

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 9 novembre 2018	N° 2018-634

Convocation du 19 octobre 2018

Aujourd'hui vendredi 9 novembre 2018 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 :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, 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. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Patrick BOBET à M. Christophe DUPRAT
M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Max COLES
M. Dominique ALCALA à M. Michel DUCHENE
Mme Véronique FERREIRA à Mme Andréa KISS
M. Michel HERITIE à M. Jean-Pierre TURON
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON
Mme Brigitte COLLET à Mme Emmanuelle CUNY
M. Stéphan DELAUX à Mme Anne BREZILLON
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Magali FRONZES
M. Gérard DUBOS à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE
M. Daniel HICKEL à Mme Chantal CHABBAT
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Pierre LOTHAIRE à M. Jean-Jacques BONNIN
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Jean-Louis DAVID à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 11h00
M. Yohan DAVID à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h15
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas FLORIAN à partir de 11h15
M. Didier CAZABONNE à Mme Arielle PIAZZA à partir de 11h45
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 11h15
M. Marik FETOUH à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h15
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL PUECH jusqu'à 10h45
M. Bernard JUNCA à M. Eric MARTIN à partir de 11h45
Mme Anne-Marie LEMAIRE à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 11h45
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE à partir de 11h45
M. Michel POIGNONEC à M. Pierre de Gaétan NJIKAM MOULIOM à partir de 11h45
M. Alain TURBY à M. Kevin SUBRENAT à partir de 11h30
Mme Anne WALRYCK à Mme Maribel BERNARD jusqu'à 10h30

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 9 novembre 2018	Délibération
	Direction générale Valorisation du territoire Direction appui administrative et financière DGVF	N° 2018-634

Contribution de Bordeaux Métropole au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) - Décision - Autorisation

Monsieur Jacques MANGON présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Préambule

Le 12 Octobre 2017, la région Nouvelle-Aquitaine a lancé la concertation sur le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), dont la loi NOTRE (Nouvelle organisation territoriale de la République) du 7 Août 2015 lui a confié l'élaboration.

L'objectif est de disposer d'un projet de schéma abouti fin 2018.

Ce SRADDET va revêtir une importance capitale pour l'avenir de tous les territoires aquitains, qu'ils soient métropolitains, urbains, périurbains ou ruraux. Il a une double **vocation** :

- **stratégique** dans un premier temps, car il doit définir les grandes priorités d'aménagement du territoire régional et y mettre en cohérence des politiques publiques concernées, en anticipant les évolutions sociétales, économiques, énergétiques et climatiques du monde de demain,
- mais sa portée sera également **prescriptive**, puisqu'il va exprimer les grands choix à venir en termes de vocation des sols, d'équilibre des territoires, d'infrastructures de transports et de mobilité, de développement durable et de préservation des espaces naturels et agricoles. Ces orientations devront être traduites, une fois approuvées, dans les SCOT (Schéma cohérence territoriale) et PLUI (Plan local urbanisme intercommunal) locaux.

Bordeaux Métropole, capitale régionale, seule métropole du territoire néo-aquitain dont elle constitue le **principal foyer structurant**, a vocation à être partie intégrante de l'élaboration du SRADDET, comme vont l'être l'ensemble des collectivités territoriales et des personnes publiques associées, acteurs du territoire.

Les enjeux du SRADDET pour la métropole bordelaise s'expriment à 2 niveaux :

le premier niveau est évidemment celui de défendre et **faire valoir les intérêts de la métropole et de son territoire d'influence dans le futur schéma**. Le rayonnement de la métropole bordelaise est une chance pour la Nouvelle-Aquitaine, et réciproquement. Le projet de SRADDET devra prendre toutes dispositions pour traduire le projet d'accueil de la métropole à terme, garantissant les conditions d'un développement équilibré

du bassin de vie de la métropole en matière d'accueil des activités économiques, de développement durable, d'expansion démographique, d'autonomie énergétique et alimentaire.

le second niveau est de **permettre à la métropole de contribuer au maillage futur du territoire néo-aquitain**, faisant en sorte que le SRADDET prenne appui sur le modèle que Bordeaux Métropole a commencé à mettre en œuvre avec ses territoires partenaires, celui d'une **métropolisation en réseau**, qui se déploie à plusieurs échelles territoriales, à travers les actions de coopération de nature à diffuser et mutualiser les dynamiques métropolitaines sur les différentes strates de l'espace régional.

