

 <b>BORDEAUX MÉTROPOLE</b>	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<b>Délibération</b>
	<b>Séance publique du 17 février 2017</b>	<b>N° 2017-78</b>

## Convocation du 10 février 2017

Aujourd'hui vendredi 17 février 2017 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

### **ETAIENT PRESENTS :**

Mme Emmanuelle AJON, M. Dominique ALCALA, M. Alain ANZIANI, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Christine BOST, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, M. Max COLES, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Alain DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Marik FETOUEH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Michel HERITIE, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Martine JARDINE, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, Mme Claude MELLIER, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Kévin SUBRENAT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Marie-Hélène VILLANOYE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

### **EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**

M. Alain SILVESTRE à Mme Brigitte COLLET  
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOYE  
M. Patrick PUJOL à Mme Anne-Lise JACQUET  
Mme Agnès VERSEPUY à M. Michel DUCHENE  
Mme Brigitte TERRAZA à Mme Véronique FERREIRA  
Mme Léna BEAULIEU à M. Max GUICHARD  
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN  
Mme Chantal CHABBAT à M. Guillaume GARRIGUES  
M. Jean-Louis DAVID à Mme Florence FORZY-RAFFARD  
Mme Laurence DESSERTINE à M. Stéphan DELAUX  
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOULET  
M. Pierre LOTHaire à Mme Emmanuelle CUNY  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN  
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET  
Mme Gladys THIEBAULT à M. Benoît RAUTUREAU

### **PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Philippe FRAILE-MARTIN à Mme Nathalie DELATTRE jusqu'à 10h30  
M. Jacques GUICHOUX à Mme Andréa KISS à partir de 11h25  
M. Michel HERITIE à M. TURON à partir de 11h30  
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Cécile BARRIERE jusqu'à 10h10  
Mme Arielle PIAZZA à M. Yohan DAVID à partir de 11h15  
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 10h30  
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 11h25  
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h25  
M. Fabien ROBERT à M. Marik FETOUEH jusqu'à 10h55

### **EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 17 février 2017</b>	<b>Délibération</b>
	Direction générale Valorisation du territoire Direction des coopérations et partenariats métropolitains	<b>N° 2017-78</b>

---

**Pacte métropolitain d'innovation entre l'Etat et la Métropole. Approbation. Autorisation de signature.**

---

Madame Virginie CALMELS présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le pacte Etat-Métropoles a été signé le 6 juillet dernier par le Premier ministre, le président de France Urbaine et les représentants des 15 Métropoles de France (Virginie Calmels pour Bordeaux Métropole).

Initiative gouvernementale, le pacte a vocation à définir «une stratégie nationale de développement des métropoles», fondée sur l'innovation. Il vise à relever trois défis majeurs :

- permettre aux métropoles d'affronter la concurrence entre métropoles mondiales,
- favoriser leur rôle de locomotive de l'économie nationale,
- donner aux métropoles les moyens de répondre aux besoins de leur population.

Le pacte cherche à faciliter les conditions dans lesquelles les métropoles pourront se saisir des facultés ouvertes par les lois de réforme territoriale qui leur confèrent un cadre institutionnel renouvelé, et veut encourager les expérimentations.

Le pacte national doit se décliner localement en 15 « pactes métropolitains d'innovation », un par Métropole, avec un thème dominant propre à chacun défini conjointement entre l'Etat et chaque métropole. Ces partenariats particuliers visent à positionner les métropoles françaises comme « des acteurs de l'innovation urbaine ».

En retenant l'une des trois thématiques ciblées par le pacte national, celle de « l'excellence économique et du rayonnement international », Bordeaux Métropole a choisi d'axer son pacte métropolitain d'innovation sur la mise en œuvre des opérations d'intérêt métropolitain (OIM), en s'appuyant sur une ingénierie et des processus innovants relatifs aux procédures d'aménagement sur des territoires de grande échelle (procédures d'autorisations environnementales, de financements, de gouvernance qui n'existent pas aujourd'hui...), afin de contribuer pleinement à l'objectif de créations d'emplois que la Métropole ambitionne sur chaque OIM.

Le pacte national crée par ailleurs des « contrats de coopération métropolitaine » avec les territoires limitrophes. Signés avec les structures de coopération existantes (Sysdau envisagé pour Bordeaux Métropole), ils ont pour objectif de « répondre au défi de l'aménagement des grands territoires péri-urbains ». Ils sont à construire sous le pilotage de chaque métropole, l'Etat étant susceptible de mobiliser ses services en appui de la démarche si nécessaire.

Le calendrier fixé par le gouvernement pour finaliser ces pactes était extrêmement contraint, les projets de pactes métropolitains d'innovation devant être soumis le 30 novembre 2016, sur la base d'une circulaire du Premier ministre aux préfets du 5 août 2016, avec une signature envisagée début 2017, afin que les crédits ouverts par le Gouvernement au titre du Fonds de soutien à l'investissement local (FSIL) puissent être engagés en 2017.

L'Etat a en effet prévu d'accompagner la démarche en mobilisant 150 M€ au titre du FSIL, inscrits au titre de la loi de finances pour 2017. La clé de répartition de 130 M€ sur cette dotation de 150 M€ attribue une enveloppe de 8,8 M€ à Bordeaux Métropole, mobilisable en soutien aux projets (investissement et/ou ingénierie) entrant en premier lieu dans le champ de la mise en œuvre des OIM. Les 20 M€ restants ne sont pas encore répartis entre les 15 métropoles.

Bordeaux Métropole a donc retenu l'axe de « l'excellence économique et du rayonnement international ». Le contexte des OIM montre que les outils existants, techniques, réglementaires, managériaux demandent une approche renouvelée et adaptée aux enjeux de ces opérations.

L'enjeu d'innovation est de repenser les modes de faire, en imaginant une ingénierie adaptée à ces projets, à la fois dans la conception, dans l'organisation et dans la mise en œuvre des projets, en recherchant, en partenariat avec l'État, les voies les plus efficaces pour atteindre les objectifs suivants :

- Objectif 1 : raccourcir le temps des procédures et de la mise en œuvre. Ceci s'inscrit particulièrement dans l'excellence économique, et la nécessité de répondre, dans des temps courts, aux demandes des entreprises qui souhaitent s'installer. L'objectif est de disposer d'un cadre opérationnel adapté et spécifique, alliant la vision globale, et capable de rendre les projets opérationnels dans un temps court.
- Objectif 2 : l'exemplarité écologique, la sécurité environnementale et l'intégration dans le milieu naturel des projets. L'ambition est de faire de ces opérations la vitrine des aménagements du futur.
- Objectif 3 : la recherche de solutions innovantes en matière d'économie d'opération. Dans une période où les ressources publiques se raréfient, l'attention sera portée à la fois sur la mesure des économies dans le projet – y compris par la recherche de solutions techniques privilégiant la sobriété de l'aménagement – et sur la recherche de nouveaux dispositifs de recettes s'adressant en priorité aux parties prenantes, publiques ou privées, bénéficiaires directes des retombées de l'opération.

Pour élaborer le projet de pacte métropolitain d'innovation de Bordeaux Métropole, une organisation de projet a été mise en place (à l'initiative de Bordeaux Métropole), mobilisant les services de l'Etat (préfecture) et de la Métropole concernés. Elle s'est articulée autour des trois volets suivants :

- l'ingénierie innovante des OIM ;
- la mobilisation du FSIL sur les projets d'investissement ;
- l'incitation à la coopération territoriale (contrat de coopération métropolitaine).

Plusieurs réunions de travail se sont tenues en octobre et novembre 2016 pour avancer sur le contenu du pacte métropolitain d'innovation de Bordeaux Métropole. Ce travail a abouti aux propositions suivantes pour le pacte métropolitain d'innovation (cf. tableau récapitulatif en fin de rapport) :

## 1. Le volet « ingénierie innovante »

Sur le champ de l'ingénierie innovante des OIM, le dialogue avec les services de l'Etat a permis d'aboutir à des propositions intéressantes en termes d'approche intégrée et d'avancées méthodologiques en matière :

- d'ingénierie opérationnelle publique (conseil et expertise sur la procédure de Projet d'Intérêt Majeur, nouveau dispositif créé par la loi ALUR) : cette action, transversale, intéresse les 2 OIM. (Fiche action 1)
- de développement durable et d'adaptation aux transitions du futur (énergie, changement climatique, nouvelles mobilités) : AMO développement durable (une approche intégrée à l'échelle de chaque OIM). (Fiche action 2)
- de gestion intégrée des autorisations environnementales : une approche intégrée à l'échelle de chacune des OIM. (Fiches action 3 et 11)
- de concertation et d'appropriation participative du projet. (Fiches action 4 et 8)

## 2. Le volet « investissements »

Sur les projets d'investissement susceptibles d'être soutenus au titre du FSIL sur l'enveloppe des 8,8 M€, il est proposé de retenir des projets identifiés dans le cadre des OIM (autour des liaisons en transports en commun, des mobilités douces, de l'ingénierie, de la concertation) afin d'être cohérent avec la thématique retenue pour le pacte.

Le taux de cofinancement du FSIL peut aller jusqu'à 50% pour les projets d'investissement et 80% pour les projets d'ingénierie. Ceci concerne :

- pour l'OIM Bordeaux Inno Campus
  - l'aménagement d'un réseau cyclable sur le périmètre dit « vallée créative » (Fiche 5)
  - l'aménagement d'un itinéraire BHNS desservant l'opération et destiné à relier, à terme, les 2 OIM (Fiche 6)
  - la réhabilitation d'un ancien bâtiment tertiaire -dit cœur de Bersol- à vocation future de centre de service pour l'opération. (Fiche 7)
- pour l'OIM Bordeaux aéroport
  - l'aménagement d'une voie nouvelle dite Marcel Dassault phase 2 comportant des innovations en termes de matériaux, d'éclairage, de circulations douces... (Fiche 9)
  - la réalisation d'un maillage cyclable complétant fortement le maillage existant à très court terme avec, grâce à ce saut qualitatif, des conditions de circulations douces fortement améliorées. (Fiche 10)

### **3. Le volet « coopération métropolitaine »**

Afin d'être en cohérence avec la thématique retenue pour le pacte, il est proposé que le contrat de coopération métropolitaine cible principalement les territoires périphériques des OIM, en déclinant et approfondissant les chantiers en cours portés par le Sysdau (syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine) sur quelques axes de coopération (actions 10 et 14) tels que :

- la qualité environnementale (ex. : élaboration de projets agro-urbains) ;
- les mobilités et l'accessibilité des sites (ex. : réseau express d'intermodalités) ;
- l'organisation économique des territoires (ex. : étude de requalification et optimisation des parcs d'activités extérieurs aux OIM, en complémentarité avec ces derniers).

Ce volet a été élaboré en lien avec le Sysdau, qui est un acteur clé puisqu'agissant sur le périmètre des 8 EPCI potentiellement concernés par le contrat (la Métropole et les 7 EPCI adjacents) et chargé de la mise en œuvre du SCoT. Les actions proposées dans le contrat de coopération s'intègrent parfaitement dans ces chantiers en cours.

Le soutien financier apporté par l'Etat au titre de ce contrat viendrait conforter la subvention de la Métropole attribuée au Sysdau et alimenter le programme de travail confié à l'a-urba.

Le contrat intégrera également le soutien à des opérations sous maîtrise d'ouvrage Métropole (telles que des études et travaux pour une passerelle modes doux sur la zone d'activités de Bersol reliant Canéjan à l'OIM BIC - action 11).

Les services de l'Etat ont fait part début janvier de leur accord sur le projet de pacte métropolitain d'innovation, annexé au présent rapport.

## Récapitulatif des projets proposés dans le pacte (sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole)

Tableau récapitulatif des projets			
Projets	Coût total (€)	Dont subvention FSIL (€)	
<b>Communs aux 2 OIM</b>			
1. Conseil juridique sur la démarche PIM autour des composantes autorisation environnementale transférable, utilité publique d'ensemble, et outils de financement (ingénierie)	200 000	160 000	80%
2. AMO développement durable (ingénierie)	700 000	560 000	80%
<b>OIM Bordeaux Inno Campus</b>			
3. Ingénierie urbaine nécessaire à une gestion intégrée des autorisations environnementales OIM BIC	600 000	480 000	80%
4. Aménagement réseau cyclable Vallée créative	1 000 000	500 000	50%
5. Aménagement itinéraire de BHNS	2 600 000	1 300 000	50%
6. Réhabilitation ex-bâtiment IBM (dit Cœur de Bersol)	1 000 000	500 000	50%
<b>OIM Bordeaux Aéroport</b>			
7. Voie nouvelle Marcel Dassault phase 2 : expérimentations vélo et développement durable (investissement)	7 200 000	2 142 000	29,75 %
8. Un maillage cyclable très ambitieux réalisé à court terme (investissement)	3 300 000	1 650 000	50%
9. Volet environnemental du plan guide OIM Bordeaux Aéroport : ingénierie nécessaire à une gestion intégrée des autorisations environnementales dont dossiers réglementaires et participation à l'élaboration du plan guide (ingénierie)	600 000	480 000	80%
<b>Coopération métropolitaine</b>			
10. Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau) – axe qualité environnementale et transition énergétique	360 000	288 000	80%
11. Articulation OIM – territoires limitrophes : optimisation des infras de mobilité / accessibilité et attractivité OIM	1 480 000	740 000	50%
<b>Total</b>	<b>19 040 000 €</b>	<b>8 800 000 €</b>	
<b>Liste complémentaire sous réserve de crédits (enveloppe 20 M€ non encore affectée)</b>			
12. Dispositif participatif appropriation /valorisation-OIM BIC	150 000	75 000	50%
13. Concertation/Appropriation active du projet OIM BA	300 000	240 000	80%
14. Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau) – axes accessibilité-mobilités et organisation économique des territoires	840 000	672 000	80%
<b>Total liste complémentaire</b>	<b>1 290 000</b>	<b>987 000</b>	

