

Charte d'objectifs développement durable

Certification HQE Infrastructures durables

TABLE DES MATIÈRES

1.	CONTEXTE DE L'OPÉRATION.....	3
1.1.	EXTRAMOBILE : LA CONCRÉTISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS 4	4
1.1.1.	UNE AMBITION NOUVELLE POUR LES MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES	4
1.1.2.	EXTRAMOBILE : DES PROJETS ISSUS D'UNE STRATÉGIE PARTAGÉE	4
1.1.3.	UN PROJET D'ENVERGURE TERRITORIALE	4
1.1.4.	UNE VISION INTÉGRÉE DE LA MOBILITÉ DURABLE	4
1.1.5.	UNE TRANSFORMATION DU CADRE DE VIE ET DU TERRITOIRE	4
1.1.6.	OBJECTIF 2035 : TOUS EXTRAMOBILES	5
1.1.7.	LES ACTEURS D'EXTRAMOBILE	5
1.1.8.	LE COÛT ET LE FINANCEMENT	5
1.2.	LA POLITIQUE DE TRANSPORT ET LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	5
1.2.1.	PLAN DE MOBILITÉ.....	5
1.2.2.	PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLU3)	6
1.2.3.	PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET)	6
2.	LA DÉMARCHE HQE INFRASTRUCTURES DURABLES.....	7
2.1.	PRINCIPES GÉNÉRAUX	8
2.2.	THÉMATIQUES PRISES EN COMPTE.....	8
2.3.	UNE CERTIFICATION HQE STRUCTURÉE EN QUATRE GRANDES ÉTAPES	8
2.4.	PROCESSUS DE CERTIFICATION	8
3.	LA HIÉRARCHISATION DES THÉMATIQUES ET LA DÉFINITION DES AXES STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	9
3.1.	MÉTHODE MISE EN ŒUVRE	10
3.2.	THÉMATIQUES MAJEURES.....	11
3.3.	THÉMATIQUES IMPORTANTES	13
3.4.	THÉMATIQUES COMPLÉMENTAIRES	15
4.	COMMUNICATION ET ENGAGEMENT.....	17
4.1.	MODALITÉS DE COMMUNICATION.....	18
4.2.	ENGAGEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	18

1. CONTEXTE DE L'OPÉRATION

1.1. EXTRAMOBILE : LA CONCRÉTISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

1.1.1. UNE AMBITION NOUVELLE POUR LES MOBILITES METROPOLITAINES

La Métropole Européenne de Lille (MEL), autorité organisatrice des mobilités sur son territoire, dispose d'un réseau de transports en commun dense et multimodal. En confiant à l'exploitant liévia une délégation de service public, la MEL s'est fixé des objectifs ambitieux en matière d'amélioration de l'offre et d'augmentation du trafic. Mais sa mission dépasse le cadre de l'exploitation : la MEL entend aussi concevoir les mobilités de demain, à travers une stratégie innovante et cohérente. C'est dans ce cadre que s'inscrit Extramobile, un programme de transformation d'envergure.

1.1.2. EXTRAMOBILE : DES PROJETS ISSUS D'UNE STRATEGIE PARTAGEE

Extramobile regroupe les grands projets d'infrastructures qui vont transformer durablement les déplacements dans la métropole. Ils visent à proposer de nouvelles solutions de mobilité performantes, économiques, écologiques et de qualité, pour répondre aux défis environnementaux, sociaux et urbains.

Ces projets sont directement issus du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019 (délibération n°19 C 0312). Ce document stratégique a défini les grandes orientations de la politique de mobilité à l'horizon 2035. Il prévoit notamment la réalisation de nouvelles liaisons de transport en commun structurantes, articulées autour de quatre projets majeurs :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne ;
- Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq ;
- Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Saint-André-Lez-Lille – Villeneuve d'Ascq

À ces projets s'ajoutent plusieurs composantes du réseau existant, amenées à évoluer dans une logique d'amélioration globale des performances du système de transport.

1.1.3. UN PROJET D'ENVERGURE TERRITORIALE

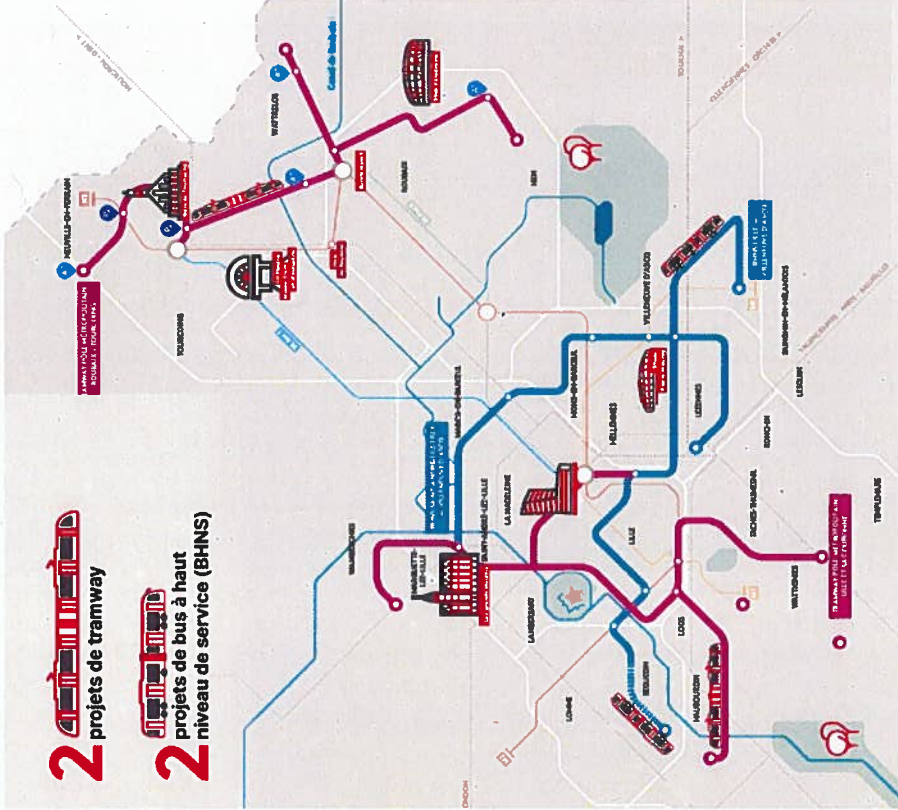
À travers Extramobile, ce sont 26 communes qui sont directement concernées par les nouvelles infrastructures, représentant un bassin de vie de 430 000 habitants et 300 000 emplois desservis.