Sur ces bases, le Président de Bordeaux Métropole a demandé à l'exécutif régional de l'associer le plus étroitement possible à l'élaboration du futur document, comme le prévoit la Loi NOTRE (Nouvelle organisation territoriale de la République), qui dispose que l'établissement métropolitain soit pleinement associé dès l'amont à l'élaboration du SRADDET, et non simplement pour avis, sur un schéma déjà esquissé. C'est dans cette perspective qu'un groupe de travail associant des Vice-présidents de la Région et de Bordeaux Métropole a été créé, afin de suivre et de coopérer au plus près à l'élaboration de ce futur document.

Pour autant, une contribution formelle de Bordeaux Métropole, précisant les attentes et les propositions de contenu qu'elle souhaite voir intégrées dans le futur schéma, a paru indispensable, faisant entendre la voix de notre territoire métropolitain dont le rôle est essentiel pour l'aménagement et le développement de la Région.

C'est l'objectif de ce rapport, qui énonce les enjeux et les attentes de Bordeaux Métropole, ainsi que les propositions de règles générales que notre établissement propose d'inscrire dans le futur schéma.

Le SRADDET, un tremplin pour la métropole « coopérative »

L'aménagement du territoire aquitain conditionne le modèle de développement dont va se doter la métropole, à l'heure où, prenant acte de son attractivité, elle cherche à concilier haute qualité de vie, développement économique, accessibilité et accueil de nouveaux arrivants dans un cadre de vie préservé et respectueux des systèmes naturels. Dans un contexte d'appauvrissement de certaines franges périphériques ou rurales et de redynamisation nécessaires des villes moyennes, souligné par le porter à connaissance de l'Etat, la métropole bordelaise souhaite prendre sa pleine part dans la construction de nouveaux équilibres territoriaux régionaux, notamment à partir des actions de coopération qu'elle initie avec les territoires partenaires à travers sa démarche « Bordeaux Métropole coopérative ».

Le phénomène de métropolisation accentue certes les échanges entre les villes mais également la concurrence et donc potentiellement la fracture entre les territoires. Cependant, l'attractivité de la métropole est une chance à saisir. Elle doit irriguer et entraîner l'ensemble du territoire. La métropole bordelaise, située au cœur d'écosystèmes plus larges, souhaite développer de nouvelles **dynamiques interterritoriales à des échelles diverses**, appréhender la diversité et la spécificité des territoires, leurs interdépendances, permettre à chacun de se développer et de bénéficier du meilleur niveau de service.

Des actions de coopération ont ainsi été initiées avec certains territoires et ne se développent pas à pas afin de permettre ce dialogue, cette synergie et cet équilibre « gagnant-gagnant » entre la métropole et ses partenaires territoriaux. C'est dans cet esprit que la métropole est partie prenante du nouveau syndicat mixte des déplacements créé entre l'établissement régional et les collectivités territoriales.

Cadre général : le SRADDET est une opportunité pour construire les liens entre la métropole et les territoires régionaux dans une optique de travail en réseau, et particulièrement :

- l'aire d'influence métropolitaine ou « bassin de vie » métropolitain*,
- les grandes agglomérations et polarités urbaines du territoire néo-aquitain.

La métropole souhaite prendre sa pleine part dans la construction de nouveaux équilibres régionaux, elle est une chance pour le territoire néo-aquitain. Son dynamisme démographique et économique dépasse évidemment ses frontières administratives, et l'enjeu du SRADDET est de donner le cadre des complémentarités en termes d'aménagement du territoire, d'activité économique et de développement durable pour accompagner l'effet levier que peut avoir la métropole sur le territoire néo-aquitain.

Pour cela, la métropole propose de s'engager sur des objectifs, mais aussi des règles générales, qu'elle partagera à moyen et long terme avec les autres territoires aquitains, en faveur d'un développement équilibré et dynamique qui profite à tous, ouvert à l'innovation, respectueux des ressources et du cadre de vie et capable de s'adapter aux transitions à venir, qu'elles soient sociétales, énergétiques, économiques et climatiques.

*** Les périmètres caractérisant la croissance métropolitaine sont variables selon qu'on s'intéresse à l'aire d'influence des polarités d'emploi ou des équipements, à la géographie des flux quotidiens ou à l'exploitation des ressources naturelles ou agricoles. Fondés essentiellement sur les durées de déplacement des biens et des personnes, ils délimitent un espace-temps métropolitain qui s'exprime dans la notion d'« aire métropolisée », utilisée par l'A'urba dans son atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux (2016), laquelle couvre peu ou prou un périmètre de 50 à 80km de rayon autour de Bordeaux, allant de l'océan au Libournais et du nord des Landes au moyen Médoc.**

Partant de cette ambition, plusieurs thèmes peuvent être déclinés :

1/ Thème 1 : pour un développement équilibré des territoires aquitains.

Sujets concernés : vocation des espaces, habitat, cadre de vie, dynamiques territoriales.