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

**VU** le pacte Etat-Métropoles signé le 6 juillet 2016 à Lyon par les 15 Métropoles et le Premier ministre,

**VU** la circulaire n°3283 du Premier ministre en date du 5 août 2016 à l'attention du préfet de région

**VU** le courrier du ministre de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales en date du 30 septembre 2016 à l'attention du président de Bordeaux Métropole,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** ces pactes ont pour finalité de fonder un nouveau partenariat entre l'Etat et chaque métropole,

**CONSIDERANT QUE** ce pacte a pour ambition de conforter la métropole comme locomotive de l'économie et de la croissance,

**CONSIDERANT QUE** ce pacte veut encourager les expérimentations dans un cadre institutionnel renouvelé,

#### **DECIDE**

**Article 1** : d'approuver le projet de pacte métropolitain d'innovation annexé au présent rapport,

**Article 2** : d'autoriser le Président de Bordeaux Métropole à signer le pacte métropolitain d'innovation.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Abstention : Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET, Madame MELLIER, Monsieur PADIE, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH;  
Contre : Monsieur COLOMBIER

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 17 février 2017

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b> <b>6 MARS 2017</b>	Pour expédition conforme, la Vice-présidente,
<b>PUBLIÉ LE :</b> <b>6 MARS 2017</b>	Madame Virginie CALMELS



—

# Pacte métropolitain d'innovation de Bordeaux Métropole

—



# Sommaire

## 1. Préambule

- 1.1. Brève description du Pacte métropolitain d'innovation**
- 1.2. Inscription générale / mise en perspective du pacte métropolitain**
  - 1.2.1. Le projet stratégique de la Métropole
  - 1.2.2. Les démarches partenariales de la Métropole

## 2. Le Pacte métropolitain d'innovation de la métropole de Bordeaux

- 2.1. Présentation du projet d'ensemble**
  - 2.1.1. Les enjeux et objectifs de la démarche d'innovation
  - 2.1.2. Calendrier et moyens de mise en œuvre
- 2.2. Liste des actions**
- 2.3. Liste des porteurs de projet et partenaires associés**
- 2.4. Le contrat de coopération métropolitaine**
  - 2.4.1. Présentation de la métropole et son espace périurbain
  - 2.4.2. Le cadre des futurs contrats de coopération métropolitaine

## 3. Modalités de pilotage et de suivi

## 4. Annexes

- 4.1. Annexe 1 : Déclinaison du pacte métropolitain d'innovation en fiches actions**
- 4.2. Annexe 2 : Contrat de coopération métropolitaine**

## 1. Préambule

Avec les lois ALUR, MAPTAM et NOTRe, l'État a donné aux métropoles un cadre institutionnel renouvelé. Elles bénéficient de très larges compétences : développement et aménagement économique, soutien aux établissements d'enseignement supérieur et de recherche, équipements culturels et sportifs métropolitains, politique du logement, aménagement urbain, politique de la ville et compétences sociales issues du département. Il convient aujourd'hui de le compléter.

Pour accompagner leur développement durable, renforcer leur capacité d'action au service des habitants, soutenir leurs stratégies d'innovation et en faire des catalyseurs du développement régional, **l'État et les métropoles s'allient**.

Signé à Lyon le 6 juillet 2016 par le Premier Ministre et les Présidents des quinze métropoles françaises, le Pacte État-métropoles décline les engagements destinés à soutenir et conforter les métropoles dans leur développement durable, leurs démarches innovantes et leur rôle dans l'alliance des territoires.

Le Pacte ainsi établi a pour ambition de **reconnaitre le rôle structurant des métropoles**, d'encourager leur rayonnement international, de favoriser leur mise en réseau et de réunir les moyens institutionnels et financiers susceptibles de conforter leur rôle dans le développement équilibré de la France.

Il prévoit **quinze pactes métropolitains d'innovation** et une mise en réseau des quinze métropoles.

Ces quinze pactes identifient les domaines stratégiques d'innovation que l'État et les métropoles souhaitent investir ensemble.

À partir de cette identification, ils définissent les expérimentations à conduire, les partenariats de projets adéquats à engager et les moyens de garantir la diffusion des bonnes pratiques entre métropoles.

Ces quinze pactes résultent d'une large concertation entre l'État et les métropoles.

Il est également essentiel, à travers les pactes d'innovation de prendre en compte les contextes territoriaux dans lesquels évoluent les métropoles. On ne peut plus penser les territoires isolés ou encore séparés ou opposés les uns aux autres. Les relations d'interdépendance qu'elles tissent, notamment avec les espaces périurbains et ruraux, ne cessent de s'accroître. Il convient d'affirmer, à travers ces pactes, l'**alliance indispensable des territoires dans notre République**.

### 1.1. Brève description du Pacte métropolitain d'innovation

L'enjeu du pacte métropolitain est d'écrire une stratégie partagée entre l'État et Bordeaux Métropole, identifiant les domaines stratégiques d'innovation que les deux parties souhaitent investir ensemble. Le choix de Bordeaux Métropole s'est porté sur la thématique de l'excellence économique et du rayonnement international grâce à la mise en œuvre de deux opérations d'intérêt métropolitain : Bordeaux Aéroport et Bordeaux Inno Campus.

Le présent pacte s'attachera particulièrement à :

- établir les process adaptés et innovants qui répondent aux exigences de souplesse, de fiabilité et d'efficacité opérationnelle de telles d'opérations tout en prenant en compte les enjeux du futur.
- identifier des projets opérationnels éligibles notamment au fonds de soutien à l'investissement public local.
- présenter une stratégie de coopération avec les territoires limitrophes de la Métropole.

## 1.2. Inscription générale / mise en perspective du pacte métropolitain

### 1.2.1. Le projet stratégique de la Métropole

La mutation au 1<sup>er</sup> janvier 2015 de la Communauté urbaine en Métropole de Bordeaux et la nouvelle place reconnue aux 28 communes de l'agglomération bordelaise dans les récentes évolutions du paysage institutionnel lui confèrent une responsabilité majeure pour « accompagner et réaliser les projets d'investissement indispensables à l'attractivité du territoire et aux attentes des habitants en termes d'emploi, de mobilité, de logement et de cadre de vie, de lien social » (*Projet de mandature 2014-2020 de Bordeaux Métropole*).

Véritable « levier de croissance », le nouveau statut de métropole vise à permettre à l'agglomération toute entière d'« affirmer sa capacité d'action à l'échelle régionale voire européenne et de renforcer son rôle de moteur pour l'économie et la cohésion sociale, afin de faire émerger une nouvelle croissance économique par un soutien local aux entreprises et à leur créativité » (*Loi de Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles du 24 janvier 2014*).

Bordeaux Métropole assure ainsi de plein droit à l'échelle du territoire de ses 28 communes ses compétences en matière de développement économique : création, aménagement et gestion de zones d'activités industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire, ou aéroportuaire, actions de développement économique.

#### *La responsabilité de métropole européenne à haute qualité de vie*

Le fait métropolitain, l'effet d'attraction des villes représentent dans toutes les régions du monde un puissant facteur de croissance pour les activités humaines et économiques. L'économie du XXI<sup>e</sup> siècle se pense, s'organise et se développe autour des grands ensembles urbains.

Bordeaux Métropole, à son échelle, participe à ce phénomène et permet d'offrir aux entreprises et aux habitants cadre de vie accueillant et multiplicité de services à haute qualité.

#### *Des moyens confortés et une volonté réaffirmée pour l'action au quotidien en faveur de l'attractivité économique et du développement des entreprises et de l'emploi*

Avec un budget d'investissement de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020 Bordeaux Métropole constitue à la fois un territoire de développement prometteur et un acteur économique majeur. Ses interventions au quotidien répondent aux besoins des entreprises et des habitants : mobilités, cadre de vie, logement, services publics de proximité.

Engagée dans la préparation de l'avenir et la structuration à moyen et long terme de son vaste territoire (prospective, planification urbaine et ses outils SCOT-PLU), la métropole sait conjuguer grands projets urbains et économiques, préservation des espaces naturels et relation de proximité avec les communes et les citoyens.

Sa mobilisation pour accueillir les emplois de demain et faciliter la croissance des entreprises aujourd'hui est indissociable de sa responsabilité globale d'ensembler du cadre de vie des entreprises et des habitants : en déployant une stratégie territoriale ambitieuse pour développer son attractivité, la métropole accueille et favorise tous les acteurs de l'innovation économique. Attrayante pour les idées, les talents et les investissements, elle stimule l'accueil d'une large gamme de services désireux de se développer dans un environnement dense et porteur d'opportunités.

Sa volonté et son engagement sont mis au service d'un projet de développement économique robuste, permettant à l'échelle de son vaste territoire d'accueillir plus efficacement de nouvelles activités économiques tout en permettant aux entreprises déjà installées de grandir, en relation étroite avec les communes et ses partenaires : chambres consulaires, technopoles métropolitaines et écosystèmes entrepreneuriaux.

Pour atteindre son objectif de création de 100 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030, indispensable pour hisser son attractivité économique à la hauteur de son attractivité résidentielle et garantir les indispensables équilibres urbain, économique et social, Bordeaux Métropole peut et doit aujourd'hui franchir un cap : plus exigeante avec elle-même, plus rapide dans ses processus de décision, plus frugale dans ses modes de fonctionnement, plus connectée avec les réseaux entrepreneuriaux. Amie des entreprises, elle affirme une volonté renouvelée et partagée d'ouverture aux projets dans une dynamique de croissance des entreprises et de développement du territoire.

### **1.2.2. Les démarches partenariales de la Métropole :**

Le pacte métropolitain d'innovation s'inscrit dans les démarches partenariales de la métropole parmi lesquelles notamment :

- le contrat territorial de Bordeaux Métropole du CPER Aquitaine 2015-2020 : l'enjeu du volet métropolitain du CPER 2015-2020 est d'écrire une stratégie partagée entre l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, visant à renforcer la dynamique métropolitaine bordelaise. Ses axes d'actions sont la mobilité, l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, la transition écologique et énergétique, le numérique, la culture, la politique de la ville et le renouvellement urbain, l'accompagnement des filières et l'emploi.
- Le PIA Ville de demain – Ecocité : Le Programme d'investissements d'avenir (PIA) de l'Etat, issu du rapport des anciens Premiers ministres Alain Juppé et Michel Rocard (2009), propose un effort d'investissement massif et ciblé dans la recherche et l'innovation, afin de développer la compétitivité, la croissance, et l'emploi sur nos territoires. Pour les espaces urbains, le PIA décline le fonds Ville de demain, qui vise à soutenir l'investissement public et privé dans des opérations exemplaires d'aménagement durable. Ce fonds, favorisant un développement urbain plus respectueux de l'environnement, est géré par la Caisse des Dépôts.

Bordeaux Métropole fait partie des 19 Ecocités labellisées par l'Etat. Elle s'est vue attribuer plus de 7 M€ de subventions dans le cadre d'une première tranche déployée entre 2010 et 2014. En tranche 2 (2015-2020), la participation du PIA au projet Ecocité « Bordeaux plaine de Garonne » s'élève à ce jour à 12,9 M€. Ce soutien financier bénéficie à 30 opérations qui impliquent plus de dix porteurs de projets.

- Le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation : le SRDEII définit la feuille de route de la Région pour 5 ans en matière d'aides aux entreprises, comme le soutien à l'internationalisation, à l'investissement immobilier et à l'innovation, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional. Il comporte un volet spécifique prenant en compte les nouvelles compétences de la métropole et ses stratégies en matière de développement économique.
- La convention de partenariat entre Bordeaux Métropole et la Caisse des Dépôts : signée le 20 mai 2016 par Alain Juppé et Pierre-René Lemas, elle fixe le cadre des relations partenariales pour la période 2016-2019. Par cette convention, la Caisse des Dépôts s'engage à co-financer des études et des dispositifs, à hauteur de plus de 500 000 euros, en faveur du développement économique, du cadre urbain et des transitions numérique et énergétique

du territoire métropolitain. De plus, la Caisse des Dépôts s'engage à apporter son soutien en ingénierie technique et financière, en prêts sur fonds d'épargne ou en investissements en fonds propres, pour la réalisation des projets inscrits dans le cadre de ce partenariat.

En matière de développement et l'attractivité économiques, les actions s'appuient sur la nouvelle stratégie de marketing territorial de la Métropole, les filières d'excellence - en particulier la French Tech - l'immobilier d'entreprises dans les grands sites d'activités, le financement d'équipements touristiques ou encore l'accompagnement des entreprises.

En matière de cadre urbain et d'environnement, la démarche porte sur l'amélioration de l'offre de logements avec des études de cas et d'expérimentation - baisse des coûts, nouvelles formes d'habitat, services des personnes âgées dans un quartier démonstrateur -, l'aménagement des grands sites de projet urbain, le développement économique dans les quartiers politiques de la Ville.

Enfin, en matière de métropole intelligente, à haute qualité de vie et durable, les projets sont ciblés sur les nouveaux services de mobilité et les tiers lieux au titre de la transition numérique. Dans le domaine énergétique et environnemental, ils portent sur l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, le développement de l'offre d'énergies renouvelables et de la filière hydrogène pour des transports durables, et enfin l'accompagnement des petites communes de la métropole dans le but de favoriser la transition territoriale.



## 2. Le Pacte métropolitain d'innovation de la métropole de Bordeaux

### 2.1. Présentation du projet d'ensemble

Pour accompagner sa stratégie de développement économique et d'attractivité, Bordeaux Métropole a décidé, par délibération du conseil métropolitain en 2015 et 2016, la création de 2 Opérations d'Intérêt Métropolitain (OIM) intéressant des grands territoires de projet en pleine évolution :

- ***l'OIM Bordeaux Aéroport***, intégrant, autour de l'aéroport international de Bordeaux-Mérignac, l'ensemble du parc industriel de la filière spatiale aéronautique défense, en pleine expansion sur la métropole. Couvrant 2500 ha sur le territoire de 3 communes, cette opération constitue le plus grand pôle industriel de la Nouvelle-Aquitaine et devrait accueillir 45 000 emplois d'ici 2030, soit 10 000 emplois supplémentaires, pour 130 M€ d'investissement de Bordeaux Métropole.