Ces lignes nouvelles ou renforcées permettront de densifier le maillage du territoire et d'offrir des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle.

1.1.4. UNE VISION INTEGRÉE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Extramobile ne se limite pas à un programme d'infrastructures : il s'inscrit dans une vision de la mobilité durable et partagée à l'échelle métropolitaine. En lien avec les objectifs du SDIT, la MEL propose un mix de solutions adaptées aux spécificités du territoire :

- Plus de marche et de vélo, avec des itinéraires confortables et sécurisés ;
- Des usages + raisonnés de la voiture, grâce à de nouveaux services comme l'électromobilité, le covoiturage, l'autopartage ;
- Des transports en commun + efficaces, avec des lignes de bus plus rapides, régulières et attractives (vitesse commerciale accrue, meilleure performance) ;
- Une intermodalité + fluide, facilitée par la création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux et de parcs-relais.



1.1.5. UNE TRANSFORMATION DU CADRE DE VIE ET DU TERRITOIRE

Au-delà de la mobilité, Extramobile porte une ambition de transformation urbaine. Il contribue à améliorer la qualité de vie dans l'ensemble des communes traversées, en agissant sur plusieurs leviers :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et amélioration de la qualité de l'air ;
- Requalification de l'espace public : végétalisation, désimperméabilisation, partage équilibré entre usagers ;
- Renouvellement urbain dans les quartiers desservis, grâce à des projets coordonnés de mobilité et d'aménagement ;
- Soutien à l'activité économique et à l'emploi ;
- Renforcement de l'attractivité du territoire métropolitain.

1.1.6. OBJECTIF 2035 : TOUS EXTRAMOBILES

Avec Extramobile, la MEL affirme une ambition forte : permettre à chaque habitant de devenir "Extramobile" d'ici 2035. L'accès à l'emploi, à l'éducation, à la culture ou aux loisirs sera facilité grâce à une offre de transport plus lisible, plus efficace et plus durable.

Les deux projets de tramway et les deux projets de BHNS prévus marqueront une étape clé, avec l'introduction de lignes express fonctionnant comme des tramways : fréquence renforcée, tracés majoritairement en site propre, priorité aux feux.

Ces lignes structurantes contribueront à :

- Renforcer le maillage territorial en transports collectifs ;
- Proposer une véritable alternative à la voiture individuelle ;
- Revaloriser les espaces publics traversés ;
- Repenser les usages de l'espace à l'échelle de la métropole.

1.1.7. LES ACTEURS D'EXTRAMOBILE

- La MEL, autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et maître d'ouvrage (MOA) des projets.
- Les communes traversées, qui participent au pilotage du projet (notamment à la définition du tracé et aux choix d'urbanisme et d'aménagement).
- Les maîtres d'œuvre des lignes, assurent la maîtrise d'œuvre complète de chacune des lignes, depuis les études préliminaires jusqu'aux essais et la mise en service, incluant la phase de garantie de parfait achèvement.
- L'État et le Conseil départemental du Nord, financeurs du projet
- La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui garantit le bon déroulement de la concertation et s'assure de la bonne information des habitants pour les projets de tramway.

1.1.8. LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le montant global du projet est d'environ 2 Md€ selon les conditions économiques de 2019. Ce montant comprend : les études, les travaux d'infrastructures, les systèmes de transport et le matériel roulant.

À ce stade, l'essentiel du budget est porté par la MEL. Le projet est soutenu par l'État, à hauteur de 102,5 M€ et le Département du Nord, à hauteur de 50 M€.

1.2. LA POLITIQUE DE TRANSPORT ET LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Le projet Extramobile s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire national et métropolitain.

1.2.1. PLAN DE MOBILITÉ

Le Plan de Mobilité – horizon 2035 de la MEL a été adopté le 20 octobre 2023. Ce document définit les principes et orientations de la politique métropolitaine en matière d'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement, et selon les contraintes nationales et locales qui s'imposent à lui.

Le programme d'actions s'articule autour de 4 enjeux majeurs :

- Organiser une mobilité pour tous qui allie qualité du cadre de vie et développement du territoire ;
- Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain ;
- Préserver l'environnement, en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre ;
- Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, tant pour les usagers que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

Le Plan de Mobilité - horizon 2035 propose la mise en œuvre de scénarios ambitieux pour atteindre des gains de près de - 37 % (par rapport à 2016) d'émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements. Il s'agit :

- D'augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) et des transports en commun, et baisser les usages de la voiture utilisée « en solo » ;
- Concernant les déplacements des biens, de favoriser un report vers le fluvial, le ferroviaire, et des solutions innovantes de logistique urbaine.

Des objectifs chiffrés de parts modales (usages des différents modes de déplacements) sont fixés par le PDM (volet enjeu et objectifs) pour concrétiser la transition et permettre d'évaluer le Plan De Mobilité lors de sa mise en œuvre.