1. 1 Cadre général

La région Nouvelle-Aquitaine, plus grande région de France par sa taille, fait partie aujourd'hui des territoires les plus attractifs de France et d'Europe, comme le témoignent les ratios récents de croissance démographique et de création d'emplois.

Cette attractivité, tirée par la dynamique littorale et celles des principales agglomérations, dont bien sûr celle de la métropole, se caractérise par un apport migratoire important, qui pose la question des capacités d'accueil de nos territoires, en matière d'habitat, de développement économique, d'équipements et de services, lesquelles se confrontent aux enjeux de préservation du cadre de vie et des paysages, et celle des richesses environnementales des milieux et des sites, eux-mêmes source d'attractivité mais aussi objet de pressions qui peuvent avoir des impacts négatifs.

Aujourd'hui, la pression démographique se répartit de manière assez inégale sur le territoire néo-aquitain, comme le souligne entre autres le porter à connaissance de l'Etat, créant un certain déséquilibre entre la frange littorale et les conurbations qui s'y rattachent - dont la métropole bordelaise -, très dynamiques, et l'Aquitaine « de l'intérieur », dont certains secteurs sont aujourd'hui en décroissance économique et démographique.

Réguler la croissance économique et humaine par un projet d'accueil partagé, qui profite à l'ensemble des territoires néo-aquitains, est un premier axe de travail. Il permettrait d'éviter les effets de thrombose et d'éviction que pourraient engendrer une concentration trop importante d'attractivité qui deviendrait « subie » sur certains secteurs littoraux ou urbains, au détriment d'autres secteurs géographiques en « décrochage ». Cela ne pourra se faire que par une parfaite prise en compte de l'interdépendance entre territoires, en évitant les effets de concurrence ou de posture qui consisteraient à opposer les territoires présumés opulents aux territoires pauvres.

Le deuxième axe de travail sur cette notion de rééquilibrage vise à dépasser l'opposition urbain /rural, trop souvent simpliste, pour se concentrer sur plusieurs orientations majeures :

- la limitation de l'étalement urbain et de la dispersion urbaine, notamment autour des grandes agglomérations, mais pas uniquement,
- les politiques de relance en faveur des villes moyennes ou petites, qui est un vrai sujet national, posé éminemment en Aquitaine,
- enfin, la réduction des foyers de pauvreté, où qu'ils soient, y compris au sein des espaces métropolitains.

1. 2. Les attentes de Bordeaux Métropole vis-à-vis du futur SRADDET.

Bordeaux Métropole, principale polarité économique et démographique de la Nouvelle-Aquitaine, s'est dotée, à travers sa feuille de route économique et le volet métropolitain du Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) élaboré en 2016, d'objectifs ambitieux en matière d'accueil d'activités économiques et de création d'emplois. Cette dynamique pose la question du **projet d'accueil et de diffusion de la métropolisation, qui dépasse le seul périmètre administratif de la métropole***.

Il s'agit donc autant de se doter d'un projet d'accueil au sein de l'espace métropolitain lui-même, qu'au sein d'un espace plus élargi, sur ce que l'on peut appeler le bassin de vie métropolitain, qui couvre le territoire de la Gironde et le nord des Landes. La question de la bonne instance de dialogue, de gouvernance et de décision pour aborder des sujets aussi divers que ceux de la création de logements, d'activités économiques, d'équipements et de services et de préservation des ressources devra être posée dans le cadre du SRADDET.

La question des voies et moyens de diffuser la dynamique métropolitaine le plus largement possible sur le territoire aquitain, en tissant des liens et des réseaux de partenariat avec les territoires et agglomérations aquitaines partenaires a également vocation à être abordée.

Pour y répondre, le premier principe général que souhaite porter la métropole et pour lequel elle attend un soutien de la Région est d'abord celui **d'une stabilisation de la croissance urbaine dans les territoires périphériques**, aujourd'hui très pénalisés, voire appauvris pour certains, par un étalement urbain débridé qui rend les populations dépendantes de l'automobile et au final les isole. Cela passe par une nouvelle organisation territoriale, au profit des secteurs les mieux desservis par des modes alternatifs à l'automobile, notamment les polarités secondaires et les villes moyennes, dont l'objectif est qu'ils puissent travailler en réseau entre eux et avec la métropole.

Car Bordeaux Métropole ne se résume pas au seul périmètre administratif de ses 28 communes, de ses 750 000 habitants et de ses 350 000 emplois.

