

## **Réunion exceptionnelle du Conseil Scientifique de FONDATERRA**

**le 27 février 2006**

### **Objet : Etude du projet de prolongement de l'autoroute A12**

Les recommandations du Conseil Scientifique de FONDATERRA issues de l'étude rapide des éléments du dossier sont présentées ci-dessous. Il s'agit essentiellement de recommandations d'études complémentaires à conduire afin de mieux éclairer les décideurs.

#### ***Liste des participants***

*Pour le Conseil Scientifique* : Beat Bürgenmeier, Valérie Masson Delmotte, Natarajan Ishwaran, Dominique Ganiage, Thanh Nghiem, Guy Reynaud, Jean-Paul Vanderlinden

*Pour le bureau Fondaterra* : Sylvie Faucheux, Marie-Françoise Guyonnaud

---

#### **1. Faire un inventaire des expériences au niveau international et prospective multi-modale**

Des études – réalisées notamment aux Etats-Unis et au Canada – existent sur les impacts d'une autoroute. Ces études convergent toutes. Pourquoi ne pas faire un bilan de ces travaux ?

Il serait utile d'analyser les réponses apportées à ces questions notamment en terme de développement multi-modal et de développement de solutions de transport en commun.

#### **2. Mieux appréhender la demande sociale en matière de déplacements pour appréhender les réponses adaptées**

Relativement aux déplacements des personnes, il serait souhaitable de mener une étude sur les besoins de déplacements effectifs, qui devrait être facilitée par l'existence de données. Cette analyse permettrait de mieux évaluer les usages de l'autoroute et de prendre en compte les nécessaires développements d'alternatives du type transport en commun.

#### **3. Analyser les enjeux de gouvernance sur ce projet**

Par ailleurs, ce projet réapparaît de manière récurrente alors que des décisions n'ont pas été prises. Phrase supprimée.

Par contre, ce projet relaie des réalités environnementales, économiques et sociales inégales entre territoires traversés par le tronçon d'autoroute et divise donc les élus.

De fait, il serait utile de mener une analyse de sciences politiques afin de comprendre comment construire une majorité convergente malgré les divergences et ce, en raisonnant en terme de compensation.

Quel que soit le scénario retenu, un réaménagement urbain sur Trappes et La Verrière apparaît nécessaire. Dès lors, le coût des solutions proposées devrait prendre en compte le coût global de l'opération.

Cette analyse pourrait alors conduire à faire apparaître d'autres solutions. Pourquoi ne pas comparer le coût des scénarios de nouveau tronçon d'autoroute au coût d'une solution d'aménagement de la N10 avec déplacement éventuel des populations sur les tronçons problématiques de la N10 (Trappes et La Verrière) ?

#### **4. Mieux comprendre les interactions et intégrer les effets indirects d'un tel projet**

Les interactions entre les changements d'usage (induits par ce nouveau tronçon d'autoroute), les changements climatiques et la biodiversité constituent une situation nouvelle. Dans le cadre d'une nouvelle infrastructure routière, il serait nécessaire d'évaluer les effets indirects d'un tel projet.

Les nuisances des transports, notamment des transports routiers, ne se limitent pas à leur contribution aux changements climatiques. Les effets multiples de cette pollution sur les êtres vivants, les bâtiments et les écosystèmes sont désormais bien identifiés et commencent à être quantifiés. Moins reconnus, les effets de coupure et morcellement des écosystèmes jouent un rôle certain mais difficile à apprécier dans l'érosion de la biodiversité.

Quel est le coût en matière d'environnement et de santé publique, notamment lié à la dégradation des paysages et à ses effets sur la biodiversité, aux émissions diffuses ... ?

#### **5. Renforcer la modélisation des coûts et conséquences du projet envisagé et de ses scénarios**

Cette modélisation devrait prendre en compte notamment :

- les effets possibles de l'augmentation inéluctable du prix des carburants sur la fréquentation de l'autoroute,
- l'effet possible de dilution du trafic sur une autoroute payante pour les territoires traversés,
- l'effet possible du développement d'alternatives en matière de transports en commun,
- l'évolution des styles de vie,
- l'impact sur la biodiversité, ...
- et surtout les coûts des impacts environnementaux

Les membres du Conseil Scientifique de Fondaterra ont été conviés à proposer des personnes susceptibles d'être auditionnées. Les noms de ces personnes devront être communiqués au secrétariat de Fondaterra avant le 7 mars.