Le plan de déplacements urbains identifie 8 orientations stratégiques réparties au sein de 3 objectifs :

- **OBJECTIF I** : Un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la Métropole Européenne de Lille
 - Orientation 1 : Des territoires à la fois urbains et ruraux, des dynamiques de développement différentes à accompagner ;
 - Orientation 2 : Les propositions plus spécifiques pour les territoires périurbains et ruraux ;
- **OBJECTIF II** : Une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables
 - Orientation 3 : Faire la ville autour des réseaux de transports collectifs en site propre ;
 - Orientation 4 : Participer à la diminution du trafic automobile, inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé ;
 - Orientation 5 : Préserver les possibilités de prolonger ou de créer des lignes de transports collectifs lourds, dans le temps du Plan De Mobilité et au-delà ;
- **OBJECTIF III** : Un système en appui au développement économique du territoire
 - Orientation 6 : Objectiver la manière dont le stationnement participe à l'attractivité des centres villes ;
 - Orientation 7 : Assurer la cohérence entre les politiques de développement économiques et de diminution de l'usage de la voiture.

Les actions du plan de mobilité sont au nombre de 52, réparties autour de 5 thématiques, sous-découpées en axes.

Le projet Extramobile participe directement à la mise en œuvre de l'action 16 « Créer de nouvelles lignes de tramway », qui vise notamment à « Étudier et mettre en œuvre les lignes inscrites ».

Le projet dans son ensemble doit notamment veiller au respect des objectifs suivants du PDM :

- Faire la ville autour des réseaux de transport collectif en site propre (orientation 3 du PDM) ;
- Accompagner la réalisation et l'évolution des pôles d'échanges multimodaux (en lien avec l'axe IV du PDM) ;
- Améliorer l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transport (action 9 du PDM) ;
- Faciliter l'usage des transports collectifs urbains pour tous (action 22 du PDM) ;

- Améliorer la sécurité des déplacements et le partage de la voirie entre les différents modes de transports (action 28 du PDM) ;
- Améliorer l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite (action 30 du PDM) ;
- Concevoir une rue apaisée, mettant le piéton au cœur de la cité (action 31 du PDM) ;
- Aménager des infrastructures cyclables de qualité, avec des services vélo nombreux et disponibles (action 34 du PDM).

1.2.2. PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLU3)

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document réglementaire, qui à l'échelle d'un groupement de communes (EPCI) ou d'une commune, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré.

Le 28 juin 2024, le conseil métropolitain de la Métropole Européenne de Lille a approuvé le PLU3, dont les règles sont entrées en vigueur le 18 octobre 2024 pour l'ensemble du territoire métropolitain lillois.

Le PADD du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'organise en quatre volets comprenant des objectifs propres :

- un nouvel élan durable en matière d'attractivité et de rayonnement ;
- un aménagement du territoire performant et solidaire ;
- une stratégie innovante et exemplaire sur le plan environnemental ;
- une métropole facilitatrice pour bien vivre au quotidien.

L'un des objectifs du PADD vise notamment à « répondre aux besoins de mobilité en créant les conditions du développement des pratiques de mobilité durable ».

Les orientations du PADD s'inscrivent dans les orientations du Plan de Mobilité de la MEL. Le PLU vise à accompagner la mise en œuvre de ces orientations, et notamment accompagner le développement des nouvelles infrastructures.

1.2.3. PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) a été approuvé lors du conseil métropolitain du 19 février 2021, pour agir localement contre le changement climatique et réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Ce PCAET permet d'actualiser et de renforcer les objectifs de la Métropole en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie, de développement des énergies renouvelables, d'amélioration de la qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique aux horizons 2026, 2030 et 2050.

Le plan climat s'appuie sur trois grandes ambitions :

- Accélérer la transition énergétique vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050 ;
- Construire une Métropole résiliente au changement climatique et améliorant la qualité de l'air ;
- Une Métropole solidaire permettant à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique.

Le PCAET définit une stratégie à court (2026), moyen (2030) et long (2050) termes au moyen d'un programme pluriannuel d'actions visant à réduire tant l'impact du territoire sur le climat que l'impact du climat sur le territoire.

Le PCAET propose de :

- Réduire de 45 % les émissions de GES du territoire entre 1990 et 2030, pour viser la neutralité carbone à l'horizon 2050 ;
- Baisser de 16 % les consommations d'énergie finale entre 2016 et 2030, et de 39 % entre 2016 et 2050 ;
- Augmenter de 4 à 11 %, entre 2016 et 2030, la part d'énergies renouvelables produites localement par rapport à la consommation d'énergie finale du territoire, et de la porter à 18 % à l'horizon 2050 (de 1 TWh à 2,3 TWh).

Une des priorités du PCAET est de réduire l'impact climatique de la mobilité et des transports. L'action n°6 du PCAET consiste ainsi à développer l'usage des transports en commun avec notamment la concrétisation des projets du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport.

Les objectifs du PCAET pour le secteur des transports sont de réduire de 27 % les émissions de GES, de 19 % les consommations d'énergie et de 44 % les émissions de polluants atmosphériques entre 2016 et 2030.

Le PCAET vise également à adapter le territoire aux effets inéluctables et déjà perceptibles du changement climatique, c'est-à-dire de le préparer à l'aggravation de certains risques naturels et pollutions : sécheresses, canicules et îlots de chaleur urbains, inondations, retrait et gonflement des argiles, dégradation des carrières souterraines, érosion de la biodiversité, pollution de l'air, de l'eau et des sols.

