

1. OBJECTIF DE LA CONTRIBUTION

La présente contribution a pour objectif d'examiner la nécessité de prolonger ou non l'A12, en se basant sur des hypothèses réalistes d'évolution du trafic routier, puis, cette nécessité étant établie, de choisir le meilleur tracé du point de vue de l'environnement, d'évaluer les impacts du tracé retenu sur la biodiversité de la zone, et enfin de proposer une solution simple et citoyenne pour préserver la zone autour de ce tracé.

2. FAUT-IL PROLONGER L'A12 ?

A ce point du débat public, l'utilité de prolonger l'A12 est souvent remise en cause, principalement par les habitants du Parc Naturel Régional (PNR). Certains d'entre eux pensent sincèrement (d'après moi avec un angélisme certain) qu'un bon essor des transports en commun, une prise de conscience de chacun d'utiliser le moins possible sa voiture, le développement du ferroutage, l'augmentation du prix du pétrole et sa raréfaction vont amener dans la période 2020-2050 une diminution « naturelle » de la circulation routière. Cette position est d'ailleurs celle des Verts.

D'autres habitants du PNR se rendent maintenant bien compte qu'il serait inhumain, socialement égoïste et irréaliste de faire passer le prolongement de l'A12 en zone urbaine. Du coup, si on prolonge l'A12, la seule solution logique et acceptable même à leurs propres yeux est le passage par le vallon du Pommeret, mais comme ils ne veulent pas de ce tracé, ils préfèrent rallier de façon opportuniste la position présentée plus haut : pas besoin de prolonger l'A12, donc pas de passage par le vallon du Pommeret.

Mais que cette position soit sincère ou calculée, je ne pense pas qu'elle soit réaliste. Sauf crise majeure mondiale (économique, guerre...), l'hypothèse la plus probable et partagée par de nombreux experts issus de différentes disciplines est la suivante : le trafic routier va continuer à croître dans les pays développés, certes à un rythme moins rapide que celui des cinquante dernières années.

Mon hypothèse personnelle est la suivante : le prix des combustibles fossiles va augmenter, et à partir de 2030, le pétrole va commencer à se raréfier, le gaz naturel prendra le relais comme carburant de transition. Parallèlement, la fusion nucléaire commencera à être maîtrisée sur le plan industriel, et l'électricité nucléaire produite par fusion va devenir la principale source d'énergie, bon marché, produite sans émission de CO₂, et sans déchets dangereux à grande durée de vie, contrairement aux centrales nucléaires actuelles à fission.

Dans ces conditions, le trafic routier ne va pas diminuer, les véhicules électriques vont simplement se substituer aux véhicules à moteur thermique.

On objectera que le stockage à grande échelle de l'électricité n'est pas au point. Aujourd'hui certes, mais considérons avec quelle rapidité les batteries des téléphones portables ont fait des progrès, dès lors que le marché lucratif a été présent. Je fais confiance au système capitaliste qui est le nôtre pour faire les avancées technologiques nécessaires dès lors qu'il y aura du profit à dégager, et ce sera le cas.

Les premiers à étudier et fabriquer en Occident des batteries de grande capacité et peu coûteuses seront sans doute les pétroliers qui savent mieux que quiconque que les profits considérables qu'ils ont réalisé avec le pétrole vont s'arrêter un jour. Peut-être les projets sont-ils déjà dans leurs cartons, ils attendent seulement pour passer à la phase industrielle que leurs profits diminuent notablement, ce qui n'est pas le cas actuellement puisque la hausse du prix du baril sans baisse de production augmente ces mêmes profits.

Une autre confirmation du développement probable du véhicule électrique pas cher est donnée par le développement actuel en Chine de la recherche dans ce domaine. La raison en est simple : par son industrialisation galopante, ce grand pays va élever rapidement le niveau de consommation de ses habitants, l'automobile et les transports routiers vont donc s'y développer. Mais le pétrole y est rare, et les USA essaient de les empêcher d'en acquérir les approvisionnements durables. Ils doivent donc chercher dès aujourd'hui des solutions basées sur d'autres types d'énergie. Ils vont donc fabriquer des véhicules électriques en grand nombre d'ici 5 à 10 ans pour leur marché intérieur, mais vont également inonder le marché mondial, avec certainement la réussite commerciale dont ils font preuve maintenant avec les produits de haute technologie.

Quelques mots concernant les transports en commun : les seuls exemples où ceux-ci se substituent efficacement aux transports individuels (c'est-à-dire avec augmentation du pourcentage d'habitants sans voiture), ce sont les villes avec un réseau efficace et maillé de métro souterrain. Est-il réaliste de l'envisager pour relier en tous sens (pas seulement vers Paris) les agglomérations de la grande couronne ? La réponse est bien évidemment non.

Ma conclusion est que **le trafic routier ne va pas diminuer à l'horizon 2020-250**, bien au contraire, **l'A12 doit donc être prolongée** puisqu'elle sera opérationnelle en 2020.

