

# **CHARTRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

## **POUR LES TRANSPORTS**

### **PREAMBULE**

*L'organisation et la gestion des systèmes de transports, par leur impact sur les conditions de vie et sur l'environnement, et par leur rôle dans l'économie publique et privée, constituent des pièces maîtresses du développement, dont la durabilité au sens de multiples accords internationaux doit dorénavant être une qualité essentielle.*

*L'ATEC, dont l'ambition fondamentale est d'être un lieu privilégié de rencontres et d'échanges entre les spécialistes des techniques de transport, de l'environnement et de la circulation, se doit d'inscrire le développement durable comme une référence de son action.*

*Une information insuffisante et une interprétation erronée de la notion de développement durable ont souvent conduit dans le passé à considérer que sa prise en compte consiste prioritairement à établir des contraintes fortes en matière environnementale dans la conception de projets, qu'ils soient organisationnels ou techniques, qu'ils concernent l'urbanisme, les infrastructures, les véhicules ou les services.*

*En fait on sait maintenant que la notion de durabilité, indissociable de la notion de développement, doit être l'un des moteurs de l'action, et non un frein. Les trois composantes de base qui doivent assurer la réussite d'un projet de transport sont le développement économique, le développement social et le développement environnemental, qui, dépassant la seule protection de l'environnement vise à l'améliorer. Sans l'existence de ces trois composantes du développement, la durabilité elle-même n'offre plus guère de sens.*

*Quelles sont alors les technologies et les organisations les plus prometteuses, comment les évaluer et en promouvoir l'appropriation par le plus grand nombre ?*

*De nombreuses pistes sont envisageables, certaines ont commencé à être explorées. Des progrès considérables ont déjà été obtenus sur la conception des véhicules, sur l'intégration des infrastructures dans leur environnement, sur l'information et la communication. L'équilibre entre les décisions et incitations publiques, les stratégies d'entreprises, les choix des usagers méritent d'être attentivement préservés.*

*Par le présent document, l'ATEC compte jouer son rôle dans la promotion de la durabilité des projets de transport, c'est-à-dire de toutes les actions relatives à l'organisation des déplacements des personnes et des biens, qu'il s'agisse de création ou de modernisation d'infrastructures, de nouveaux services ou de l'amélioration de l'exploitation.*

*Cette chartre fournit des repères pour l'évaluation des bonnes pratiques et pourra progressivement se prolonger par des procédures pour la certification des projets.*

## **PRINCIPES**

### **GROUPE A : CONCEPTION ET GESTION DES PROJETS**

#### **PREMIER PRINCIPE :**

#### **STRATEGIE**

**Tout projet d'infrastructure, de système d'exploitation ou d'équipement doit s'inscrire dans une vision globale et une stratégie durable clairement exprimées.**

*Cette stratégie s'exprime en termes de satisfaction des besoins économiques, d'équité sociale et de qualité environnementale.*

*La réponse à la demande de mobilité doit être envisagée dans une perspective plurimodale.*

*Les liens entre la politique des transports et les autres politiques telles que l'aménagement du territoire, la maîtrise des risques naturels et technologiques, le paysage, le cadre de vie, l'habitat, les services, l'aménagement urbain, l'environnement, la santé, la sécurité, l'industrie, le commerce, la culture, les sports et loisirs, doivent être exprimés et constituer le cadre de conception du projet.*

#### **DEUXIEME PRINCIPE :**

#### **DEBAT PUBLIC**

**La concertation s'impose en permanence depuis l'établissement des idées directrices jusqu'à la mise en service et au fonctionnement des infrastructures.**

*La concertation avec les parties prenantes doit dépasser les exigences réglementaires, telles que les procédures d'enquêtes préalables aux déclarations d'intérêt public, pour attester la durabilité d'un projet. Elle ne se limite pas à une simple information, et doit permettre l'expression des parties prenantes, tout en restant distincte de la prise de décision.*

*Les outils d'information, de communication et de débat doivent être multiples.*

*Des instruments de suivi doivent être mis à la disposition des participants, pour permettre une évaluation périodique, et la définition d'éventuelles actions correctives après mise en œuvre du projet. La participation des citoyens est une composante essentielle de la légitimité du projet.*