Sur les 7 actions du domaine mobilité, 5 sont directement en liaison avec l'amélioration, sous toutes ses formes, du réseau de transport collectif. Le SDIT est repris systématiquement comme politique incontournable pour atteindre une mobilité plus durable :

- Action n°4 : adopter le Plan de Mobilité ;
- Action n°5 : réduire l'impact de la mobilité et de la voiture sur la qualité de l'air ;
- Action n°6 : développer l'usage des transports en commun ;
- Action n°8 : accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus active et durable pour réduire la place de la voiture ;
- Action n°10 : améliorer la performance énergétique et environnementale du réseau de transports.

2. LA DÉMARCHE HQE INFRASTRUCTURES DURABLES

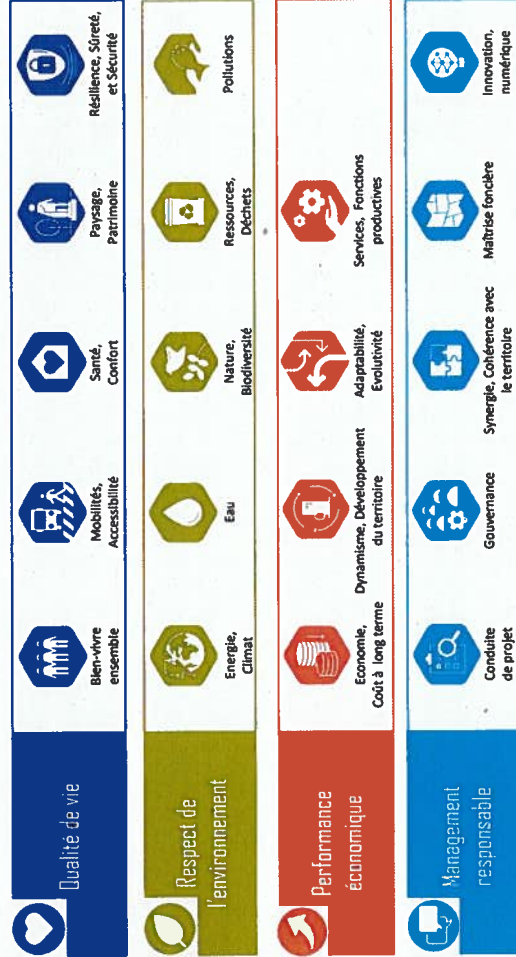
2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire, la Métropole Européenne de Lille dispose d'un réseau de transports en commun dense et multimodal. Elle s'est fixée des objectifs ambitieux en matière de fréquentation et d'amélioration du réseau, dans le cadre de la délégation de service public confiée à Ilévia pour l'exploitation des transports urbains. Elle porte également une vision prospective de la mobilité, à travers des projets structurants comme Extramobile, pour concevoir les transports de demain.

La MEL s'engage fortement en matière de développement durable en inscrivant le projet Extramobile dans la démarche de certification HQE Infrastructures Durables (HQE-ID). Il s'agit d'une certification ambitieuse, organisée autour d'un système de management durable de l'opération, dont l'obtention atteste que l'infrastructure répond aux enjeux du développement durable. Les objectifs de durabilité définis par le référentiel HQE ID s'organisent autour de quatre engagements, déclinés en 19 thématiques, dont l'ensemble balaye de manière transversale les champs du développement durable.



2.2. THÉMATIQUES PRISES EN COMPTE



2.3. UNE CERTIFICATION HQE STRUCTURÉE EN QUATRE GRANDES ÉTAPES

Le projet vise l'obtention de la certification HQE Infrastructures Durables à chaque étape clé de son avancement. Cette démarche se déploie selon quatre phases structurantes, assurant une montée en qualité progressive et maîtrisée :

- Phase 1 – Certification "Programme" : poser les fondations
 - Réalisation des diagnostics initiaux du territoire et du projet et identification des enjeux ;
 - Définition des objectifs de développement durable et élaboration de la charte HQE ;
 - Étude et choix du scénario le plus pertinent au regard de ces objectifs ;
 - Rédaction du programme de développement durable.
- Phase 2 – Certification "Conception" : traduire les ambitions en actions
 - Définition des actions concrètes à mettre en œuvre ;
 - Élaboration du plan masse et des grandes lignes d'aménagement ;
 - Conception technique du projet (AVP, PRO) ;
 - Actualisation du programme de développement durable en fonction des études.
- Phase 3 – Certification "Realisation" : concrétiser les engagements sur le terrain
 - Intégration des objectifs HQE dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE travaux) ;
 - Mise en place d'un plan de gestion de chantier responsable ;
 - Constitution des preuves de suivi, d'information et de traçabilité tout au long du chantier.
- Phase 4 – Certification "Mise en service" : tirer les enseignements et assurer le suivi
 - Réalisation du bilan global de l'opération ;
 - Capitalisation des retours d'expérience ;
 - Définition des modalités de suivi post-opérationnel pour garantir la performance dans la durée.

2.4. PROCESSUS DE CERTIFICATION



3. LA HIÉRARCHISATION DES THÉMATIQUES ET LA DÉFINITION DES AXES STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

3.1. MÉTHODE MISE EN ŒUVRE

3.1.1.1. DÉFINIR ET HIÉRARCHISER LES ENJEUX

Le diagnostic initial du site et de son territoire s'est appuyé sur un travail combiné d'études de terrain, de recherches bibliographiques et de nombreux échanges avec les parties prenantes. Pour chaque thématique abordée, les forces et les contraintes ont été identifiées puis analysées en détail, dans le but d'évaluer leur importance respective.

Cette analyse croisée a permis d'établir une hiérarchisation précise des enjeux, en fonction de l'intensité des contraintes rencontrées et des opportunités présentes sur le territoire.

