



COMMUNICATION

**CHARTRE DE QUALITE
DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORTS**

PRESENTEE PAR
MONSIEUR JEAN-PAUL HUCHON
PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL
D'ILE DE FRANCE

MARS 2000

**CHARTRE DE QUALITE
DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT**

**CONSEIL REGIONAL
D'ILE-DE-FRANCE**

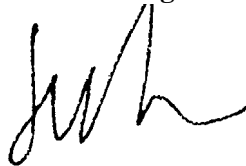
MARS 2000

Le projet de Contrat de Plan prévoit, dans son chapitre consacré aux objectifs généraux poursuivis conjointement par l'Etat et la Région, que :

"tous les projets d'infrastructures devront être conçus, concertés, réalisés en conformité avec les orientations de la Charte Régionale des Infrastructures afin de leur conférer une qualité environnementale optimale".

Vous voudrez bien trouver ci-après, le document de référence de cette nouvelle démarche.

Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPH', written in a cursive style.

JEAN-PAUL HUCHON

**CHARTRE DE QUALITE
DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT**

PREAMBULE

En charge de l'aménagement du territoire, l'Etat et la Région Ile-de-France sont garants des grands choix opérés en matière d'urbanisation, de localisation d'activités, de valorisation de ses espaces naturels, d'infrastructures de transport.

Concilier ces différentes dimensions dans une perspective de développement durable, telle est aujourd'hui l'ambition régionale.

La politique des transports revêt, dans cette démarche, une importance toute particulière :

22 millions de déplacements motorisés quotidiens témoignent de l'activité d'une Région qui est devenue la troisième aire métropolitaine économique de la planète.

Ces usagers, particuliers et entreprises, soumis à des impératifs de mobilité accrus, expriment des besoins de plus en plus exigeants : ceux-ci portent tout à la fois sur la qualité des infrastructures et des dessertes et sur celle des services offerts par les transports collectifs. L'élaboration récente du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, largement ouverte aux usagers, a bien mis en lumière ces préoccupations et ces attentes.

Parallèlement, l'insertion d'infrastructures nouvelles dans un milieu sensible, soumis à une forte densité d'occupation, provoque souvent des réactions qui aboutissent à des blocages et à des contentieux : les atteintes à l'environnement et l'insuffisance de dialogue avec les populations concernées en sont les causes principales.

Les collectivités, qui cofinancent ces ouvrages de manière significative, ne peuvent rester indifférentes devant une telle situation, coûteuse pour les finances publiques et pénalisante pour nos concitoyens.

LES OBJECTIFS DE LA CHARTE

Sans se substituer aux réglementations et procédures existantes, qu'il convient au contraire d'appliquer de façon exemplaire, **la Charte francilienne de réalisation des infrastructures de transport vise l'excellence des projets en s'inscrivant dans une démarche qualité.** Celle-ci s'appliquera en priorité, tant pour les transports individuels que collectifs, aux projets d'infrastructures nouvelles mais aussi aux opérations les plus significatives de requalification des infrastructures existantes.

Elle a pour objectif de concilier efficacité des dessertes et qualité de l'insertion des ouvrages dans l'environnement en s'appuyant sur une concertation large et approfondie.

Article 1 - La réalisation d'une infrastructure de transport doit faire l'objet d'une approche ouverte exemplaire

⇒ Les signataires de la Charte se déclarent décidés à poursuivre les objectifs suivants :

- * améliorer la qualité fonctionnelle et technique des projets,
- * mieux insérer les infrastructures dans l'environnement et réduire les nuisances engendrées par les transports,
- * prendre en compte l'intermodalité,
- * valoriser les ressources humaines, énergétiques et naturelles locales,
- * contribuer au développement économique et à l'emploi,
- * rendre un service amélioré au public et faire des économies de gestion,
- * évaluer, sur le long terme, l'utilité socio-économique des infrastructures en cause,
- * favoriser la concertation durant toutes les phases du projet : conception, réalisation, exploitation.

Article 2 - L'amélioration de la qualité des études

⇒ ***Etudes fonctionnelles et techniques***

Dans le contexte urbain dense de la première métropole européenne, les études fonctionnelles et techniques de conception de l'ouvrage doivent atteindre un niveau de qualité élevé. Il doit se traduire notamment à travers :

- * la qualité des études de trafic en rapport avec l'ensemble des alternatives
- * la recherche de l'innovation technologique susceptible d'améliorer l'utilité, l'efficacité. l'examen approfondi dès l'amont, de variantes et solutions alternatives et l'intégration globale de l'ouvrage.
- * la qualité de l'analyse critique des méthodes d'études utilisées

⇒ **Etudes environnementales**

Elles doivent définir *un véritable parti d'aménagement* intégrant le champ géographique et les thèmes les plus variés afin de servir de support réel de concertation et de négociation.