#### **TROISIEME PRINCIPE :**

#### **PARTENARIATS**

**L'organisation de la concertation et de la cohérence des décisions entre les institutions et les centres de responsabilités indépendants, est une condition nécessaire.**

*Les multiples décisions qui influent sur les projets de transports doivent être examinées et mises en cohérence. Cette démarche suppose des procédures bien identifiées, la définition d'objectifs précis, ainsi qu'une clarification des responsabilités incombant à chacun des partenaires et décideurs, et l'organisation des échanges d'informations et du suivi.*

## **QUATRIEME PRINCIPE :**

### **IMPACTS SUR LA SOCIETE ET L'ECONOMIE**

**L'impact territorial du projet, les bénéficiaires et les impliqués doivent être clairement identifiés et pris en compte.**

*L'appréciation doit prendre en compte :*

- *les besoins des générations futures*
- *les effets potentiellement induits sur la vie économique et sociale des territoires environnants*
- *les répercussions géographiques plus lointaines*
- *les incidences sur l'emploi, quantitativement et qualitativement, ainsi que la promotion des compétences professionnelles*

*Les projets doivent faciliter plus particulièrement la mobilité des personnes physiquement ou socialement défavorisées.*

*D'une façon générale, des indicateurs multicritères pertinents doivent être déterminés en vue de décrire la situation initiale et de comparer les évolutions aux résultats attendus. Les méthodes et moyens de suivi doivent être mis en place dès l'origine.*

## **CINQUIEME PRINCIPE :**

### **PERENNITE**

**Le projet doit être susceptible d'évolutions diverses pour s'adapter aux modifications des besoins et garantir la performance et la qualité d'usage dans le temps. Il doit pouvoir permettre des évolutions pouvant aller jusqu'à la déconstruction éventuelle.**

*Les infrastructures et les systèmes de gestion des transports ont des durées de vie très longues. La plupart des prévisions sont élaborées pour des échéances de 10 à 20 ans. Des exercices de prospective à plus long terme avec des bouleversements éventuels de la demande doivent être recommandés, dans le but de déterminer les besoins de souplesse et d'évolutivité des projets.*

## ***GROUPE B : ASPECTS TECHNIQUES***

## **SIXIEME PRINCIPE :**

### **CONSOMMATION DE RESSOURCES**

**Le projet doit conduire à une économie de ressources**

*Les ressources concernées par la construction, l'exploitation et la maintenance des systèmes de transport sont :*

- *l'énergie*
- *les matériaux de construction*
- *les matières consommées*

*Dans toutes les facettes des projets, le recyclage des produits doit être un objectif privilégié.*

## **SEPTIEME PRINCIPE :**

### **ESPACE**

#### **Le projet doit conduire à une utilisation rationnelle de l'espace**

*La première contrainte dans laquelle s'inscrit un projet de transport est en général l'espace géographique. Il s'agit d'une denrée rare pour laquelle la compétition est rude, autant dans la sphère publique que dans la sphère de la propriété privée. Selon les objectifs et les caractéristiques du projet, l'acceptation d'aliénation de parcelles de terrain en sera différente, en particulier par les riverains, existants et futurs.*

*Le projet s'inscrivant dans l'aménagement urbain ou dans l'aménagement du territoire, les changements dans l'usage de l'espace doivent être considérés.*

## **HUITIEME PRINCIPE :**

### **SANTE**

#### **Les impacts du projet sur l'homme et sur la santé publique doivent être évalués, dans l'objectif de réduire les nuisances actuelles et futures.**

*La haute qualité environnementale des projets doit être recherchée par la prise en compte des attentes des riverains et des usagers, en matière de bruit, de pollution atmosphérique, de confort et de prévention du stress.*

*La conception des projets doit induire un niveau de sécurité optimal, basé sur la maîtrise des risques naturels et technologiques.*

## **NEUVIEME PRINCIPE :**

### **ECOSYSTEMES**

#### **Les impacts du projet sur les écosystèmes doivent être évalués et traités.**

*Les écosystèmes examinés incluent la flore, la faune, les cours d'eau, en lien avec l'air et le sol.*

*Le traitement de l'effet de serre, la préservation de la biodiversité, la maîtrise de l'artificialisation des sols et la prévention des pollutions sont des objectifs majeurs.*