- ***l'OIM Bordeaux Inno Campus***, associant le plus vaste campus universitaire de France, huit centres hospitaliers et le troisième parc d'activités de la métropole. Concentrant sur un périmètre de 1 350 ha 80% de l'offre universitaire et hospitalière de la métropole, cette deuxième opération vise à promouvoir les synergies entre innovation, santé et développement économique autour du levier que constituent les centres de recherche et les équipements technologiques. Elle couvre 1350 ha, accueille 65 000 étudiants et 40 000 emplois, l'objectif étant également de créer 10 000 emplois de plus à moyen terme.

Ces 2 opérations sont au cœur de la feuille de route économique de la métropole et constituent, avec l'OIN Bordeaux-Euratlantique, des pièces majeures du développement à venir. Elles s'inscrivent dans le défi de l'excellence économique et du rayonnement international de la métropole dont elles auront vocation à être les ambassadeurs, d'où leur reconnaissance comme opération d'intérêt métropolitain.

Pour répondre à ce défi, un processus adapté et innovant doit nécessairement être inventé, intéressant à la fois le contenu et la mise en œuvre du projet, afin de répondre aux exigences de souplesse, de fiabilité et d'efficacité opérationnelle de telles opérations, tout en prenant en compte les enjeux du futur.

#### 2.1.1. Les enjeux et les objectifs de la démarche d'innovation :

##### Trois enjeux sous-tendent la démarche d'innovation :

**Le premier enjeu** est celui du portage de l'intérêt métropolitain : intéressant toutes deux de très vastes territoires, les OIM ont vocation à engager la traduction opérationnelle de projets urbains complexes, transcendant les compétences institutionnelles et les frontières administratives, et dont la réussite devra reposer sur un partenariat étroit avec les habitants, les entreprises, les élus, et les acteurs publics, tous ambassadeurs de ces vastes projets.

S'ajoutant à ces effets d'échelle, l'intérêt métropolitain de ces opérations réside évidemment dans le rôle clef qu'elles ont vocation à jouer pour atteindre les objectifs de la feuille de route métropolitaine, celle de créer 100 000 emplois nouveaux sur la métropole à l'horizon 2030. Elles s'inscrivent ainsi au cœur des grands territoires de projet qui fondent le projet métropolitain à venir, et ont vocation à devenir des laboratoires d'innovation, vitrine de la métropole.

L'une et l'autre sont adossées à des grands équipements d'intérêt national et international : l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la première, le campus et les grands équipements hospitaliers pour la seconde. Elles sont toutes 2 distribuées par la rocade, cœur de l'activité économique de la métropole et constitutive de son image.

Leur inscription dans le pacte d'innovation État-métropole sur le thème de l'attractivité économique et du rayonnement international prend ici toute sa signification.

**Le deuxième enjeu** est celui des transitions écologiques et climatiques : intégrées toutes deux dans des territoires à forte sensibilité environnementale, ces opérations demandent à être exemplaires en termes de management environnemental, de préservation de la biodiversité, mais aussi de prise en compte des enjeux climatiques et énergétiques de demain.

Cette attention portée au développement durable et à l'environnement s'attachera évidemment à un management exemplaire de la trame verte, mais elle concernera tout autant le renouvellement ou la réhabilitation du parc bâti existant, composé, pour une large part, d'immobilier tertiaire ou d'activité des années 1980 assez vieillissant, peu performant énergétiquement et porteur d'une image parfois passéeiste.

La prise en compte de ces enjeux amènera également à favoriser de nouvelles pratiques de mobilité dans des secteurs qui restent aujourd'hui largement dépendants de l'automobile, même si de nouvelles dessertes structurantes en transport en commun y sont programmées par la métropole, comme le prolongement du tramway vers l'aéroport ou la réalisation d'un bus à haut niveau de service pour desservir les zones d'emploi.

**Troisième enjeu**, celui de l'efficience opérationnelle et de la capacité à agir dans un temps resserré : compte tenu de la dimension des projets, de leur caractère pluriel et de la multiplicité d'acteurs à associer, les procédures d'aménagement urbain « classiques », de type ZAC, PUP, apparaissent peu adaptées à des projets de telle échelle, qui demandent à trouver, en construction partagée avec l'État, des processus plus souples et plus adaptés, tout en permettant de tenir le cap fixé et l'ambition du projet à la grande échelle.

Il s'agit donc de repenser les modes de faire, en imaginant une ingénierie adaptée à ces projets, à la fois dans la conception, dans l'organisation et dans la mise en œuvre des projets, en recherchant, en partenariat avec l'État, les voies les plus efficaces pour atteindre les objectifs recherchés.

L'exigence de l'innovation n'est donc pas considérée comme une posture en tant que telle, mais bien parce que le contexte des OIM montre que les outils existants, techniques, réglementaires, managériaux demandent une approche renouvelée et adaptée aux enjeux de ces opérations.

### **Trois objectifs majeurs sont ainsi alloués à la démarche « ingénierie de l'innovation » :**

**Objectif 1** : raccourcir le temps des procédures et de la mise en œuvre. Ceci s'inscrit particulièrement dans l'excellence économique, et la nécessité de répondre, dans des temps courts, aux demandes des entreprises qui souhaitent s'installer. L'objectif est de disposer d'un cadre opérationnel adapté et spécifique, alliant la vision globale, et capable de rendre les projets opérationnels dans un temps court.

**Objectif 2** : l'exemplarité écologique, la sécurité environnementale et l'intégration dans le milieu naturel des projets. L'ambition est de faire de ces opérations la vitrine des aménagements du futur.

**Objectif 3** : la recherche de solutions innovantes en matière d'économie d'opération. Dans une période où les ressources publiques se raréfient, l'attention sera portée à la fois sur la mesure des économies dans le projet – y compris par la recherche de solutions techniques privilégiant la sobriété de l'aménagement – et sur la recherche de nouveaux dispositifs de recettes s'adressant en priorité aux parties prenantes, publiques ou privées, bénéficiaires directes des retombées de l'opération.

#### **2.1.2. Calendrier et moyens de mise en œuvre :**

##### **Calendrier**

Le détail des calendriers de chaque action est indiqué dans les fiches jointes.

Deux dates clefs sont à retenir :

- 2017 sera consacrée aux études et à la définition des procédures préparatoires permettant, à l'échéance de début 2018, de disposer d'un cadre opérationnel et juridique fiabilisé, répondant aux objectifs énoncés ci avant.
- Mi-2018 : passage en mode opérationnel notamment par la signature du contrat de PIM (Projet d'intérêt majeur) et des procédures conjointes.

## **Modalités de gouvernance**

Pour conduire ces opérations d'intérêt métropolitain, des dispositifs spécifiques de gouvernance politique mais aussi technique ont été définis, qui touchent tout autant à la conduite de l'opération qu'à son pilotage partenarial.

On distingue ainsi, au niveau central (pilotage de l'opération) :

- le comité de projet, piloté par un vice-président de Bordeaux Métropole, associe tous les maires des communes couvertes par les opérations et les vice-présidents de Bordeaux Métropole dont les thématiques sont concernées par le projet territorial : il rend compte des avancées de l'opération, soumet les arbitrages techniques et financiers permettant le bon déroulement de l'opération et préparant le passage des décisions nécessaires en conseil de Métropole
- le comité stratégique, réuni 1 à 3 fois par an, associant les acteurs majeurs du projet, publics et privés, a une vocation consultative. Selon un ordre du jour convenu à l'avance, il prend position et émet des avis sur des choix stratégiques globaux et la programmation des actions à mettre en œuvre. Il permet à Bordeaux Métropole de partager avec ses principaux partenaires institutionnels et économiques l'avancement du projet et ses orientations stratégiques, et de dialoguer sur le développement des entreprises, les projets des partenaires, les besoins qui remontent du terrain.

Les projets « locaux » intégrés dans l'OIM, ou alors les sujets plus thématiques ont vocation à trouver des modes de gouvernance *ad hoc* associant, en tant que de besoin, les acteurs concernés.

S'agissant du pilotage technique des OIM, elles sont toutes deux dirigés par des Directeurs de projet placés au sein de la Mission stratégie territoriale et ingénierie (MISTI) de Bordeaux Métropole, chargée, entre autres, des grands territoires de projet et de l'ingénierie innovante.

Chaque directeur de projet est en charge de l'animation d'une équipe projet dédiée, regroupant des membres issus des services métropolitains, centraux et territoriaux, voire, dans le cadre de l'OIM Bordeaux aéroport, des 3 communes.

## **La définition d'un cadre programmatique d'ensemble pour les OIM**

Chacune des OIM, au fur et à mesure de sa montée en charge opérationnelle, a vocation à préciser son cadre d'intervention ; à la fois en termes d'objectif, de contenu, de budget prévisionnel et de phasage.

L'objectif est d'aboutir à la définition d'un plan stratégique opérationnel fin 2017, qui soit approuvé par les organes de gouvernance, et qui serve de base de référence pour le suivi de l'opération.

Partant de ces acquis, il est proposé que le pacte métropolitain d'innovation prenne appui sur ces dispositions pour qu'elles servent de cadre aux actions qui y seront retenues. Celles-ci, décrites dans les fiches annexées, correspondent aux axes suivants :

### **> Travailler, avec les services de l'Etat, sur la définition d'une stratégie environnementale d'ensemble, à l'échelle de chaque OIM.**

L'objectif poursuivi par Bordeaux Métropole est de proposer une stratégie environnementale d'ensemble à l'échelle de chacune des OIM, s'appuyant sur une vision globale des enjeux environnementaux existants sur les 2 périmètres, qui sont contigus. Le risque de voir des projets apparaître au coup par coup, à l'échelle d'une parcelle, échappant aux seuils réglementaires et

détruisant peu à peu l'ensemble du milieu naturel, est aujourd'hui très fort. Le dispositif OIM doit être en mesure d'apporter au contraire une vision d'ensemble, avec une hiérarchisation des enjeux, et une connaissance des effets cumulés des projets.

Sur cet aspect, Bordeaux Métropole propose donc d'engager une démarche innovante concertée avec les services de l'Etat, dans le cadre du Pacte Etat-Métropole, visant à préserver les sites écologiques majeurs tout en répondant à la feuille de route économique de Bordeaux Métropole. La méthodologie de travail proposée consistera à mettre en regard, pour chaque opération et à l'échelle globale, les enjeux écologiques, réglementaires (évitement, réduction, compensations), et économiques, afin de définir un juste équilibre entre ces derniers et bâtir une stratégie d'aménagement sur cette base.

Cette approche sera complétée, selon des modalités à définir, par une approche spécifique auprès des acteurs publics et/ou privés en faveur de « l'amélioration écologique » de l'existant (faune, flore dans les « interstices » de nature encore existants, pollutions spécifiques, amélioration énergétique du bâti, etc). Ce volet complémentaire permettra de construire une stratégie environnementale véritablement « d'ensemble ».

#### Sujets d'expérimentation proposés nécessitant de probables évolutions réglementaires :

- *Une évaluation environnementale à l'échelle de chaque OIM et la levée à cette échelle des préalables environnementaux, dispensant les porteurs de projet s'inscrivant dans la stratégie d'aménagement d'ensemble de déposer des dossiers d'évaluation environnementale ; Cette démarche permet en outre d'apprécier les impacts cumulés sur l'ensemble du secteur ;*
- *Un évitement des secteurs de plus forts enjeux, une homogénéisation des mesures de réduction ainsi qu'une optimisation des secteurs de compensation, et, pour l'OIM Bordeaux Inno Campus, la prise en charge des compensations dans le programme d'équipements publics de l'opération. Pour l'OIM Bordeaux aéroport, sur la base d'une évaluation environnementale globale, il est proposé d'expérimenter que, dans le cas où les compensations seraient réalisées sur des fonciers non maîtrisés et/ou en dehors du périmètre de l'OIM, par les opérateurs privés au fur et à mesure de leurs besoins, ces compensations puissent être confiées par une convention à un opérateur de type CDC biodiversité qui apporte une garantie aux services de l'Etat et se fait financer les terrains de compensation par les opérateurs privés pour chaque opération.*
- *Une optimisation des secteurs de compensation : une superposition des mesures compensatoires (amphibien et zones humides par exemple, mais aussi, à un titre plus expérimental, zone humide et compensation au titre du code forestier) est une piste qu'il est souhaité d'approfondir avec les services de l'Etat.*
- *Pour l'OIM Bordeaux aéroport, la définition et la localisation des zones compensatoires est une vraie question. Une hiérarchisation de l'intérêt des différentes zones humides de l'OIM, des plus dégradées aux plus riches, doit pouvoir être réalisée et partagée entre Bordeaux Métropole et les services de l'Etat si l'on veut pouvoir offrir des compensations dans ou à proximité immédiate de la zone de projet et ainsi éviter de reporter sur d'autres territoires les compensations des projets menés sur la métropole. En effet, une compensation sur une zone humide fortement dégradée à des centaines de kilomètres de l'OIM est moins judicieuse qu'une compensation à proximité sur une zone humide fonctionnelle néanmoins soumise à des pressions foncières ou offrant un potentiel de valorisation économique. Si une vaste zone de richesse écologique était amenée à être sacrifiée au sein de l'OIM, il est souhaité qu'à titre expérimental, soit étudiée la possibilité qu'elle soit éligible pour de la compensation environnementale des projets développés sur l'OIM.*
- *Des coefficients compensatoires adaptés aux enjeux qualitatifs : il est proposé qu'à titre expérimental un coefficient puisse être revu à la baisse lorsque les mesures proposées apportent une véritable plus-value fonctionnelle. Des surfaces moindres mais une*

*fonctionnalité optimisée amènent ainsi un gain écologique bien plus important que des centaines d'hectares sans réelle fonction écologique. Cela supposerait par exemple qu'une zone humide isolée puisse plus facilement être détruite pour permettre l'émergence d'un projet de développement économique majeur qu'une zone humide avec un rôle écologique majeur, et que par conséquent, les ratios de compensation soient adaptés, voire les dossiers réglementaires très allégés.*

### **> Faire des OIM des lieux laboratoires des transitions climatiques et énergétiques**

Territoires de projets de la ville du futur, les OIM ont vocation à devenir des lieux laboratoires pour tester les solutions permettant de répondre aux enjeux de la transition écologique.