Doivent être abordés et étudiés de façon approfondie :

- * la réduction des effets de coupure pour les zones habitées,
- * la recherche d'effets structurants positifs sur l'urbanisation et les paysages,
- * la réduction du bruit,
- * la maîtrise de l'énergie et de la consommation,
- * la maîtrise des émissions polluantes sur l'eau et l'air,
- * le respect des espaces naturels et le maintien de la biodiversité,
- * la recherche d'impacts socio-économiques et, dans la mesure du possible, écologiques, positifs,
- * le service rendu aux usagers et la qualité de la vie des riverains.

Article 3 - L'amélioration de la concertation

⇒ Il n'y a de concertation que si chacun est prêt à aborder la rencontre dans l'écoute, le respect mutuel, le souci d'un travail en commun, à modifier son point de vue, à l'enrichir par celui des autres.

⇒ C'est pourquoi, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place, pour chaque projet, **un dispositif de concertation le plus en amont possible et se poursuivant au delà de la mise en service**, fondé sur les principes suivants :

- * transparence (accès et discussion sur les programmes d'études, les rapports d'études et leurs compléments éventuels, qualité des notes de synthèse non technique)
- * dialogue sur les solutions alternatives
- * présence possible d'un témoin indépendant en tant que de besoin (individu ou commission)

* établissement de comptes-rendus validés par les participants, ainsi que de bilans de la concertation qui seront rendus publics

* disponibilité du maître d'ouvrage en cas d'expertise complémentaire

* **suivi des engagements du maître d'ouvrage et de l'utilité socio-économique du projet après sa mise en service.**

⇒ Le maître d'ouvrage apporte un soin particulier à ce que les règles du dialogue soient validées par ses partenaires.

⇒ Il est nécessaire d'évaluer la concertation : les partenaires acceptent de procéder à une évaluation conjointe afin d'enrichir les pratiques et la méthodologie de la concertation appliquées aux infrastructures de transport. Cette évaluation pourra être organisée avec l'aide de la Cellule Technique de Suivi et d'Evaluation de l'application de la Charte qui sera créée au sein de l'ARENE.

Article 4 - L'amélioration de la qualité d'exploitation et de service à l'utilisateur

Les attentes des usagers, particuliers comme entreprises, soumis à des impératifs de mobilité accrus, portent à la fois sur la qualité des infrastructures et des dessertes et sur celles des services offerts, aux voyageurs comme aux marchandises, par les transports collectifs.

⇒ Intégration environnementale, utilité socio-économique, transparence doivent demeurer la règle pendant l'exploitation des ouvrages.

⇒ Les partenaires s'engagent à mettre en place des indicateurs d'évaluation destinés à améliorer la qualité de l'exploitation et le service rendu à l'utilisateur.

Mise en œuvre de la Charte

Afin de faciliter celle-ci, la Région :

⇒ met à la disposition des acteurs une ligne budgétaire consacrée aux "Actions d'information et de concertation". L'objectif est d'encourager la mise en place de systèmes d'information et de concertation de qualité sur le territoire régional.

⇒ crée un « fonds pour expertises et évaluations environnementales » afin de mieux caractériser les impacts des ouvrages évoqués lors des réunions de concertation. Une collectivité territoriale ou une association agréée pourront faire appel à ce fonds.

⇒ crée, au sein de L'ARENE, une Cellule Technique de Suivi et d'Evaluation de l'application de la Charte. Cette Cellule, en liaison avec l'IAURIF, proposera :

- * des échanges d'expériences pour l'information et la formation des maîtres d'ouvrage ;
- * un guide regroupant et commentant les réglementations nationales applicables en matière environnementale;
- * un guide des bonnes pratiques de la Concertation ; celui-ci, établi à partir d'une banque de données, comportera également des conseils méthodologiques concernant les règles du jeu à établir pour une concertation efficace et sur le long terme ;
- * une aide à la démarche qualité des maîtres d'ouvrage et, s'ils le souhaitent, un appui pour des certifications ;
- * son expertise, pour des opérations expérimentales sur le terrain à la demande des maîtres d'ouvrage.

Les acteurs, publics ou privés, de la politique régionale des transports qui souhaiteront adhérer à cette charte pourront le faire soit au travers d'un engagement spécifique, soit lors des conventions passées dans le cadre de la réalisation des objectifs du Contrat de Plan.