Fort de cette compréhension approfondie du contexte et de cette hiérarchisation rigoureuse des enjeux et thématiques, la Métropole Européenne de Lille a construit une stratégie de développement durable ambitieuse, structurée autour de quatre axes stratégiques majeurs. Ces piliers traduisent pleinement la vision et les engagements forts de la MEL, apportant cohérence et lisibilité à la démarche, et facilitant ainsi son appropriation par tous les acteurs concernés. Le projet s'inscrit ainsi dans une dynamique durable, intégrée et porteuse de sens.

Dans le respect des engagements internationaux, notamment ceux portés par l'ONU, et en cohérence avec le PCAET et le PLU3, il est essentiel que chaque projet intègre la préservation, voire l'amélioration, de l'environnement. Cette exigence accompagne toutes les étapes du projet, de la conception à la réalisation puis à l'exploitation, afin de réduire les impacts et favoriser un développement durable.

Enfin, la réussite du projet dépend également de l'implication active des parties prenantes et du public, garantissant une démarche transparente et partagée. Cette approche globale permet de construire des projets respectueux des territoires, répondant aux enjeux environnementaux tout en restant attentifs aux attentes des citoyens.

3.1.1.2. ABOUTIR À UNE HIÉRARCHISATION CONCERTÉE DES THÉMATIQUES

Les enjeux identifiés et hiérarchisés ont été mis en regard des 19 thématiques de développement durable définies par la démarche HQE Infrastructures Durables.

Chaque thématique a ensuite fait l'objet d'une analyse approfondie, tenant compte à la fois :

- des enjeux identifiés localement,
- des caractéristiques spécifiques du territoire,
- et des attentes programmatiques du projet.

Cette approche a permis de construire une hiérarchisation argumentée, thématique par thématique.

Les priorités ainsi définies ont été concertées, partagées et validées collectivement, garantissant leur cohérence avec les objectifs globaux du projet et les attentes des parties prenantes.



THÉMATIQUE MAJEURE

nécessitant la mise en œuvre d'actions ambitieuses et multiples



THÉMATIQUE IMPORTANTE

nécessitant la mise en œuvre d'actions volontaristes



THÉMATIQUE COMPLÉMENTAIRE

nécessitant la mise en œuvre d'actions complémentaires à la réglementation

3.2. THÉMATIQUES MAJEURES

Les thématiques hiérarchisées comme majeures reflètent les priorités du maître d'ouvrage. Elles répondent à des enjeux forts du territoire et du projet. Elles sont associées à des objectifs forts, dont l'atteinte nécessite la mise en œuvre d'actions ambitieuses et multiples.

1

Qualité de vie	Bien vivre ensemble	Parmi les objectifs clés du projet Extramobile, la Métropole Européenne de Lille vise à renforcer l'équité sociale en aménageant des espaces publics ouverts et accessibles à tous. Le programme assurera la desserte de nombreux quartiers, dont des quartiers QPV et NPNRU, et favorisera les interactions sociales en créant des lieux conviviaux et sécurisés, adaptés aux besoins de chaque usager, notamment les personnes à mobilité réduite et les populations vulnérables. Une forte attention est portée à la concertation avec les habitants et les acteurs locaux, dans une démarche de co-conception, afin que les aménagements répondent aux attentes et contribuent à un meilleur vivre-ensemble à l'échelle de toute la métropole.
	Mobilité et accessibilité	Le projet vise la création de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service (Fil), performantes et complémentaires aux lignes existantes, dans un objectif de maillage renforcé du réseau de transports en commun. Il veille à assurer des correspondances efficaces, claires et sécurisées, facilitant ainsi les déplacements quotidiens entre les différents pôles du territoire. Des stationnements vélos seront développés à proximité des stations, encourageant les modes doux. Le long des nouvelles lignes, des cheminements piétons et cyclables confortables, continus et sécurisés seront aménagés, avec une attention particulière portée à la séparation des flux pour garantir la sécurité de tous les usagers. Ces aménagements visent à connecter efficacement les pôles d'activités, les services structurants et les espaces publics, contribuant à une mobilité fluide et accessible pour tous les habitants de la MEL.
	Santé, confort et qualité de l'air	Le projet accorde une importance particulière à la qualité de vie des usagers et des riverains. Il intègre des études spécifiques pour limiter l'effet d'îlot de chaleur le long des tracés et autour des stations. La présence végétale sera largement développée en milieu urbain afin d'améliorer naturellement le microclimat. En anticipant les effets du changement climatique, Extramobile contribue au développement de conditions agréables en été comme en hiver et à l'amélioration de la qualité de l'air par le développement de mobilités décarbonées.
	Paysage, patrimoine et loisirs	Le projet place au cœur de ses ambitions une intégration harmonieuse des infrastructures de transport dans le paysage métropolitain. Le projet veille à mettre en valeur les éléments patrimoniaux existants tout en affirmant une identité forte et cohérente avec le territoire. Un soin particulier est apporté au traitement architectural et paysager des stations, des plateformes et des espaces publics qualifiés, garantissant une qualité esthétique et environnementale qui respecte et sublime les différents contextes urbains et paysagers traversés.
	Résilience, sûreté et sécurité	Le projet intègre pleinement les enjeux de résilience face aux risques climatiques et autres menaces potentielles à l'échelle du réseau. Le projet mise notamment sur le développement de la végétalisation urbaine pour limiter les effets des îlots de chaleur, et intègre dès la conception des mesures anticipant les impacts du changement climatique. Par ailleurs, la sûreté et la sécurité des usagers sont garanties par la création de cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles, ainsi que par une conception des espaces publics favorisant une mobilité douce sûre et fluide le long de l'ensemble des futures lignes de transport.