En partenariat avec l'ADEME, Bordeaux Métropole souhaite engager, dans le cadre du pacte, une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage prévoyant, pour chaque opération, la mise en œuvre d'une démarche systémique invitant l'ensemble des acteurs, sur la base d'un référentiel d'objectifs et d'action, à s'adapter aux enjeux des transitions futures.

*Différentes pistes de travail sont aujourd'hui envisagées :*

- Mise en œuvre d'une stratégie mobilité globale, en liaison avec la réalisation des infrastructures nouvelles (prolongement Tram ligne B, BHNS Nord Sud,...) permettant de tester une mise en œuvre innovante de solutions éprouvées (covoiturage, réseau vélo intra-OIM et connecté aux principaux secteurs résidentiels et centralités environnantes, ...);*
- Développement d'actions innovantes permettant aux entreprises de réutiliser la production de chaleur ;*
- Nouvelles modalités d'aménagement des espaces publics, îlots de fraîcheur;*
- Production électrique décentralisée permettant d'alimenter le parc de véhicules, qui restera important dans ces territoires de périphérie.*

Il est proposé que l'État puisse être associé à la définition de ces actions, qui pourraient, pour certaines, être éligibles à des programmes nationaux.

### **> Simplifier le cadre réglementaire opérationnel et faciliter la mise en œuvre des projets : la recherche d'un nouveau cadre de procédure**

La taille des OIM, la multiplicité des actions et des projets à mettre en œuvre, confrontées à l'ambition de leur feuille de route, plaide pour un dispositif dédié, facilitant et simplifiant la mise en œuvre des actions. Le Projet d'Intérêt Majeur, apparu dans la loi Alur, apparaît comme une piste prometteuse, si le groupe de travail mis en place par le ministère avec le club ville et aménagement permet d'aboutir à un dispositif approfondi et renforcé.

En effet, Bordeaux Métropole souhaite pouvoir travailler, dans le cadre du Pacte État Métropole et dans la perspective de cette modification substantielle, à l'élaboration de contrat de Projet d'Intérêt Majeur pour chacune des OIM dont elle a en charge le pilotage.

*Ce contrat pourrait intégrer :*

- Des processus innovants de construction/concertation du projet avec l'ensemble des acteurs (pas seulement habitants, mais aussi entreprises et autres parties prenantes)*
- Un management environnemental construit de manière partagée avec l'État, tenant compte, dès le départ, de la globalité du projet et des compensations à mettre en œuvre; le PIM pourrait être le cadre de l'évaluation environnementale complète qui vaille pour les opérations subséquentes, avec un périmètre adapté;*

- *Un volet financier avec une participation adaptée des acteurs privés au financement du projet ;*
- *La capacité à faciliter un urbanisme de projet « négocié » où les acteurs privés pourraient, tout en conservant la maîtrise d'ouvrage, contractualiser les objectifs avec la collectivité : cela pourrait se traduire par l'exigence d'un avis favorable du porteur du PIM avant dépôt des AOS (pièce obligatoire du dossier AOS) ;*
- *Il pourrait être porté par une collectivité, en partenariat avec des acteurs publics ou institutionnels majeurs pour le projet, et confié à un opérateur unique de type SPL, ou à différents opérateurs.*

En fonction du contexte, le PIM pourrait valoir concession d'aménagement avec une SPL sur des périmètres subséquents. La durée du PIM pourrait être de 15 ans minimum.

Ce cadre est une étape importante pour sécuriser le processus d'élaboration et de mise en œuvre des Opérations à plus grande échelle.

Pour la mise en œuvre de cette action, il est proposé d'inscrire dans le cadre du pacte métropolitain d'innovation une mission d'assistance juridique, opérationnelle et méthodologique auprès d'experts compétents en la matière, chargés, avec l'appui des services de la métropole et des services de l'État, de préfigurer le cadre de cette future procédure :

- cadre dérogatoire eu égard à son approche globale : prolongation de la durée de validité de certaines autorisations, dispositifs assouplis de leur instruction, etc.
- permanence du dispositif : comment assurer la pertinence, par exemple, de l'approche écologique globale en fonction de l'évolution des milieux, et donc prévoir un dispositif d'actualisation à l'instruction allégée,...
- validité d'une évaluation environnementale globale, valable pour l'ensemble des projets développés dans le périmètre du PIM,
- possibilité de prise en considération pour les questions foncières (à l'image des dispositions relatives aux projets routiers).

## 2.2. Liste des actions

Les actions qu'il est proposé d'inscrire dans le pacte métropolitain d'innovation s'inscrivent selon 3 volets :

### 1. Le volet « ingénierie innovante », qui inclut des nouvelles approches et des avancées méthodologiques en matière :

- d'ingénierie opérationnelle publique (conseil et expertise sur la procédure de Projet d'Intérêt Majeur) : cette action, transversale, intéresse les 2 OIM. ([Fiche 1](#))
- de développement durable et d'adaptation aux transitions du futur (énergie, changement climatique, nouvelles mobilités) : AMO développement durable (une approche intégrée à l'échelle de chaque OIM). ([Fiche 2](#))
- de gestion intégrée des autorisations environnementales : une approche intégrée à l'échelle de chacune des OIM. ([Fiches 3 et 9](#))
- de concertation et d'appropriation participative du projet. ([Fiches 12 et 13](#))

### 2. Le volet « investissements » qui inclut, dans le périmètre de chacune des OIM, la participation au financement d'infrastructures ou de services nouveaux dont la programmation est engagée ou en voie de l'être d'ici 2018.

Ceci concerne :

#### > pour l'OIM Bordeaux Inno campus

- l'aménagement d'un réseau cyclable sur le périmètre dit « vallée créative » ([Fiche 4](#))
- l'aménagement d'un itinéraire BHNS desservant l'opération et destiné à relier, à terme, les 2 OIM ([Fiche 5](#))
- La réhabilitation d'un ancien bâtiment tertiaire –dit cœur de Bersol- à vocation future de centre de service pour l'opération. ([Fiche 6](#))

#### > pour l'OIM Bordeaux aéroport

- L'aménagement d'une voie nouvelle dite Marcel Dassault phase 2 comportant des innovations en termes de matériaux, d'éclairage, de circulations douces... ([Fiche 7](#))
- La réalisation d'un maillage cyclable complétant fortement le maillage existant à très court terme avec, grâce à ce saut qualitatif, des conditions de circulations douces fortement améliorées. ([Fiche 8](#))

### 3. Le volet « coopération territoriale » intégrant également des actions en matière d'ingénierie et d'investissement. (Fiches 10, 11 et 14)

L'ensemble de ces actions sont décrites dans les fiches jointes en annexe.

### 2.3. Liste des porteurs de projet et partenaires associés

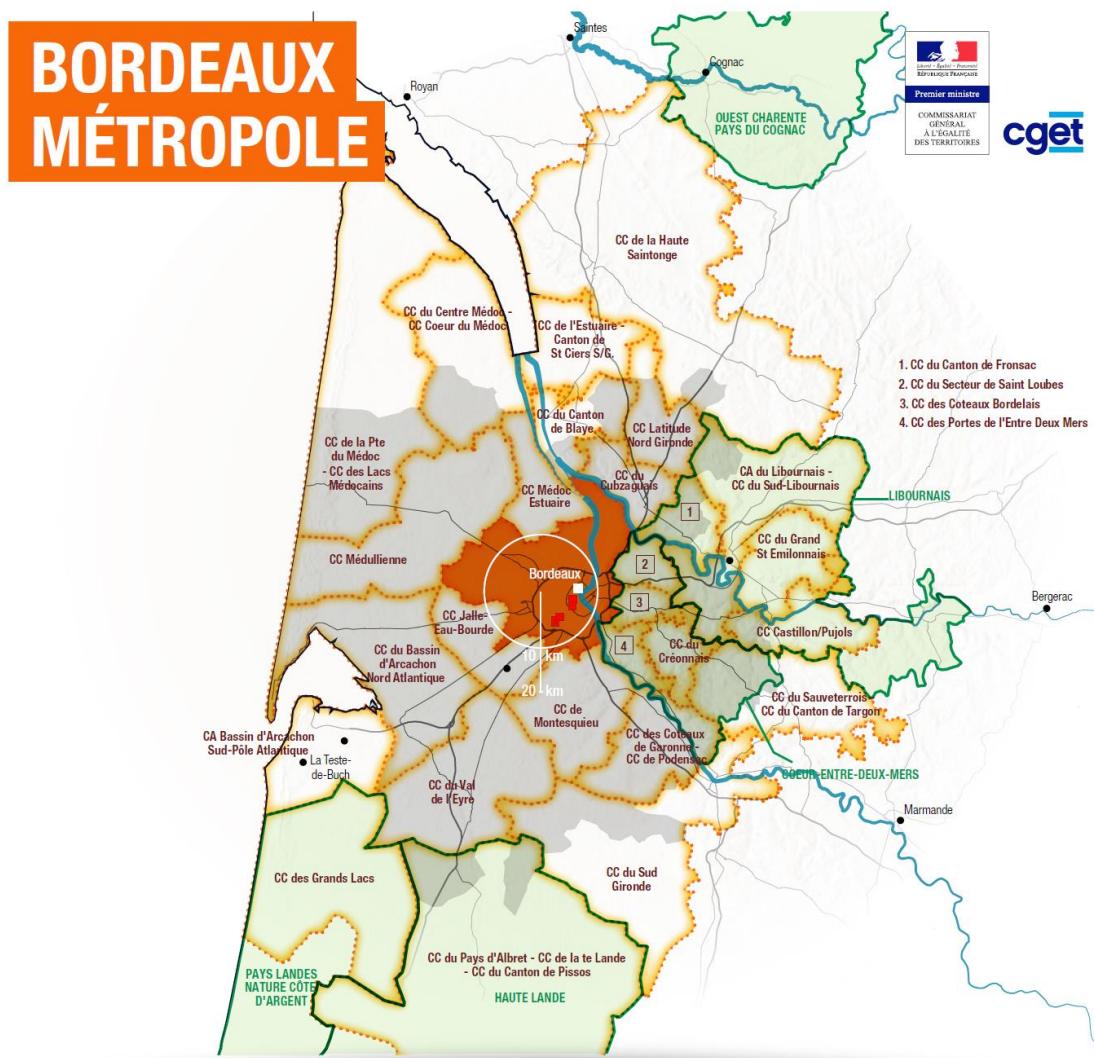
Le périmètre des deux OIM et la gouvernance liée à ces opérations associe de fait de nombreux partenaires clés sur ces territoires, au-delà des services de l'Etat, notamment :

- Région Nouvelle Aquitaine
- Université de Bordeaux, Université Bordeaux-Montaigne, Institut Polytechnique de Bordeaux (INP), Communauté d'universités et établissements d'Aquitaine (COMUE)
- Aéroport international de Bordeaux-Mérignac
- Centre hospitalier universitaire (CHU) de Bordeaux
- Commissariat à l'Energie Atomique - Centre d'Études Scientifiques et Techniques d'Aquitaine (CEA-CESTA)
- Pôle de compétitivité Alpha Route des Lasers, Industriels et entreprises
- la Fab (SPL)
- Technopoles Bordeaux Technowest et Bordeaux-Unitec
- Sysdau, syndicat pilote du Scot de l'aire métropolitaine
- a'urba, agence d'urbanisme
- EPCI et communes limitrophes à la Métropole.



## 2.4 Le contrat de coopération métropolitaine

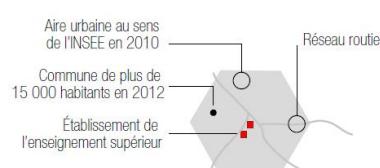
### 2.4.1 Présentation de la métropole et son espace périurbain



## Bordeaux Métropole et son espace de proximité

Groupements intercommunaux et PETR

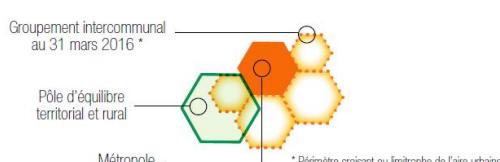
### CONTEXTE TERRITORIAL



### CHIFFRES CLEFS \*\*

Population de l'aire urbaine (Bordeaux)	<b>1 158 431</b>
Population de la métropole	<b>737 492</b>
Part de la population de l'aire urbaine résidant dans la métropole	<b>63,7 %</b>
Nombre d'emplois de l'aire urbaine au lieu de travail	<b>507 086</b>
Nombre d'emplois de la métropole au lieu de travail	<b>391 286</b>
Part des emplois de l'aire urbaine situés dans la métropole	<b>77,1 %</b>

### COOPÉRATIONS



\*\*Population et emploi en 2012

### ○ *Une métropole attractive, très marquée par la périurbanisation*

Avec une population de 749 595 habitants<sup>1</sup> (2013), la métropole de Bordeaux rassemble un habitant sur deux du département de la Gironde. En 20 ans, elle a gagné plus de 90 000 nouveaux habitants. Sur la même période, la Gironde hors métropole en gagnait 144 000. C'est surtout au cours de la dernière décennie que l'attractivité girondine a été marquée, avec un taux de croissance annuel moyen de 1,2%. Sur la décennie 1990-1999, la croissance démographique se répartissait de façon équilibrée entre métropole et Gironde hors métropole. Mais depuis 2000, la croissance de la population girondine ne bénéficie plus que pour 1/3 à la métropole : deux nouveaux Girondins sur trois résident en dehors de la métropole. A l'échelle régionale, le poids démographique de l'agglomération bordelaise reste en revanche à peu près constant.

Avec un taux de croissance annuel de 1,9 % sur la dernière décennie, l'emploi a crû plus rapidement sur la métropole que la population. La métropole compte ainsi 380 000 emplois, soit 62 % des emplois du département.

