existantes.

La solution consiste à aménager ce trafic actuel sans en générer de nouveau par :

- le covoiturage ;
- le développement des transports collectifs ;
- l'encouragement aux circuits courts : prévoir des logements à proximité des lieux de travail et non pas proposer toujours plus de solutions autoroutières ;
- le réaménagement de la RN10.

Avantages :

- aucune population ne serait, à long terme, négativement impactée ;
- circulation ne drainant que les environs ;
- nuisances limitées en terme de pollution ;
- pas de destruction de l'environnement ;
- possibilité de réunification de Trappes par une circulation urbaine de surface ;
- pas de portes ouvertes à une urbanisation intensifiée de la grande banlieue parisienne ;
- possibilité d'aménagement immédiat des principaux points noirs que sont les carrefours de Trappes et de Coignières.

Désavantages :

- coût des travaux plus important ;
- mise en œuvre perturbant davantage certains riverains proches de la N10 pendant la période des travaux.

**Je demande donc que, dans ce débat public, la maîtrise d'ouvrage étudiée et présente cette solution comparativement aux autres solutions.**