Respect de l'environnement	Énergie et climat	Le projet vise à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun et les modes actifs, tels que la marche et le vélo. En proposant des offres de transport performantes et attractives, le projet soutient la transition énergétique et contribue à une mobilité plus propre et durable à l'échelle métropolitaine.
	Nature et biodiversité	Le projet s'engage dans la préservation et le développement de la biodiversité en intégrant des mesures concrètes dès la conception des différentes lignes. Les aménagements paysagers privilégieront la diversification des essences, la création de continuités écologiques lorsque cela est possible, et la prise en compte des milieux existants. La phase chantier sera conduite dans le respect de la biodiversité locale, avec des pratiques adaptées pour minimiser les perturbations de la faune et de la flore sur l'ensemble des secteurs traversés.
	Eau	Le projet porte une attention particulière à la gestion intégrée des eaux pluviales, en attribuant aux espaces verts et aux fosses d'arbres un rôle actif dans la collecte et le traitement de ces eaux le long des nouvelles infrastructures. L'objectif est ambitieux : tendre vers un « zéro rejet » d'eaux pluviales vers le réseau d'assainissement, sauf en cas d'événements pluvieux exceptionnels ou de contraintes réglementaires. Le projet favorise aussi la récupération et la réutilisation des eaux pluviales, tout en limitant l'imperméabilisation des sols grâce à l'utilisation maximale de surfaces en pleine terre, à l'infiltration et aux matériaux poreux. Pour garantir une gestion durable de la ressource en eau, des espèces végétales peu gourmandes en arrosage seront privilégiées. Enfin, durant les phases de chantier, une vigilance accrue sera portée pour préserver la qualité des nappes phréatiques, en limitant les risques de pollution.
	Ressources et déchets	Le projet s'engage à réduire l'impact environnemental des matériaux et produits utilisés sur l'ensemble des opérations, en favorisant des techniques constructives bas-carbone afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Le réemploi et le recyclage des matériaux sont encouragés pour valoriser les ressources existantes, avec une volonté forte de recourir à des matériaux de réemploi ou recyclés lorsque cela est pertinent. Une gestion rigoureuse des déchets de chantier sera mise en œuvre sur l'ensemble du programme.
	Pollutions	Le projet porte une attention particulière à la maîtrise des pollutions, notamment durant les phases de chantier des différentes lignes, afin de limiter les nuisances pour les riverains. Les désagréments visuels, sonores, vibratoires et les émissions de poussières feront l'objet de mesures spécifiques pour être contrôlés et réduits, afin de préserver la qualité de vie des populations à proximité. Cette approche vise à minimiser l'impact environnemental des chantiers et à assurer une cohabitation harmonieuse avec le tissu urbain existant sur tout le territoire métropolitain.
	Économie et coût à long terme	Le projet intègre une démarche proactive visant à maîtriser les coûts sur le long terme, à l'échelle du programme, notamment par le choix de techniques constructives et de solutions bas-carbone. Cette approche contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en assurant une optimisation économique durable, limitant ainsi les dépenses futures liées à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures.
	Performance économique	Le projet s'inscrit dans une dynamique locale forte en privilégiant, lorsque cela est possible, le recours à des filières de production régionales et à des circuits courts. En favorisant des techniques constructives bas-carbone issues de ces filières, Extramobile contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre tout en soutenant l'économie locale et le développement durable du territoire, notamment dans les quartiers et pôles desservis.
Services et fonctions productives	Le projet vise à renforcer les services offerts aux usagers en développant l'intermodalité à l'échelle métropolitaine : stationnements vélos sécurisés, pôles d'échanges, aires et parkings-relais, connexions avec les autres lignes structurantes. Cette démarche facilite les déplacements quotidiens en encourageant l'usage des modes actifs et des transports en commun, et en offrant de nouvelles solutions de mobilité adaptées aux besoins des habitants et des actifs.	



Le projet intègre dès sa conception une anticipation des conditions d'exploitation et d'évolution des besoins, en privilégiant le choix de matériaux pérennes, maintenables et durables. Cette approche garantit la longévité des infrastructures tout en facilitant leur adaptation aux évolutions futures (offre de service, technologies, usages), contribuant ainsi à une gestion durable et efficace du réseau à long terme.

Le projet attache une importance à la maîtrise des nuisances générées durant les phases de chantier, qui concerneront de nombreux secteurs de la métropole. Des mesures strictes sont mises en place pour garantir la propreté des sites et de leurs abords, tout en limitant les désagréments visuels, sonores et atmosphériques pour les riverains. La démarche de concertation et d'information sera poursuivie tout au long du programme pour associer les habitants, les communes et les acteurs locaux à la transformation de leur cadre de vie. Cette conduite de projet responsable vise à assurer une intégration harmonieuse des chantiers dans leur environnement et à préserver la qualité de vie locale tout au long de la réalisation du programme.

3.3. THÉMATIQUES IMPORTANTES

Les thématiques hiérarchisées comme importantes traduisent des priorités significatives pour le maître d'ouvrage. Elles répondent à des enjeux structurants du projet et du territoire, et s'accompagnent d'objectifs clairs nécessitant la mobilisation d'actions ciblées et adaptées.

2



L'accessibilité et la sécurité des usagers sont des enjeux importants pour le projet. Des aménagements adaptés seront développés le long des futures lignes de transport en commun, avec des cheminements piétons de qualité, sécurisés et confortables, favorisant la fluidité et la sécurité des déplacements.

Le confort des usagers et du personnel est un aspect important du projet. Il s'agit notamment de limiter les effets d'ilot de chaleur en augmentant l'albédo des surfaces avec des matériaux peu chauffants et à faible émissivité. Par ailleurs, le confort acoustique et visuel sera favorisé pour garantir un environnement intérieur sain, agréable et propice au bien-être des agents intervenant sur le réseau.