Ces quelques chiffres permettent de situer un des enjeux majeurs de la métropolisation bordelaise : le réel dynamisme de l'agglomération et du département conduit à un déséquilibre croissant entre développement économique – dont le moteur est avant tout métropolitain – et croissance démographique diffuse sur les territoires périurbains. Ce déséquilibre a un coût élevé en termes de consommation d'espaces, de besoin d'infrastructures de transport et de temps consacré chaque jour à la mobilité domicile-travail. Avec le renchérissement des énergies fossiles, il a également un coût social élevé pour les ménages à faibles revenus relégués à la périphérie de la métropole et dont une part croissante du budget est consacrée aux déplacements.

### ○ *Une métropole dynamique, dont la visibilité doit croître à l'échelle européenne*

La Datar a réalisé en 2012 une typologie des aires urbaines européennes de plus de 200 000 habitants<sup>2</sup>. Bordeaux y apparaît comme une aire urbaine à dominante « services », « profil qui correspond à celui d'agglomérations équilibrées dans leur développement territorial, très peu spécialisées et avec relativement peu d'expression de fonctions métropolitaines par rapport à la moyenne européenne ». Ce constat peut notamment s'illustrer par le faible taux d'emploi de cadres de fonctions métropolitaines (10,3%, contre 14,9% à Toulouse et 12,7% à Lyon<sup>3</sup>).

Pour la Datar, l'évolution vers une aire urbaine composée d'une part d'une dominante « affaires » (à l'image de Lyon et Toulouse, notamment) et d'autre part d'une dominante « rayonnement scientifique » (en raison de ses performances supérieures dans le domaine de la société de la connaissance et de l'innovation) semble à la portée de l'agglomération bordelaise. Pour y parvenir, « *Bordeaux doit encore progresser en matière de rayonnement économique et comme site d'implantation d'institutions internationales ou de lobbying* ». Cette progression doit notamment s'envisager au regard de ses atouts, au premier rang desquels sa notoriété internationale, mais aussi sa qualité de vie.

### ○ *Une métropole à mieux connecter aux aires urbaines voisines*

Le dynamisme de la métropole bordelaise souffre de ne pas suffisamment pouvoir s'appuyer sur un réseau de métropoles proches : avec un pôle de compétitivité interrégional, l'aéronautique permet aujourd'hui de réelles synergies avec Toulouse. Mais l'éloignement de celle-ci (2 heures de transport) ne favorise pas des coopérations au quotidien. De même le Sud de la région (Pau – Dax – Bayonne),

1 Ces chiffres et ceux qui suivent sont ceux de l'Insee

2 Les systèmes urbains et le fait métropolitain en France et en Europe – séminaire du réseau des pôles métropolitains – Datar – 17 octobre 2012

3 Insee, Source Recensement de la population 2010, exploitation complémentaire au lieu de travail

et les villes comme Poitiers, Limoges, voire Nantes, restent trop distants pour permettre de fortes synergies.

Les synergies inter-territoriales avec Toulouse, Nantes, Poitiers ou Limoges doivent donc être renforcées. Un des enjeux du rayonnement de la métropole bordelaise est aussi de mieux travailler en réseau avec une diversité d'aires urbaines de plus petite taille, à l'échelle girondine. La création de la Région Nouvelle-Aquitaine est à cet égard un atout pour un développement équilibré du territoire régional où le dynamisme de la métropole bordelaise s'articule pleinement avec celui des autres grandes agglomérations régionales en recherchant au mieux synergies et complémentarités.

- *La grande vitesse ferroviaire, un effet de levier à concrétiser*

La mise en service en 2017 de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux fait partie des facteurs qui sont à même de permettre à la métropole bordelaise de changer d'échelle. L'un des enjeux majeurs du volet métropolitain du CPER 2015-2020 est donc de créer les conditions pour que la LGV Tours-Bordeaux joue pleinement un effet de levier au service du développement de la métropole bordelaise, et que la métropole joue elle-même son rôle de moteur du développement aquitain, au bénéfice de l'ensemble des territoires infra-régionaux.

Dans un premier temps, la LGV Tours-Bordeaux permettra surtout de mieux connecter l'agglomération bordelaise et les territoires régionaux à l'agglomération parisienne, seule métropole de niveau mondial à l'échelle de l'Hexagone, selon l'étude de la Datar. Elle permettra également d'améliorer la connexion avec Poitiers et Angoulême. Mais c'est bien son prolongement dans les 15 ans qui viennent vers Toulouse, le pays basque et l'Espagne qui doit renforcer les connexions entre les principales aires urbaines du grand Sud-Ouest et favoriser ainsi les synergies en termes de développement économique.

- *Solidarité avec les territoires voisins*

Le dynamisme métropolitain n'a pas vocation à se construire au détriment des territoires voisins, qu'ils soient périurbains ou ruraux. En lien avec le Département et la Région, la Métropole souhaite que la dynamique métropolitaine soit un moteur au service de l'ensemble des territoires : limiter la périurbanisation, c'est refuser la logique d'étalement sans fin de la métropole au détriment de l'identité des territoires périphériques. Mais cela n'interdit pas le développement économique de ces territoires, en lien avec le développement métropolitain. Il convient donc d'être attentif aux dispositifs innovants qui permettront de renforcer cette solidarité inter-territoriale, dans l'esprit de la démarche Interscot, pilotée par le Département de la Gironde et la DDTM 33, à laquelle Bordeaux Métropole adhère pleinement.

Ainsi, la dynamique de métropolisation bordelaise suppose un engagement fort et cohérent de l'État et des collectivités, au premier rang desquelles la Métropole et la Région, engagement qui se traduit par la signature conjointe du volet métropolitain du contrat de plan État / Région 2015/2020. Sur la base de ce contrat et des engagements d'investissement qu'il contient, il appartient aux institutions publiques de mobiliser largement les acteurs économiques ou associatifs, au service de l'attractivité et du développement du territoire régional et du territoire métropolitain, dans une dynamique commune et des synergies à renforcer.

- *Enjeux du volet métropolitain du CPER*

Le volet métropolitain du CPER doit permettre de répondre à ces éléments de diagnostic, en favorisant une dynamique qui permette à l'agglomération bordelaise de passer d'une métropole à dominante « services » à une métropole à dominante « affaires » et en la connectant mieux aux aires urbaines voisines. Mais il doit aussi contribuer à ce que la dynamique métropolitaine n'accentue pas les déséquilibres existants entre croissances économique et démographique et ne crée pas de fracture territoriale entre la métropole et ses territoires voisins.

## 2.4.2 Le cadre des futurs contrats de coopération métropolitaine

### Bordeaux, Métropole coopérative

#### > Le cadre stratégique

Dans un contexte où la mondialisation décloisonne et où le développement durable responsabilise, le développement de la Métropole, moteur de la croissance, doit veiller à assurer un destin vertueux aux espaces périurbains et ruraux.

En effet, le nouveau paysage administratif (post lois Maptam et NOTRe) pourrait intensifier le clivage entre l'urbain et le rural, raviver la crainte d'une Métropole qui concentre et exclut. Il convient de prendre le contrepied de cette perspective en affichant et en appliquant la double conviction suivante :

- La Métropole est une chance pour son hinterland (elle emploie, elle développe, elle connecte),
- cet hinterland est une chance pour la Métropole (il accueille, il participe de l'accomplissement et de l'épanouissement).

Reliés par "l'espace de vie" des hommes et des entreprises, Métropole et hinterland doivent s'appréhender comme un système. Pour leur assurer un destin vertueux, la coopération est donc de mise. Le renforcement de la Métropole et des intercommunalités doit permettre d'accentuer la synergie entre les zones rurales et urbaines, liées par un avenir commun.

Cette volonté d'ouverture, Bordeaux Métropole la partage avec ses partenaires pour asseoir dans le paysage et dans les esprits l'ambition d'une Métropole coopérative, pensée et opérée ensemble. Cela se concrétise aussi bien par un dialogue que par de potentielles contractualisations :

- le dialogue exauce un premier vœu : être informé voire associé aux réflexions et aux projets de la Métropole. La Métropole est déjà à la table de l'Interscot, copiloté par le Département et l'Etat, qui permet d'échanger sur l'aménagement du territoire girondin. La constitution de dialogues urbains à l'échelle de secteurs à forts enjeux, comme le faisceau ferroviaire à grande vitesse ou la façade atlantique, est également envisagée.

- le « contrat », est quant à lui envisagé avec certains territoires présentant de forts enjeux de coopération. Ainsi, les premières coopérations bilatérales émergent, entre Bordeaux et Angoulême, deux villes qui présentent des complémentarités intéressantes, et qui seront bientôt rapprochées par la LGV ou encore entre Bordeaux Métropole et la Communauté d'agglomération du Libournais, qui font partie d'un même « système » territorial.

#### > Un dialogue pour aménager un espace attractif et fonctionnel en poursuivant trois objectifs : offre, accessibilité, sobriété

Dans le cadre du Pacte métropolitain d'innovation, nous privilierons une coopération avec les collectivités limitrophes de la Métropole dans le cadre de la mise en œuvre des Opérations d'intérêt métropolitain (OIM), avec le concours du Syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine de Bordeaux (Sysdau).

Bordeaux Métropole est en effet la pièce maîtresse d'un système territorial attractif. L'attractivité du binôme cœur d'agglomération – hinterland se poursuivra en opérant un développement croisé, coopératif, complémentaire, pour que notre territoire propose une « offre » complète à destination des hommes et des entreprises : emploi, foncier, infrastructures, filières – réseaux, enseignement supérieur, recherche, mais aussi qualité de vie (services, équipements de loisirs et culturels, trame verte et bleue).

Cette offre ne peut fonctionner qu'adossée à une accessibilité générale satisfaisante. Les solutions de mobilités, en réponse à des parcours réguliers (pendulaires, de loisirs) qui dépassent nos frontières administratives, doivent également se réfléchir à plusieurs.

Les territoires sont par ailleurs appelés à être plus durables, responsables. Ces impératifs invitent eux-aussi à un dialogue interterritorial, pour traiter les questions de ressources, de traitement des déchets, de consommation et d'occupation des sols.

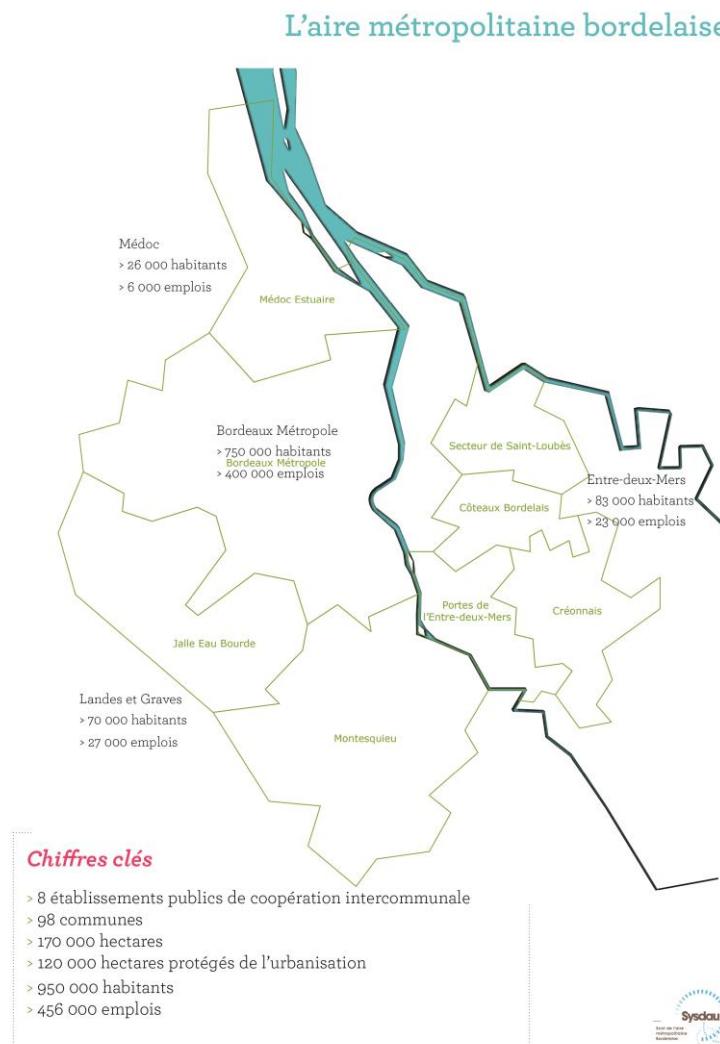
La Métropole doit donc être motrice dans l'établissement d'un partenariat gagnant-gagnant avec les territoires « périphériques », dans l'optique d'optimiser le fonctionnement de son système territorial.

## Expérimenter les « chantiers » du SCoT au bénéfice des opérations d'intérêt métropolitain

### > S'appuyer sur le Sysdau pour développer les coopérations autour des OIM

Le Sysdau est le syndicat mixte porteur du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise. Il est également en charge de la mise en œuvre de ce document de planification entré en vigueur depuis 2014.

L'aire métropolitaine bordelaise est composée de Bordeaux Métropole et des Communautés de communes de Médoc Estuaire, du Secteur de Saint Loubès, des Coteaux Bordelais, des Portes de l'Entre Deux Mers, du Créonnais, de Montesquieu et de Jalle-Eau-Bourde. L'ensemble de ces 8 intercommunalités regroupe aujourd'hui 98 communes pour une population estimée, en 2016, à près de 950 000 habitants. (Cf. carte ci-après)



Profondément ancrée dans ses milieux naturels et ses paysages, l'aire métropolitaine bordelaise dispose d'un capital nature généreux mais réclame une attention toujours soutenue dans la valorisation de son patrimoine territorial qui porte les capacités de régulation et le potentiel productif de la métropole.

Si la qualité et la force d'une métropole s'évaluent à l'aune de son bassin d'emploi (diversité, accessibilité, fluidité, taille), c'est à l'échelle métropolitaine que se déploient les enjeux de la transition énergétique, la transition climatique, la question alimentaire, la question des cycles de matières et toute l'économie circulaire, la question de la gestion des espaces ouverts, la question de la santé environnementale.

Dans le champ de ce nouveau paradigme, l'articulation avec les territoires limitrophes prend tout son sens. C'est bien par cet assemblage des ressources territoriales, dans un système de gestion et de valorisation du patrimoine métropolitain, que les principes du développement durable structurent désormais les politiques d'intervention et les projets d'aménagement du territoire. Cette évolution trace un champ nouveau opérationnel de projets et des nouveaux partenariats d'actions à construire.

