MOBILISER,
RÉSISTER,
TRANSFORMER !

LES AMIS DE LA TERRE

LES AMIS DE LA TERRE FRANCE
MUNDO M
47 AVENUE PASTEUR
93100 MONTREUIL

CONTACT PRESSE :

Florent COMPAIN
06.12.54.60.03
presidence@amisdelaterre.org

ASSISES DE LA MOBILITÉ

LES AMIS DE LA TERRE FONT LEURS PROPOSITIONS CONCRÈTES POUR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Les Amis de la Terre France

DES CONDITIONS PRÉALABLES À L'ÉTUDE D'UN PROJET

1. Un projet d'infrastructure de transport doit répondre aux besoins d'échanges et de déplacements de la population.

2. Préalablement à un nouveau projet d'infrastructure de transport, un état des lieux doit être établi sur le territoire concerné.

3. L'état des lieux doit identifier les modes et infrastructures de transports existants. L'état des lieux spécifie :
- les emprises foncières de chaque infrastructure;
- l'historique des circulations sur une période de dix années au minimum ou à défaut depuis leur mise en service;
- les émissions polluantes de chacun des mode de transports notamment les PM10, PM2,5 et NOX;
- les bassins de populations;
- les capacités de chaque infrastructure comparées à des infrastructures semblables tant en France qu'en Europe;
- les améliorations capacitaires résiduelles;

4. En fonction de cet état des lieux, un ou plusieurs scénarios de priorités sont établis qui prennent en compte les besoins les plus pressants pour la santé publique, l'environnement et l'activité socio-économique.

5. Il est ensuite établi une comparaison des coûts prévisibles de chacune des priorités et du projet qui permettent de traiter au mieux les besoins identifiés

6. Les indicateurs de pertinence d'un projet d'infrastructure doivent mettre en évidence ses effets sur le climat, la disparition de terres, la destruction de biodiversité.

7. Les effets du projet sont mis en perspective avec le résultat de l'état des lieux sur les mêmes critères.

8. Pour être retenu, un projet d'infrastructure doit présenter le meilleur rapport coût avantage en comparaison avec les autres priorités.

9. L'étude d'un nouveau projet d'infrastructure ne peut être poursuivie si les sources de financement ne sont pas précisément identifiées et présentées à la population.

10. Tout projet doit, dès la phase préliminaire d'étude, intégrer l'accessibilité en pleine autonomie pour les personnes à mobilité réduite sans discrimination.

11. Aucun projet d'infrastructure ne peut être poursuivi s'il existe des infrastructures de transports dont les capacités ne sont pas utilisées ou portées à leur maximum. Les dites capacités étant définies également par comparaison avec des infrastructures semblables en France ou en Europe.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Aucune augmentation des gaz à effet de serre, aucune dégradation de la biodiversité, aucune artificialisation des terres, aucune réduction du potentiel agricole n'est acceptable a priori. Par conséquent :

1. La capacité d'une infrastructure existante doit être mesurée avant tout projet de nouvelle infrastructure. La mesure est réalisée au moyen des descriptifs et pratiques existantes et par des comparaisons avec des infrastructures équivalentes.

2. Il ne peut y avoir projet de création ou d'agrandissement d'infrastructure routière ou autoroutière sans avoir au préalable porté les infrastructures de transports collectifs existantes à un niveau d'équipement permettant la meilleure circulation des moyens de transports collectifs ; ni sans avoir épuisé toute amélioration de la gestion opérationnelle de l'infrastructure existante par comparaison avec celles de même type.

3. Dès lors qu'il existe une réserve capacitaire pour une infrastructure existante, par l'amélioration de ses équipements ou par l'amélioration de sa gestion, il ne peut être lancé de travaux pour une nouvelle infrastructure de transport.

4. Toute taxation « environnementale » ne peut servir qu'à des actions contribuant effectivement à la protection de l'environnement ou de la santé publique.

5. Le droit à la mobilité ne peut être discriminatoire, il implique l'accès de toute la population aux infrastructures et aux différents modes de transport.

6. Le droit à la mobilité implique une obligation d'offre et de service de la part des gestionnaires de transports publics.

CONDITIONS PRÉALABLES À UNE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

1. L'utilité publique du projet doit être fondée par priorité sur la pertinence de la réponse aux besoins du plus grand nombre. La création d'une infrastructure ne peut donc en aucun cas se justifier par une logique de concurrence et de part de marché à conquérir.

2. L'utilité publique d'une nouvelle infrastructure de transport ne peut être présumée, même par des accords entre États , elle doit être prouvée.

3. Toute prévision de trafic notamment doit être validée par une comparaison avec les performances d'infrastructures équivalentes en France et en Europe.

4. Tout projet d'infrastructure doit inclure une estimation des tarifs qui participent à l'équilibre financier et qui seront proposés aux usagers.

5. Un projet d'infrastructure de transport peut trouver son équilibre financier grâce à des subventions publiques. Dans ce cas elles doivent faire l'objet d'une présentation détaillée dans le plan d'équilibre d'exploitation.

6. Tout projet doit faire l'objet d'une analyse indépendante, impartiale et complète ; toute étude dont l'auteur est en relation ou a été en relation rémunérée au cours des cinq années précédant sa désignationavec l'un des promoteurs du projet ne peut être qualifiée d'indépendante.

Toute étude dont l'auteur a pris position en faveur d'un projet ou a participé à des études au service du promoteur d'un projet ne peut être qualifié d'impartial sans qu'il soit nécessaire de démontrer son intérêt direct ou indirect.

Charte de l'Environnement, loi constitutionnelle de 2004, article 6 :
« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. ».

7. L'évaluation environnementale doit être incluse dès l'origine du projet: impact sur l'eau, les sols, la biodiversité, le climat, le bilan carbone.

8. L'étude servant de fondement au projet doit être vérifiée et certifiée. Les citoyens doivent avoir accès à toutes les analyses et peuvent apporter leur propre expertise. Toutes les questions qu'ils soulèvent doivent trouver des réponses précises au moment de l'enquête d'Utilité Publique.

9. Un service de l'État ne peut certifier une étude portée par un autre service de l'État.

LORSQUE L'UTILITÉ PUBLIQUE A ÉTÉ ÉTABLIE :

1. La disponibilité du financement pour l'ensemble du projet d'infrastructure doit être un préalable au lancement des marchés de travaux pour sa réalisation.

2. Il ne peut y avoir un lancement par tranche sans disponibilité du financement pour la totalité de l'infrastructure.

3. L' étude socio-économique-environnementale qui a permis d'aboutir à une DUP doit être réactualisée au moment du lancement des marchés de travaux, afin de comparer les prévisions présentées dans le dossier d'enquête publique et la situation réelle.

4. Le résultat attendu d'un projet ayant été déclaré d'Utilité Publique, au terme de l'étude socio-économique et environnementale (cf supra) doit obligatoirement être garanti par une assurance. Ainsi en cas d'échec et donc de destruction inutile des ressources naturelles, l'assurance doit pouvoir couvrir la remise en état et/ou la compensation des destructions.

5. Toute infrastructure de transport dont au moins une partie a été financée par des financements publics doit faire l'objet d'une publication du bilan des résultats économiques et sociaux établi par le maître d'ouvrage, trois ans après la mise en service sans pouvoir excéder un délai de cinq ans. Tout retard de publication est sanctionné.

6. Dès la mise en service d'une l'infrastructure de transport ayant fait l'objet d'une subvention publique, toutes les informations sur les capacités, fréquentations, l'utilisation, les tarifs, doivent être rendues accessibles au public par un accès libre sans qu'il soit nécessaire d'en faire la demande.