La sécurité des usagers dans les sites de maintenance et de remisage repose sur une bonne gestion des flux. En séparant clairement les cheminements des piétons, cyclistes et véhicules techniques, on limite les risques d'accident et on assure une cohabitation harmonieuse. Cette organisation favorise un usage sécurisé des modes doux et renforce leur attractivité, même dans des environnements complexes.

L'analyse approfondie des différentes sources de consommation énergétique au sein des infrastructures constitue une étape clé pour comprendre précisément où et comment l'énergie est utilisée. Cette connaissance fine permet d'identifier les postes les plus énergivores et les mécanismes à l'origine de ces consommations. En s'appuyant sur ces informations, il devient possible d'orienter les actions vers des mesures ciblées, adaptées et efficaces, visant à réduire les usages énergétiques de manière significative. Ce processus contribue ainsi à limiter l'impact environnemental global du projet tout en optimisant les ressources utilisées.

Nature et biodiversité	La préservation et le développement de la biodiversité guident plusieurs actions du projet. En intégrant la biodiversité dès la conception, il devient possible de préserver les milieux naturels existants, de renforcer les continuités écologiques, et d'orienter les choix végétaux vers des espèces locales ou favorables à la faune. Ces leviers contribuent à inscrire l'aménagement dans une dynamique écologique cohérente avec les enjeux du territoire.
Eau	La maîtrise des consommations d'eau potable constitue un enjeu transversal, tant environnemental qu'énergétique. En optimisant les usages et en favorisant des équipements sobres, le projet limite la pression sur la ressource tout en réduisant les besoins liés au traitement et à la distribution de l'eau, souvent énergivores.
Ressources et déchets	L'intégration d'espèces végétales capables de dépolluer naturellement les sols et eaux pluviales permet de limiter les transferts de polluants vers les milieux aquatiques. Cette approche contribue à une gestion plus vertueuse de la ressource en eau, notamment en contexte urbain ou en zone de chantier.
Pollutions	Favoriser un air intérieur de qualité pour le personnel contribue à leur bien-être et à un environnement de travail sain. Cela implique de limiter les sources de pollution intérieure (émissions des matériaux, renouvellement d'air, etc.) et de garantir une ventilation adaptée dans les espaces clos des infrastructures.
Performance économique	Le projet contribue au dynamisme économique et à l'attractivité du territoire en s'appuyant sur une analyse approfondie des pôles à desservir et des aires de rayonnement, qui a guidé le choix du tracé pour renforcer l'accès aux zones d'emploi, de formation et de services.
	Dans une logique d'impact social positif, le projet s'appuie sur le SMART (Schéma Métropolitain des Achats Responsables au service de la Transition), adopté en octobre 2023 par la Métropole Européenne de Lille. Ce schéma structure la mobilisation de l'emploi local en phases études et travaux, en favorisant l'insertion professionnelle, la formation et l'accès à l'emploi des habitants du territoire, en lien étroit avec les acteurs socio-économiques locaux.
Management responsable	Le projet prévoit des infrastructures conçues pour accueillir des rames de 45 mètres pour les projets de tramway, afin d'anticiper une capacité accrue. De plus, la conception intègre la possibilité de réduire l'intervalle entre les passages, permettant ainsi d'augmenter la fréquence du service et de répondre efficacement à la croissance de la fréquentation.
	Cette double approche garantit une infrastructure évolutive, capable de s'adapter aux besoins futurs du réseau et d'assurer une performance économique durable.
Synergie et cohérence entre l'infrastructure et les territoires	Le projet veille à assurer une interaction forte entre l'infrastructure, les territoires concernés et leurs projets locaux.
	Le projet s'inscrit pleinement dans les orientations définies dans les documents cadres du territoire que sont le SRADDET, SCOT, PCAET, SDAGE et PLU.
	Le projet intègre une analyse prospective de l'urbanisation et des déplacements dans les études d'impact, afin d'anticiper les transformations induites par la nouvelle infrastructure. Un observatoire de l'impact du projet sur l'aménagement du territoire est en cours de réalisation, permettant un suivi précis de ces évolutions.

Le projet intègre une démarche de Recherche et Développement (R&D) axée sur l'économie circulaire, en lien avec des partenaires spécialisés. Cette démarche vise à identifier et expérimenter des solutions innovantes pour réemployer les matériaux issus des travaux et réduire les déchets.

3.4. THÉMATIQUES COMPLÉMENTAIRES

Les thématiques qualifiées de complémentaires viennent enrichir la réflexion globale du projet. Sans constituer des priorités structurantes, elles participent à sa cohérence d'ensemble et peuvent faire l'objet d'actions spécifiques lorsque le contexte ou les opportunités le permettent.

3

Qualité de vie	Pollution
<p>Respect de l'environnement</p> <p>Énergie et climat</p> <p>Ressource et déchets</p>	

La limitation de la pollution lumineuse contribue à la préservation de la biodiversité, notamment en réduisant les perturbations nocturnes sur la faune. L'intégration de dispositifs d'éclairage adaptés, conciliant sobriété lumineuse et sécurité des cheminements, permet d'agir à la marge mais de manière ciblée sur cet enjeu environnemental.

Dans une logique de performance environnementale globale, le projet intégrera dans les phases de conception plus avancées des mesures spécifiques de gestion de l'énergie pendant les travaux. Ces mesures sont déjà formalisées dans les dossiers réglementaires du projet (étude d'impact) et seront traduits opérationnellement dans les cahiers des charges et les clauses environnementales des marchés de travaux.