#### **> Quatre chantiers pour mettre en œuvre le SCoT**

Le SCoT, approuvé en 2014, dans sa mise en œuvre, entre désormais dans une démarche nouvelle, celle de l'opérationnalité, celle de l'expérimentation, celle de la négociation et des partenariats. Les territoires ont appris à travailler ensemble, à échanger, à partager des points de vue communs, à construire une vision prospective de leur avenir dans le respect des particularités, des singularités et des volontés de chacun. Parce qu'ils portent sur certaines thématiques les mêmes enjeux et partagent les mêmes priorités, de nouvelles coopérations métropolitaines pourraient s'envisager, s'imaginer, se concevoir.

Avec la mise en place de quatre commissions de travail : [métropole nature] – [métropole responsable] – [métropole active] – [métropole à haut niveau de service], le Sysdau engage 4 grands chantiers autour des interfaces métropolitaines entre Bordeaux Métropole et ses 8 territoires voisins.

*[Pour une métropole nature]* : élaboration en co-construction d'une charte des paysages et des agricultures, conçue comme une charte d'engagement et de projets agricoles des territoires visant à mettre en œuvre une politique de préservation et de production agricoles avec une démarche expérimentale de projets agro-urbains sur des sites de projets de développement d'agriculture urbaine et péri-urbaine en mobilisant les outils fonciers, opérationnels, réglementaires et financiers qui leurs sont propres.

*[Pour une métropole responsable]* : engagement d'un plan climat air énergie à l'échelle du SCoT en lien avec le PCAET de Bordeaux Métropole.

*[Pour une métropole active]* : réalisation d'un schéma de mise en œuvre de parcs durables d'activités économiques et commerciales, d'un schéma directeur d'accessibilité logistique et d'un schéma du tourisme et du patrimoine.

*[Pour une métropole à haut niveau de services]* : élaboration d'un réseau de l'aire métropolitaine bordelaise des mobilités et des centralités, en lien avec les expérimentations du Grenelle des mobilités et de la charte des mobilités de l'agglomération bordelaise.

Ces chantiers sont la marque d'une nouvelle vision que portent les élus du Sysdau sur les équilibres territoriaux, sur les capacités des territoires à faire projet ensemble et en complémentarité, sur les mobilisations indispensables des acteurs et des partenaires privés pour réussir les politiques publiques.

## **> L'identification des axes de partenariat**

### **Objectif général**

Dans le cadre du Pacte, Bordeaux Métropole et le Sysdau souhaitent s'engager dans l'expérimentation des « chantiers » du SCoT dans le cadre de la mise en œuvre des opérations d'intérêt métropolitain. Le contrat de coopération visera à identifier, évaluer et soutenir les potentialités de développement des territoires limitrophes qui entrent en résonance avec les OIM Bordeaux Inno Campus et Bordeaux Aéroport. Les premiers axes de travail (qui pourront évoluer et s'élargir au fur et à mesure de l'avancement des coopérations) seraient les suivants :

- La qualité environnementale (intégration des trames vertes et bleues pour la résilience des opérations, transparence écologique pour les continuités, gestion des eaux, projets agro-urbains, compensation aménageuse...) ;
- Les mobilités et l'accessibilité des sites (développement d'un réseau express d'intermodalités sur l'aire métropolitaine bordelaise –REIAM- pour améliorer les liaisons entre les territoires et les acteurs...) ;
- L'organisation économique des territoires (coordination interterritoriale en matière d'aménagement économique, optimisation foncière et immobilière, requalification des parcs d'activités, sobriété foncière, sur l'ensemble des filières industrielles et artisanales, économie de services) ;

### **Deux grands engagements**

#### **➔ Mettre en place le cadre d'échanges entre les territoires**

En lien avec Bordeaux Métropole, le Sysdau organisera la gouvernance adaptée pour ce dialogue autour d'une conférence d'élus de l'aire métropolitaine bordelaise, puis de commissions de travail sur les différents axes thématiques et domaines d'intérêts partagés, qui associeront les acteurs du territoire indiqués.

La conférence se réunira aussi souvent que nécessaire et au moins deux fois par an. Ce dialogue pérenne entre les territoires visera à développer l'interconnaissance, ainsi qu'une lecture partagée des enjeux d'aménagement et de développement et un partage d'expériences, de méthodes et d'outils d'intervention. La conférence sera également alimentée par les partenaires que sont les chambres consulaires et l'agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine.

En outre, un accompagnement plus thématique sera mis en place en s'appuyant sur les commissions existantes de mise en œuvre du SCoT. Ces lieux d'échanges et de rencontres ont été institués pour permettre de poursuivre les travaux de concertation qui avaient été établis lors de la révision du SCoT. Ils réunissent élus, techniciens et également professionnels des différents secteurs concernés, et permettent par le biais du cadre général que fixe le SCoT sur un grand nombre de thématiques, d'identifier les pistes ou les solutions à mettre en œuvre pour apporter des réponses aux problématiques rencontrées. Ces commissions de mise en œuvre facilitent ainsi l'accompagnement des collectivités dans la réalisation de réflexions à l'échelle intercommunale.

Dans une logique de sobriété et de simplification administrative, ce cadre d'échanges qui est d'ores et déjà établi à l'échelle de l'aire métropolitaine constituerait un outil d'accompagnement adéquat pour développer les coopérations au bénéfice de la mise en œuvre des OIM. Grâce à l'appui de l'Etat, les travaux de 2017 pourront s'intensifier en portant leur effort sur les grandes opérations en question, avec le souci d'optimiser leur rayonnement à l'échelle de l'espace métropolitain.

➔ Accompagner les premiers projets opérationnels et ceux en devenir

Les travaux des premières commissions du Sysdau et le programme des OIM ont permis l'identification de projets opérationnels à court et moyen termes qui répondent à une logique interterritoriale « gagnant – gagnant ».

Ces projets de coopération sont précisés en Annexe 2.

### **3. Modalités de pilotage et de suivi**

Un système de suivi et de pilotage sera établi au cours du premier trimestre 2017. Des indicateurs seront définis.

Un comité de suivi de ce pacte sera réuni au moins une fois par an. Il sera co-présidé par le Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Gironde ou son représentant, et le Président de Bordeaux Métropole ou son représentant. Il associera les partenaires du présent contrat. Le secrétariat de ce comité sera assuré par la préfecture de la Gironde.

Outre le suivi des actions identifiées au sein du contrat, le comité de suivi pourra proposer si nécessaire de réviser ce dernier en cours d'exécution.

Fait à Bordeaux, le

Pour l'État,

Pour Bordeaux Métropole,

## 4. Annexes

### 4.1. Annexe 1 : déclinaison du pacte métropolitain d'innovation en fiches actions

#### PACTE METROPOLITAIN D'INNOVATION DE BORDEAUX METROPOLE

#### Tableau récapitulatif des projets proposés au soutien du FSIL

Enveloppe fléchée de 8,8 M€, pour projets engagés en 2017

#### Projets sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole

Tableau récapitulatif des projets			
Projets	Coût total (€)	Dont subvention FSIL (€)	
<b>Communs aux 2 OIM</b>			
1. Conseil juridique sur la démarche PIM autour des composantes autorisation environnementale transférable, utilité publique d'ensemble, et outils de financement (ingénierie)	200 000	160 000	80%
2. AMO développement durable (ingénierie)	700 000	560 000	80%
<b>OIM Bordeaux Inno Campus</b>			
3. Ingénierie urbaine nécessaire à une gestion intégrée des autorisations environnementales OIM   BIC	600 000	480 000	80%
4. Aménagement réseau cyclable Vallée créative	1 000 000	500 000	50%
5. Aménagement itinéraire de BHNS	2 600 000	1 300 000	50%
6. Réhabilitation ex-bâtiment IBM (dit Cœur de Bersol)	1 000 000	500 000	50%
<b>OIM Bordeaux Aéroport</b>			
7. Voie nouvelle Marcel Dassault phase 2 : expérimentations vélo et développement durable (investissement)	7 200 000	2 142 000	29,75%
8. Un maillage cyclable très ambitieux réalisé à court terme (investissement)	3 300 000	1 650 000	50%
9. Volet environnemental du plan guide OIM Bordeaux Aéroport : ingénierie nécessaire à une gestion intégrée des autorisations environnementales dont dossiers réglementaires et participation à l'élaboration du plan guide (ingénierie)	600 000	480 000	80%
<b>Coopération métropolitaine</b>			
10. Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau) – axe qualité environnementale et transition énergétique	360 000	288 000	80%
11. Articulation OIM – territoires limitrophes : optimisation des infras de mobilité / accessibilité et attractivité OIM	1 480 000	740 000	50%
<b>Total</b>	<b>19 040 000 €</b>	<b>8 800 000 €</b>	
<b>Liste complémentaire sous réserve de crédits (enveloppe 20 M€ non encore affectée)</b>			
12. Dispositif participatif appropriation /valorisation- OIM   BIC	150 000	75 000	50%
13. Concertation/Appropriation active du projet OIM BA	300 000	240 000	80%
14. Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau) – axes accessibilité-mobilités et organisation économique des territoires	840 000	672 000	80%
<b>Total liste complémentaire</b>	<b>1 290 000</b>	<b>987 000</b>	

FICHE ACTION n°1 : Conseil juridique sur la démarche PIM (projet d'intérêt majeur)							
<b>DESCRIPTION</b>	<p>Il s'agira d'étudier et de proposer une évolution des textes de Loi permettant d'alléger les procédures notamment par la mise en œuvre d'un Projet d'Intérêt Majeur (PIM) à l'échelle de tout ou partie des OIM dans ses dimensions environnementales, urbanistiques et financières.</p> <p>A cet effet, le prestataire retenu devra proposer une évolution des textes qui permette à la création d'un Projet d'intérêt majeur d'emporter :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'obtention d'autorisations environnementales sur des périmètres élargis (échelle tout ou partie OIM) et leur transfert à des porteurs de projets subséquents (à l'image de ce que permet la Loi sur l'Eau)</li> <li>2. l'obtention d'une Déclaration d'utilité publique portant mise en compatibilité du PLU et mise en place des actions foncières</li> <li>3. l'adoption d'outils qui permettent d'une part de justifier une participation des opérateurs au financement des équipements primaires, d'autre part de piloter le bilan d'aménagement du PIM en articulation avec les bilans d'aménagement des opérations subséquentes.</li> <li>4. L'allègement des procédures de &gt;DUP sur les divisions foncières et les permis d'aménager</li> </ol> <p>Elle sera assurée par un prestataire habitué à travailler avec l'Etat sur les aspects législatif dans les domaines visés (environnement, urbanisme, collectivités territoriales).</p> <p>La mission serait déployée sur 18 mois à compter du premier semestre 2017</p>						
	Localisation : OIM Bordeaux Aéroport et OIM Bordeaux Inno Campus						
	Maitrise d'ouvrage : Bordeaux Métropole						
<b>OBJECTIFS</b>	<p>La réussite des OIM et la prise en compte de l'excellence économique passent par l'efficacité opérationnelle des processus qu'elles mettront en œuvre, ainsi que par la rapidité d'exécution.</p> <p>L'opportunité de nouveaux types de procédures, d'aménagement capable de répondre, dans un temps court, aux logiques des acteurs économiques, tout en portant les enjeux d'échelle métropolitaine, sera ici recherchée, dans une double approche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- celle de lever à la grande échelle les préalables réglementaires facilitant ainsi la réalisation rapide des projets de développement des entreprises ; sécurisation des approches environnementales à grande échelle</li> <li>- celle d'un Urbanisme négocié à la grande échelle permettant une participation des opérateurs privés au financement des équipements publics et de développer les montages les plus adaptés pour chaque opération subséquente (opérations privées /opérations publiques)</li> </ul> <p>Un travail en réseau avec les autres opérations de même type sur le territoire national sera mis en œuvre, notamment via le club ville aménagement et d'autres réseaux nationaux</p>						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total : 200 000 euros</p> <table border="1"> <tr> <td>Plan de financement</td> <td>Etat : 160 000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Métropole : 40 000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Autre :</td> </tr> </table>	Plan de financement	Etat : 160 000 €		Métropole : 40 000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 160 000 €						
	Métropole : 40 000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Début 2017 : cahier des charges</p> <p>Juin 2017 : désignation de l'équipe</p> <p>Septembre 2017 : démarrage opérationnel</p>						

**FICHE ACTION n° 2 : Mise en œuvre d'AMO ingénierie développement durable et adaptations aux transitions énergétiques et climatiques**

<b>DESCRIPTION</b>	<p>Les Opérations d'intérêt métropolitain ont chacune vocation à devenir des territoires exemplaires en matière de prise en compte du développement durable et d'adaptation aux transitions.</p> <p>Pour tenir ces objectifs, il est souhaitable de mettre en œuvre une démarche intégrée qui, à l'échelle de chaque opération, incite chacun des acteurs, privés ou publics à s'inscrire dans une approche systémique d'ensemble, basée sur l'atteinte d'indicateurs cibles en matière de transition énergétique, de réduction d'émission et d'adaptation au changement climatique.</p>						
	Localisation : OIM Bordeaux aéroport et OIM Bordeaux Inno campus						
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole, en partenariat avec l'ADEME (à confirmer)						
	La mise en œuvre de cette action s'inscrit dans la révision du plan climat et de l'agenda 21 de Bordeaux Métropole						
<b>OBJECTIFS</b>	<p>En phase de révision de son plan climat, Bordeaux métropole adoptera prochainement un plan d'adaptation aux transitions énergétiques et climatiques, fixant des objectifs précis pour la décennie à venir : stabilisation de l'empreinte urbaine, gestion intégrée de l'armature naturelle, progression vers l'autonomie énergétique, report modal et changement de comportement.</p> <p>Tenant compte de cette approche, il est proposé de lancer une mission d'AMO ingénierie développement durable, qui intègre, pour chaque opération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la définition d'un référentiel d'objectifs, d'actions à mettre en œuvre et de résultats à atteindre en matière de développement durable et d'adaptation aux transitions</li> <li>- l'accompagnement, par un chef de projet dédié, de l'ensemble des opérateurs et partenaires locaux, au sein des OIM, pour une mission de conseil et d'expertise sur l'ensemble des actions à mettre en œuvre</li> <li>- La mise en œuvre de telles démarches à l'échelle de grands territoires de développement économique, outre son caractère novateur, peut constituer une vitrine pour l'agglomération et faire levier à l'échelle métropolitaine.</li> </ul> <p>Elle peut évidemment faire école sur d'autres métropoles.</p>						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total : 700 000 euros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Plan de financement</td> <td style="width: 40%;">Etat : 560 000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Métropole : 140 000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Autre :</td> </tr> </table>	Plan de financement	Etat : 560 000 €		Métropole : 140 000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 560 000 €						
	Métropole : 140 000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	Principales étapes et dates Septembre 2017 : choix de l'équipe AMO						