3. QUEL EST LE MEILLEUR TRACE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT ?

La nécessité de prolonger l'A12 étant établie, quel est le « meilleur » tracé parmi ceux proposés par le Maître d'Ouvrage? Du point de vue de la complexité des travaux, de leur coût, du délai de réalisation, de l'impact sur le tissu économique et social, le meilleur tracé est celui qui passe par le Vallon du Pommeret, je ne développerai pas ces aspects que d'autres ont argumentés.

Mais du point de vue de l'environnement, quel est le meilleur tracé ? Qu'est-ce que l'environnement ? Le dictionnaire (Micro Robert en l'occurrence) en donne la définition suivante : « milieu où vit l'homme ». **L'environnement est donc rural, naturel et urbain.**

Quel est le tracé de l'A12 qui impactera le moins l'environnement dans sa globalité rurale, naturelle et urbaine ? Le dictionnaire, par sa définition, induit une réponse logique et non polémique : **le tracé qui impactera le moins l'environnement est celui qui impactera le moins d'humains**, à moins de penser que certains humains valent plus que d'autres, et je n'ose pas croire que certains puissent le penser. **C'est donc le tracé qui passe en zone rurale** et enjambe le vallon du Pommeret par un viaduc.

Une autre façon de le dire, c'est que la logique et le comportement solidaire nous disent qu'il faut prioritairement préserver l'environnement urbain, c'est-à-dire du plus grand nombre, environnement dont la qualité est déjà bien inférieure aujourd'hui à celle du milieu naturel et rural

4. QUEL EST LE RISQUE SUR LA BIODIVERSITE ?

Le seul argument pouvant contrarier ce choix, ce serait l'impact important que pourrait avoir le passage de l'A12 sur la biodiversité de la zone traversée. Je suis moi-même passionné de botanique et d'ornithologie, et il ne me semble pas que la zone concernée abrite plus d'espèces végétales protégées (rares ou en voie de disparition) que n'importe quelle zone rurale en France. Bien au contraire, la présence importante d'une agriculture intensive, avec sa mécanisation, ses engrais chimiques, ses désherbants et ses pesticides a déjà fortement réduit de façon quasi irréversible la biodiversité de la zone et des milieux non cultivés proches, tous les naturalistes le savent bien, au point que l'on peut trouver indécent que le Parc ait le qualificatif « Naturel » dans cette zone où l'agriculture l'est si peu (voir l'*annexe* en fin du document).

Quand aux oiseaux ayant survécu à l'agriculture locale, contrairement à ce que l'on pourrait penser au premier abord, la circulation routière ne les dérange pas. On voit souvent sur le bord des routes des buses variables ou des faucons crécerelles perchés sur des piquets de clôture. Si l'on s'arrête, et à fortiori si on ouvre une portière, le rapace s'envole. Les oiseaux ont bien plus peur des promeneurs, des enfants et des chiens que des véhicules à moteur.

5. QUEL EST LE RISQUE D'URBANISATION AUTOUR DU TRACE RURAL ?

Une crainte légitime des habitants du Parc, c'est qu'une urbanisation rampante transforme petit à petit la zone rurale concernée en zone semi urbaine.

Soyons clair : la décision d'urbaniser ou non un territoire appartient aux municipalités et aux maires des zones concernées, ce sont eux qui délivrent les permis de construire.

Le danger ne peut donc venir que des maires eux-mêmes.

A cet égard, je voudrais rappeler la position du maire de Lévy Saint Nom, également président du PNR, que chacun pourra relire dans le « Verbatim » de la réunion de la CPDP tenue le 30 mars à Magny les Hameaux. Dans un premier temps, il s'inquiète fortement de l'urbanisation possible du PNR si l'A12 passe par le vallon du Pommeret. Dans un deuxième temps, suite à une question de la salle, il déclare que si ce tracé est retenu, il n'hésitera pas à urbaniser la partie au nord de l'A12, en prolongement de la zone d'activité économique de Coignières le long de la N10.

Si les habitants des communes du PNR concernées par le tracé rural veulent éviter l'urbanisation de la zone, ils devront lors des élections municipales futures élire des conseillers municipaux et des maires qui s'engageront fermement sur ce point, sans double langage ni double pratique.

ANNEXE : Exemples d'effets de l'agriculture intensive sur la biodiversité.

Les Orchidées sauvages

Les orchidées sauvages disparaissent dans les zones où les engrais chimiques (azote) sont présents.

Les produits fongicides détruisent entre autre certains champignons présents dans le sol indispensables à la germination des graines d'orchidée, et parfois à leur croissance, par association avec leurs racines (mycorhize).

Les insectes et les oiseaux

Les insecticides tuent les insectes dits nuisibles, mais également les insectes auxiliaires des cultures, c'est tout un équilibre est détruit.

Les insectes constituent une grande part de la nourriture des oiseaux (passereaux), cette chaîne alimentaire est rompue par les insecticides : Soit les insectes sont tués, et il y a donc un déficit en nourriture pour les oiseaux , soit ils deviennent résistants aux produits chimiques employés, mais ingérés par les oiseaux, ceux-ci s'empoisonnent ou ne se reproduisent plus. C'est un des processus par lequel des espèces d'oiseaux disparaissent dans les zones d'agriculture intensive.