L'objectif est de réduire la consommation énergétique liée aux phases de chantier, en mobilisant des pratiques responsables : limitation des engins thermiques au profit d'équipements moins énergivores, mutualisation des installations de chantier, suivi des consommations, incitation à l'usage d'énergies moins carbonées, etc.

L'intégration de ces exigences dès l'amont garantit leur prise en compte systématique par les entreprises, et permet ainsi une maîtrise des impacts énergétiques pendant les travaux, en cohérence avec les engagements climatiques du territoire.

Le projet anticipe les enjeux de gestion des terres polluées grâce à des diagnostics réalisés en phase études et intégrés dans l'étude d'impact. Cela permet d'adapter les méthodes d'intervention et de mobiliser les filières de traitement ou de valorisation adaptées, en réduisant les déchets ultimes.

En phase d'exploitation, la gestion des déchets d'activité de l'infrastructure fait l'objet de mesures intégrées aux dossiers réglementaires, de prescriptions spécifiques dans la CSP transport et de dispositifs de tri prévus dans les sites de maintenance et de remisage, afin d'assurer une gestion durable, conforme et orientée valorisation.

Performance économique	Services et fonctions productives
	Conduite de projet
	Information et communication lors du chantier
	Gouvernance
	Maîtrise foncière
	Innovation et numérique

Encourager l'intégration d'énergies renouvelables dans le projet, qu'il s'agisse du solaire ou d'autres sources, contribue à diversifier l'offre énergétique.

Par ailleurs, le projet intègre des mesures spécifiques de gestion logistique, formalisées dans les dossiers réglementaires et les cahiers des contraintes environnementales de chantier. Ces mesures visent à optimiser les flux de matériaux et réduire les nuisances liées au transport.

Des investigations complémentaires majoritairement non destructives ont été menées pour affiner la connaissance de l'état initial et limiter les risques lors des interventions.

Cette démarche progressive garantit une gestion sécurisée et efficace des infrastructures souterraines tout au long du projet.

Le projet prévoit une communication régulière et transparente auprès des riverains, via des supports variés, incluant la publication d'informations sur les médias locaux et digitaux.

Par ailleurs, des agents de proximité seront mobilisés pour assurer un lien direct avec les habitants, recueillir leurs retours, et répondre rapidement à leurs questions ou préoccupations.

Cette démarche vise à favoriser un dialogue constructif et à minimiser les impacts du chantier sur le quotidien des riverains.

Le projet s'appuie sur une démarche structurée de recensement et de hiérarchisation des besoins et attentes des différents acteurs et usagers concernés. Cette approche est soutenue par une concertation préalable et continue, assurant un dialogue permanent tout au long des phases d'études et de réalisation.

Les instances de gouvernance du projet, telles que les Comités de ligne et des COTECH, permettent d'assurer une coordination efficace entre la Métropole et les partenaires, assurant ainsi une prise de décision partagée et transparente.

Le dimensionnement des emprises, qu'elles soient définitives ou temporaires, a été optimisé au plus juste besoin dès la conception du projet, afin de limiter l'emprise foncière.

La négociation à l'amiable est privilégiée pour les acquisitions, avec le recours à des conventions d'occupation temporaire en phase travaux lorsque cela est pertinent. Un tableau de suivi des besoins fonciers permet de garantir une gestion rigoureuse et transparente.

Enfin, la gestion ultérieure des emprises est anticipée : des plans géomètre permettront d'identifier précisément les emprises utilisées, et les reliquats fonciers seront, le cas échéant, rendus ou réaffectés, avec la mise à disposition des plans de rétrocession correspondants.

Une gestion électronique des documents (GED) est mise en place pour assurer la traçabilité et le partage sécurisé des informations. Par ailleurs, un outil de webmapping est mobilisé pour visualiser, suivre et diffuser les données géographiques du projet en toute transparence.



4. COMMUNICATION ET ENGAGEMENT



4.1. MODALITÉS DE COMMUNICATION

Cette charte formalise les objectifs de développement durable pour le projet Extramobile porté par la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Chaque thématique de développement durable y est décimée en objectifs, eux-mêmes traduits en actions opérationnelles concrètes. La mise en œuvre de ces actions sera suivie à travers un plan de suivi dédié, permettant de vérifier l'atteinte des objectifs et, si nécessaire, de déclencher des actions correctrices. Des indicateurs de suivi ont été définis à cet effet.

La MEL, en tant que maître d'ouvrage, et ses partenaires opérationnels, s'engagent à partager cette charte avec l'ensemble des acteurs du projet, en veillant à leur adhésion et leur mobilisation. Le suivi des objectifs de développement durable sera assuré tout au long des phases de conception, réalisation et exploitation, grâce à un dispositif de suivi structuré et à la réalisation régulière de bilans de performance.

Pour garantir la bonne application de cette charte, la MEL constitue la structure de gouvernance en charge de sa promotion, de sa diffusion et de son suivi.

La charte est diffusée :

- Aux parties prenantes concernées, notamment les collectivités, les prestataires, les entreprises et les futurs gestionnaires, par voie électronique ou écrite, et intégrée comme document contractuel dans les accords conclus avec ces acteurs.
- Au grand public, via sa mise en ligne sur le site internet de la Métropole Européenne de Lille, dans un espace dédié au projet, afin d'en faciliter la consultation et d'assurer une large diffusion.

4.2. ENGAGEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La Métropole Européenne de Lille s'engage à respecter les principes de la présente charte d'objectifs de développement durable et à en assurer la promotion et la diffusion.

Pour le Président de la Métropole Européenne de Lille,
Le Vice-Président délégué à la Mobilité et aux Transports publics,

Sébastien LEPRETRE