**FICHE ACTION n°3 : Ingénierie urbaine nécessaire à une gestion intégrée des autorisations environnementales OIM|BIC**

<b>DESCRIPTION</b>	<p>Présentation du contenu de l'action :</p> <p>Mission d'ingénierie urbaine, écologique et technique en vue de définir un projet d'aménagement d'ensemble suffisamment précis pour que l'Autorité Environnementale puisse en apprécier la pertinence au regard des impacts générés, mais aussi apprécier les compensations nécessaires.</p>						
	Localisation : OIM Bordeaux Inno Campus						
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole						
	Articulation avec d'autres dispositifs (CPER, PIA, FESI, politiques régionales, ...)						
<b>OBJECTIFS</b>	<p>L'OIM Bordeaux Inno Campus décline sur une grande partie de son périmètre une opération d'aménagement d'ampleur inédite (542 ha) qui permet de répondre aux enjeux de mobilité et de développement durable associés à un grand territoire économique et de services hospitaliers. L'innovation porte non seulement sur l'échelle de l'aménagement, gage d'une plus grande cohérence, mais aussi sur la portée de l'opération qui a vocation à lever les préalables techniques et réglementaires pour les futurs porteurs de projets. Elle répond ainsi à une attente forte des entreprises, dont les projets d'investissement sont parfois compromis par la complexité et la longueur des procédures.</p> <p>La mise en œuvre de ce dispositif suppose de recourir à une ingénierie urbaine, écologique et technique qui définisse un projet d'aménagement suffisamment précis pour que l'Autorité Environnementale puisse en apprécier la pertinence au regard des impacts générés.</p> <p>Cette ingénierie sera mobilisée via un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine associant des compétences en urbanisme, paysagisme, environnement, hydraulique, VRD.</p> <p>L'action sera engagée au premier trimestre 2017. Le budget porte sur les trois premières années (2017-2019).</p> <p>Le caractère particulièrement innovant repose sur l'échelle territoriale à laquelle est appréhendé l'aménagement (542 ha)</p> <p>Elle permettra approche intégrée du projet articulant stratégie énergétique, aménagement et développement économique</p> <p>Elle permettra un traitement des procédures en amont afin de faciliter en aval la réalisation des projets des entreprises</p>						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total : 600 000 euros</p> <table border="1"> <tr> <td>Plan de financement</td> <td>Etat : 480.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Métropole : 120.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Autre :</td> </tr> </table>	Plan de financement	Etat : 480.000 €		Métropole : 120.000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 480.000 €						
	Métropole : 120.000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Début : avril 2017</p> <p>Fin : fin 2019</p>						

**FICHE ACTION n°4 : Aménagement réseau cyclable Vallée créative (barreau av. de Canéjan) OIM | BIC**

<b>DESCRIPTION</b>	Présentation du contenu de l'action Réalisation de barreaux connectant les territoires déjà maillés par des pistes cyclables : Avenue de Canéjan (liaison Alouette-Canéjan) Rue du Solarium (liaison CENBG-Campus) Bourgailh (liaison Alouette-Mérignac).		
	Afin de responsabiliser les entreprises dans les politiques de report modal, ces infrastructures seront réalisées dans le cadre d'un plan vélo portant des engagements des grands employeurs à promouvoir l'usage de ce mode via des aménagements adaptés (garages, vestiaires) dans leurs locaux, des campagnes de promotion, et des incitations (aides)		
	Localisation : OIM bordeaux Inno Campus		
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole		
Articulation avec d'autres dispositifs (CPER, PIA, FESI, politiques régionales, ...)			
<b>OBJECTIFS</b>	Sont principalement à souligner en matière d'innovation les actions directes en matière de conception et mise en œuvre des infrastructures interagissant sur les usages et les équipements privés		
<b>FINANCEMENT</b>	Coût total 1.000.000 euros		
	Plan de financement	Etat : 500.000 €	
		Métropole : 500.000€	
		Autre :	
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	Principales étapes et dates Début : avril 2017 Fin : fin 2018		

**FICHE ACTION n°5 : aménagement d'un itinéraire de BHNS sur l'OIM BIC**

<b>DESCRIPTION</b>	Aménagement du premier tronçon du futur bus à haut niveau de service Ouest-rocade, qui reliera à terme les deux OIM via l'aéroport et la gare TER de Pessac Alouette. Le déploiement de ce transport en commun majoritairement destiné aux entreprises et à leurs employés se fera de manière progressive afin de rendre son coût de revient compatible avec les niveaux de fréquentation propres à ce type de public.						
	Localisation : Bordeaux Inno Campus						
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole						
	Articulation avec d'autres dispositifs (CPER, PIA, FESI, politiques régionales, ...)						
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet est innovant du point de vue de son déploiement. La desserte des zones d'activités en transport en commun se heurte à des perspectives de trafic insuffisantes pour justifier des investissements massifs. Il est donc nécessaire d'agir de trouver de nouveaux modes de faire, qui optimisent les coûts de l'infrastructure (aménagements réalisés au fur et à mesure des opportunités) et de l'exploitation (montée en puissance graduée de la desserte) avec un effet progressif sur la fréquentation du mode. L'approche à grande échelle et intégrée (entre mobilité, urbanisme et développement économique) de l'OIM permet de fixer un cap qui guide les aménagements viaires et les implantations d'activités, et donc d'atteindre une qualité de service à coût raisonnable et lissé dans le temps.</li> <li>L'itinéraire porte sur une liaison directe entre deux polarités économiques majeures, via plusieurs sites intermodaux (gare TER, aéroport, tramway). Il permettra d'atteindre directement le cœur de l'opération depuis l'aéroport international.</li> </ul>						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total 2 600 000 euros</p> <table border="1"> <tr> <td>Plan de financement</td> <td>Etat : 1.300.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Métropole : 1.300.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Autre :</td> </tr> </table>	Plan de financement	Etat : 1.300.000 €		Métropole : 1.300.000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 1.300.000 €						
	Métropole : 1.300.000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Principales étapes et dates</p> <p>Début : mi 2017</p> <p>Fin : fin 2018</p>						

<b>FICHE ACTION n°6 : Réhabilitation de l'ex-site IBM (projet Cœur-Bersol) OIM   BIC</b>		
<b>DESCRIPTION</b>	Présentation du contenu de l'action Réhabilitation de l'ex site d'IBM – projet Cœur Bersol : démolition	
	Localisation : OIM Bordeaux Inno Campus	
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole	
	Articulation avec d'autres dispositifs (CPER, PIA, FESI, politiques régionales, ...)	
<b>OBJECTIFS</b>	Le projet vise à une gestion innovante d'un chantier de démolition d'un immeuble typique des zones d'activités des années 1970 et 1980. Les contraintes techniques liées notamment à la présence d'amiante impliquent des procédures, des délais, un coût, et des problèmes de gestion de chantier qui constituent un frein majeur au renouvellement des zones d'activités.	
	L'innovation portera sur les modalités de traitement des déchets et de gestion du chantier, dans une logique d'économie et d'efficacité respectueuse de l'environnement.	
<b>FINANCEMENT</b>	Coût total 1.000.000 euros	
	Plan de financement	Etat : 500.000 €
		Métropole : 500.000€
		Autre :
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	Début : premier trimestre 2017 Fin : fin 2017	

**FICHE ACTION n°7 : Voie nouvelle Marcel Dassault phase 2 - expérimentations mobilité et développement durable (investissement)**

<b>DESCRIPTION</b>	<p>Présentation du contenu de l'action :</p> <p>La voie nouvelle phase 2 est dans la continuité de la voie nouvelle phase 1 qui a été aménagée pour permettre une extension de l'entreprise Dassault et la construction du nouveau Campus Thalès. La voie nouvelle phase 2 permettra, tout en conservant un profil 2X1 voies voitures + couloirs bus, avec 2 files voitures aux giratoires, de proposer des aménagements beaucoup plus urbains et de nouvelles innovations : utilisation de matériaux clairs pour limiter les îlots de chaleur, éclairage économique en énergie, innovations en matière de mobilité dont une large place faite aux modes doux... dans ce secteur central de l'OIM.</p>						
	Localisation : OIM Bordeaux Aéroport						
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole						
<b>OBJECTIFS</b>	<p>Cette voie nouvelle Marcel Dassault permet aux grands groupes industriels en place de s'étendre pour leurs développements stratégiques sur le site. Elle permet également d'irriguer de nombreux nouveaux terrains d'accueil de parcs d'activités économiques. Elle contribue ainsi entièrement au rayonnement économique du site et au développement de la filière d'excellence aéronautique-spatial-défense.</p> <p>L'aménagement proposé permettra d'augmenter fortement la place et le confort des modes doux et des mobilités alternatives, et de tester des expérimentations développement durable (éclairage, matériaux...) pour une voie qui va desservir le cœur de l'OIM Bordeaux Aéroport.</p>						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total : 7 200 000 €</p> <table border="1"> <tr> <td>Plan de financement</td> <td>Etat : 2.855.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Métropole : 4.345.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Autre :</td> </tr> </table>	Plan de financement	Etat : 2.855.000 €		Métropole : 4.345.000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 2.855.000 €						
	Métropole : 4.345.000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Début : mi 2017</p> <p>Fin : octobre 2018</p>						

FICHE ACTION n°8 : Un maillage cyclable ambitieux réalisé à court terme							
<b>DESCRIPTION</b>	<p>Présentation du contenu de l'action :</p> <p>La part modale actuelle de la voiture sur l'OIM Bordeaux aéroport avoisine les 85%. La stratégie mobilité portée par Bordeaux Métropole est de réunir les conditions pour, malgré une augmentation d'emplois significative (+10 000 en 15 ans), obtenir davantage de report modal vers les transports en commun et les modes doux et limiter ainsi l'augmentation prévisible du nombre de déplacements en voiture sur le périmètre. Un nombre significatif de salariés de l'OIM doivent parcourir entre 5 et 8 km pour rejoindre leur travail depuis leur domicile. Ces distances sont envisageables à vélo, voire à vélo avec assistance électrique. Ainsi il est proposé, dans ces quartiers d'activité économique de 2<sup>ème</sup>, voire 3<sup>ème</sup> couronne, d'aménager un maximum de pistes cyclables à court terme. Ces délais impliquent, pour la Métropole, d'avoir recours à une maîtrise d'œuvre externe et de mobiliser fortement ses équipes pour offrir des itinéraires les plus directes et attractifs possibles. Un maillage fin nord-sud, totalement absent du périmètre aujourd'hui, serait ainsi proposé dans les 2-3 ans. De plus, des modalités d'aménagement innovantes de ces pistes cyclables sont envisagées, en prenant modèle sur une ville comme Copenhague, dont les aménagements sont enviés dans le monde entier.</p>						
	Localisation : OIM Bordeaux Aéroport						
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole						
	Articulation avec d'autres dispositifs (CPER, PIA, FESI, politiques régionales, ...)						
<b>OBJECTIFS</b>	<p>Mise en place des conditions d'accessibilité alternative aux sites d'emplois dès 2017-2018, avec des aménagements expérimentaux et ambitieux, afin d'avoir un maillage très resserré très rapidement.</p> <p>Il s'agit par cette action non seulement de permettre aux salariés à court terme d'utiliser leur vélo pour se rendre sur leur lieu de travail mais aussi de contribuer au changement d'image du vaste parc d'activités de l'OIM, en lui apportant une échelle humaine, offrant ainsi un meilleur cadre de travail propice aux rencontres et au développement économique.</p>						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total : 3 300 000 €</p> <table> <tr> <td>Plan de financement</td><td>Etat : 1.650.000 €</td></tr> <tr> <td></td><td>Métropole : 1.650.000 €</td></tr> <tr> <td></td><td>Autre :</td></tr> </table>	Plan de financement	Etat : 1.650.000 €		Métropole : 1.650.000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 1.650.000 €						
	Métropole : 1.650.000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Début : mars 2017</p> <p>Fin : mi 2019</p>						

**FICHE ACTION n°9 : Volet environnemental du plan guide OIM Bordeaux aéroport - ingénierie urbaine nécessaire à une gestion intégrée des autorisations environnementales**

<b>DESCRIPTION</b>	<p>Présentation du contenu de l'action :</p> <p>L'OIM Bordeaux Aéroport s'étend sur 2500 hectares. L'objectif porté par Bordeaux Métropole est de réaliser, avec une optimisation des investissements consentis et en tirant parti au mieux du déjà là, un grand projet urbain, économique et écologique, accompagné également d'interventions de court terme permettant des améliorations rapides du cadre de travail des 35000 –et, à terme, 45000 salariés-, liant aménagement « soft » et « hard », faisant la part belle aux expérimentations. Il s'agit de développer un maximum d'emplois tout en préservant les grandes qualités écologiques de ce secteur, situé en tête de bassin versant et à la limite de l'urbanisation de la métropole.</p>	
	<p>Bordeaux Métropole développe quelques opérations d'aménagement publiques et surtout oriente et dialogue avec les opérateurs privés, très nombreux, qui aménagent des zones d'activités économiques ou construisent des îlots. Elle souhaite aboutir à une stratégie d'aménagement d'ensemble, écologique et économique, et traiter les autorisations réglementaires à la grande échelle pour permettre aux opérations d'aménagement subséquentes de se dérouler plus rapidement.</p>	
	Localisation : OIM Bordeaux Aéroport	
	Maître d'ouvrage Bordeaux Métropole	
	Articulation avec d'autres dispositifs : SRCE	
<b>OBJECTIFS</b>	<p>L'innovation de la démarche menée par Bordeaux Métropole réside dans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'échelle territoriale à laquelle est appréhendé l'aménagement (2500 ha)</li> <li>- l'approche intégrée du projet, avec une prise en compte de la qualité écologique du site dès la conception du projet d'aménagement d'ensemble, articulant valorisation écologique, stratégie énergétique, mobilités alternatives et développement économique</li> <li>- le traitement des procédures en amont afin de faciliter en aval la réalisation des projets des entreprises</li> </ul>	
<b>FINANCEMENT</b>	Coût total : 600 000 €	
	Plan de financement	Etat : 480.000 €
		Métropole : 120.000 €
		Autre :
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Début : été 017</p> <p>Fin : été 2021</p>	

**EN LISTE COMPLEMENTAIRE****SOUS RESERVE DE CREDITS FSIL ISSUS DE L'ENVELOPPE DE 20 M€ NON ENCORE AFFECTEE**

<b>FICHE ACTION n°12 : Dispositif participatif d'appropriation et de valorisation OIM   BIC</b>		
<b>DESCRIPTION</b>	Présentation du contenu de l'action : Animation d'un panel de personnes représentatives de la diversité d'acteurs du territoire (monde universitaire, tissu économique, monde hospitalier, habitants, acteurs associatifs) en vue de promouvoir l'appropriation de l'OIM et d'en nourrir le contenu du projet	
	Localisation : OIM Bordeaux Inno Campus	
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole	
	Partenariat universitaire (Action opérée par le Forum urbain, dispositif d'innovation sociétale porté par Sciences Po Bordeaux dans le cadre de l'Initiative d'excellence de l'université de Bordeaux, qui fédère une quarantaine de chercheurs issus d'horizons pluridisciplinaires)	
<b>OBJECTIFS</b>	- Implication de personnes ressources pour pallier les limites de la concertation traditionnelle pour une opération de grande échelle - Maison du projet mobile pour couvrir l'ensemble du territoire	
<b>FINANCEMENT</b>	Coût total : 150.000 euros	
	Plan de financement	Etat : 75.000 €
		Métropole : 75.000 €
		Autre :
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	Début : janvier 2017 Fin : été 2018	

**EN LISTE COMPLEMENTAIRE****SOUS RESERVE DE CREDITS FSIL ISSUS DE L'ENVELOPPE DE 20 M€ NON ENCORE AFFECTEE**

<b>FICHE ACTION n°13 : Appropriation active du projet OIM Bordeaux Aéroport (ingénierie)</b>							
<b>DESCRIPTION</b>	<p>Présentation du contenu de l'action</p> <p>Par une concertation innovante et adaptée au monde des entreprises, Bordeaux Métropole souhaite une appropriation forte du projet, qui soit l'occasion de réactiver les espaces publics de ce vaste secteur dominé par l'usage de la voiture. Il est proposé de mettre en place une concertation volontariste des entreprises sur l'OIM, sous différents formats. Outre le comité stratégique de l'OIM qui rassemble les représentants des grands groupes industriels de la filière aéronautique spatial défense, un panel de chefs d'entreprises représentant une variété de filières et de tailles d'entreprises a été défini avec les communes. Il est proposé de réunir ce panel à échéances régulières pour « tester » certaines pistes de projet prévues par l'OIM, pour échanger sur les besoins sur le terrain en termes d'aménagement, de services... De ces échanges pourraient naître notamment des animations à mettre en place, des installations dans l'espace public...</p> <p>Il est ainsi envisagé d'informer et de consulter les salariés à l'échelle des quartiers dans le cadre de l'espace public, à des horaires adaptés, et sous des formes attractives. L'ensemble de la stratégie de concertation et sa réalisation dans 4 grands quartiers de l'OIM serait couvert par ce marché, dont l'estimation est hors frais de communication associés.</p>						
	Localisation : OIM Bordeaux Aéroport						
	Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole						
<b>OBJECTIFS</b>	Concertation innovante pour une appropriation forte du projet par les salariés de l'OIM (35 000 emplois), une participation active au projet, et affiner les priorités et les investissements en fonction des besoins du terrain. Il s'agit d'accompagner les investissements structurants par une animation du territoire et des actions « soft ».						
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total : 300 000 euros</p> <table><tr><td>Plan de financement</td><td>Etat : 240.000 €</td></tr><tr><td></td><td>Métropole : 60.000 €</td></tr><tr><td></td><td>Autre :</td></tr></table>	Plan de financement	Etat : 240.000 €		Métropole : 60.000 €		Autre :
Plan de financement	Etat : 240.000 €						
	Métropole : 60.000 €						
	Autre :						
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Début : avril 2017</p> <p>Fin : avril 2019</p>						

## 4.2. Annexe 2 : Contrat de coopération métropolitaine

### Fiche 10 / PROJET DE COOPERATION n°1 : Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau)

Afin d'être en cohérence avec la thématique retenue pour le pacte, il est proposé que le contrat de coopération métropolitaine cible principalement les territoires périphériques des OIM, en déclinant et approfondissant les chantiers en cours portés par le Sysdau (syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine) sur les axes de coopération suivants :

- la qualité environnementale et la transition énergétique ;
- les mobilités et l'accessibilité des sites (sous réserve de crédits complémentaires) ;
- l'organisation économique des territoires (sous réserve de crédits complémentaires).

AXE 1 : La qualité environnementale et la transition énergétique	
<b>OBJECTIFS</b>	En parallèle de l'aménagement de parcs d'activités durables, il est indispensable d'évaluer les impacts de ces activités sur les secteurs agricoles et naturels avoisinants. La séquence « Eviter, réduire, compenser » est un levier pour élaborer de nouvelles stratégies de valorisation de ce socle agricole, naturel et forestier (fonctions énergétique, environnementale, de gestion des risques –incendie, inondation-, paysagère, récréative). La valorisation de ces espaces, qui nécessite des efforts de recherche et d'accompagnement financier et humain, est donc capitale pour l'attractivité de l'aire métropolitaine.
<b>PISTES D'ACTIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudes actions de projets pour conforter et mettre en valeur une couronne de projets agricoles et naturels en complément du développement économique des OIM (patrimoine naturel, projets agro-urbains et compensation aménageuse) ;</li> <li>- Etudes actions des potentialités de réalisation de panneaux photovoltaïques et de leur couplage avec des équipements de stockage d'énergie ;</li> <li>- Etudes actions d'identification des capacités de recours à l'énergie géothermique sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise pour alimenter des réseaux de chaleur des grands sites économiques ;</li> <li>- Etudes actions de valorisation des ressources forestières locales par le développement d'une filière bois énergie pour alimenter les chaufferies collectives des grands sites économiques.</li> </ul> <p>Partenaires identifiés : Sysdau, Bordeaux Métropole, EPCI concernés, a'urba, Département, ALEC, SMEGREG, ALEC, CRPF, ONF...</p>
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total estimé : 360 000 €</p> <p>Etat / FSIL : 80 %</p> <p>Autofinancement (Sysdau, collectivités et partenaires) : 20%</p>
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	2017 – 2019

Le contrat pourra également intégrer le soutien à des opérations sous maîtrise d'ouvrage Métropole (telles que des études et travaux). L'opération ci-après a d'ores et déjà été identifiée :

<b>Fiche 11 / PROJET DE COOPERATION n°2 : Mise à niveau des infrastructures nécessaires au maintien de l'attractivité du territoire / OIM Bordeaux Inno Campus</b>	
<b>DESCRIPTION</b>	<p>La zone d'activités de Bersol s'étend à cheval sur les communes de Pessac, Gradignan (communes de Bordeaux Métropole) et Canéjan (commune de la Communauté de communes Jalles Eau Bourde). Elle pâtit aujourd'hui de problèmes de congestion, de dégradation des espaces publics et d'obsolescence de son parc immobilier qui en compromettent l'attractivité. A défaut de réponses à l'échelle territoriale appropriée, l'activité économique menace de quitter ce territoire urbanisé pour s'implanter au-delà, en grande périphérie.</p> <p>L'action consiste donc à mener les études techniques et engager les travaux qui permettront de réaliser les infrastructures bénéficiant aux deux intercommunalités.</p>
	<p>Nature du projet de coopération : étude et travaux</p> <p>Domaine et/ou thématique dans lequel/laquelle le projet de coopération s'inscrit : mobilité et énergie</p>
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quels sont les grands objectifs de ce projet de coopération ? A quels grands enjeux répond-il ? optimisation des infrastructures de mobilité dans l'optique d'assurer l'accessibilité, l'attractivité et le développement des territoires à requalifier de l'OIM.</li> <li>- En quoi favorise-t-il l'alliance des territoires ? mutualisation des investissements dans les infrastructures, support à un partenariat économique.</li> <li>- Quelles complémentarités ou péréquations entre les territoires permet-il de développer ? Limiter les congestions aux abords de l'OIM, favoriser la circulation des hommes et des activités à l'échelle du bassin d'emploi. Indirectement, le partenariat sur la réalisation des infrastructures implique un partenariat sur la stratégie de développement des espaces économiques qu'elles desservent (cohérence des documents d'urbanisme et des orientations programmatiques entre les deux territoires).</li> <li>- En quoi ce projet de coopération a-t-il un caractère : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exemplaire : le cofinancement d'infrastructures par-delà les limites administratives des EPCI comme levier d'optimisation des investissements et support d'un partenariat plus large sur la stratégie de développement</li> <li>- reproductible/transposable : dimension pilote pour d'autres territoires aux franges de la Métropole (OIM Bordeaux-Aéroport, Rive droite, Presqu'île)</li> </ul> </li> </ul>
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Moyens envisagés : étude MOE échangeur 26b de l'A63 (360 000 € HT) ; étude MOE et travaux passerelle modes doux (1 120 000 € HT)</p> <p>Etat / FSIL : 50%</p>
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	<p>Etude MOE échangeur 26b : deuxième semestre 2017</p> <p>Etude MOE passerelle : deuxième semestre 2017</p> <p>Travaux passerelle : deuxième semestre 2018</p>

**Fiche 14 / PROJET DE COOPERATION :****Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau)****AXE 2 : L'accessibilité des sites et les mobilités**

<b>OBJECTIFS</b>	Faciliter les déplacements à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, en intégrant les communautés de communes limitrophes à la Métropole pour éviter tout effet « frontière ». Les actions suivantes s'inscrivent dans une réponse globale aux questions des mobilités et sont donc placées sous le signe de l'intermodalité.
<b>PISTES D'ACTIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingénierie territoriale d'expérimentation d'un schéma global des mobilités, réseau express des intermodalités de l'aire métropolitaine bordelaise (REIAM) et coordination des accessibilités aux sites économiques ;</li> <li>- Etudes actions d'expérimentation de la transformation d'axes existants en grandes allées métropolitaines (GAM) en appui du REIAM, pour faciliter l'accessibilité et les échanges entre les sites économiques ;</li> <li>- Ingénierie territoriale d'études de développement du réseau d'accessibilité : navettes électriques, dispositifs de rabattement sur le tram, réseau express vélo, plateforme de covoitage, ... ;</li> <li>- Ingénierie territoriale d'études de développement de la multimodalité sur des infrastructures existantes ;</li> <li>- Schéma directeur des itinéraires express vélos des sites économiques ;</li> <li>- Schéma directeur des liaisons fluviales pour les déplacements pendulaires, professionnels, touristiques et logistique urbaine ;</li> <li>- Développement des nouvelles mobilités et mobilités innovantes (électriques, numériques) ;</li> <li>- Ingénierie territoriale pour constituer un réseau de tiers-lieux ;</li> <li>- Développement des services (restauration, services à la personne type garderie) en lien avec le REIAM (parc relais, covoitage).</li> </ul> <p>Partenaires identifiés : Sysdau, Bordeaux Métropole, EPCI concernés, a'urba, Département, Région, Etat, SNCF Réseau, Gironde Numérique, Aquitaine Numérique, La Coopérative des tiers-lieux...</p>
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total estimé : 600 000 €</p> <p>Etat / FSIL : 80 %</p> <p>Autofinancement (Sysdau, collectivités et partenaires) : 20%</p>
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	2017 - 2019

**EN LISTE COMPLEMENTAIRE (SUITE)****SOUS RESERVE DE CREDITS FSIL ISSUS DE L'ENVELOPPE DE 20 M€ NON ENCORE AFFECTEE****Fiche 14 / PROJET DE COOPERATION :****Ingénierie et expérimentations / contrat de coopération métropolitaine (Sysdau)**

<b>AXE 3 : L'organisation économique des territoires</b>	
<b>OBJECTIFS</b>	Développer le tissu économique existant en favorisant sa mutation et l'intégration de nouveaux services aux entreprises. Les pistes d'actions suivantes visent à augmenter la fonctionnalité des sites et par là-même leur attractivité.
<b>PISTES D'ACTIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudes actions de requalification et d'optimisation de parcs d'activités en complémentarité des OIM (diagnostic foncier, évaluation du potentiel d'immobilier d'entreprises, étude de desserte et de stationnement...) ;</li> <li>- Ingénieries territoriales pour développer l'espace dédié aux entreprises innovantes ;</li> <li>- Soutien au développement des entreprises et à la diffusion de la culture de l'innovation : espaces de fabrication / conception (fab lab), espaces d'expérimentation et de recherche en sciences du vivant (bio lab)...</li> </ul> <p>Partenaires identifiés : Sysdau, Bordeaux Métropole, EPCI concernés, a'urba, CCI, Chambre des Métiers, Gironde Numérique, Aquitaine Numérique...</p>
<b>FINANCEMENT</b>	<p>Coût total estimé : 240 000 €</p> <p>Etat / FSIL : 80 %</p> <p>Autofinancement (Sysdau, collectivités et partenaires) : 20%</p>
<b>CALENDRIER DE REALISATION</b>	2017 - 2019