Alors que 28 % des actifs travaillant au sein de la métropole résident en dehors de son périmètre, c'est à l'échelle du **grand bassin de vie métropolitain** qu'il faut désormais raisonner en termes d'organisation des sols, de développement des transports et des services, de production de nouveaux logements, d'implantation de nouvelles polarités économiques. C'est une première forme de **redistribution territoriale** que celle de réfléchir à un modèle global sur l'échelle de l'aire d'influence métropolitaine, sur un périmètre qui recouvre peu ou prou le département de la Gironde et le nord des Landes. Bordeaux Métropole considère que le SRADDET, par sa vocation prescriptive, aura un grand rôle à jouer dans la rupture avec le modèle actuel qui reste celui d'une addition de projets de territoires locaux.

Cela pose donc la question du bon dispositif de **gouvernance et de dialogue** pour piloter les sujets intéressants le grand bassin de vie métropolitain : celui-ci qui pourrait trouver une réponse dans la création d'une instance de type **conférence métropolitaine des territoires**, comité multipartenarial associant Bordeaux Métropole, la Région, le Département et l'ensemble des Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés. Cette instance pourrait ainsi se donner l'ambition d'aborder, en fonction de son ordre du jour, les sujets à traiter en priorité (étalement urbain, habitat et logement, mobilités, préservation des ressources, attractivité et développement économique, touristique, culturel, développement de services et équipements ...) et de décider d'arbitrages en la matière.

En second lieu, Bordeaux Métropole attend évidemment que le SRADDET affirme et reconnaisse son rôle de capitale de la Nouvelle Aquitaine, comme principal foyer structurant du rayonnement régional, à l'échelle nationale, européenne et internationale.

La Région a ainsi vocation à soutenir et accompagner l'établissement métropolitain dans sa politique de développement de fonctions métropolitaines, rassemblant les grands équipements structurants (aéroport, gare, port), les polarités économiques d'envergure, les fonctions régaliennes, tout en favorisant son accessibilité vers et depuis tous les territoires néo-aquitains.

Le fait métropolitain concerne tout le territoire aquitain, et ne se limite pas à la métropole bordelaise ni même à son bassin de vie. Bordeaux Métropole, en plein appui de la Région, doit participer, par les relations qu'elle tisse avec les grandes agglomérations néo-aquitaines et avec d'autres territoires, à structurer l'ensemble du tissu métropolitain régional.

Il appartient au SRADDET d'y contribuer en affirmant les axes de complémentarité et de collaboration entre ces territoires, parmi lesquels le développement d'une offre cohérente et concertée en matière de services, d'équipements, de formations universitaires ou professionnelles, de politiques de transition énergétique, de valorisation des ressources, d'attractivité et de développement économique, touristique, culturel.

Propositions de règles générales à inscrire au SRADDET en matière d'équilibre des territoires

- **Graduer l'intensité urbaine et limiter la consommation d'espace pour l'urbanisation :**
en s'inspirant de la règle du 50% nature versus 50% urbanisation actée par Bordeaux Métropole dans son Plan local d'urbanisme (PLU), on cherchera, en tout point du territoire aquitain et en particulier sur l'aire d'influence métropolitaine, à établir des règles de proportionnalité fixant la part de surfaces urbanisées ou urbanisables par rapport aux terres naturelles, forestières et agricoles.
- **Articulation ferroviaire/organisation urbaine :** réserver la possibilité de programmer, à proximité immédiate des pôles d'intermodalité (gares, pôles d'échanges) des nouveaux secteurs d'habitat et d'emplois.

- **Réserver les nouvelles implantations commerciales aux centres-villes et aux secteurs de renouvellement urbain** : conditionnalité de toute implantation de nouvelle surface commerciale à une justification démographique y compris saisonnière (programmation de nouvelles zones d'habitat et d'emplois, tourisme, secteurs de renouvellement urbain)

Autres actions dont le principe est à inscrire dans le SRADET

- **Développement de coopérations pour la relance des villes moyennes, associant Bordeaux Métropole, la Région et les aires urbaines concernées**
- **Installation d'un espace de dialogue et de régulation multilatéral de type « conférence métropolitaine des territoires », à l'échelle de l'aire d'influence métropolitaine, (périmètre, contenu et modalités de gouvernances à définir), chargée de partager les orientations et de définir des règles mutualisées en matière d'offre de logements, d'implantations de zones d'activités, de gestion des ressources, de trame verte et bleue, d'amélioration de la qualité de l'air.**

2/ Thème 2 : développer une mobilité efficiente et solidaire à l'échelle de l'aire d'influence métropolitaine

Sujets concernés : couverture en équipements et en services des territoires, intermodalité et développement des transports, maillage routier et ferroviaire.

2. 1 Cadrage général.

Les Assises de la Mobilité ainsi que le rapport Duron évoquent des pistes et orientations pour une nouvelle politique des mobilités tant sur le réseau routier que de lutte contre la congestion urbaine en accordant une **place plus importante au ferroviaire** dans les métropoles.

L'aire urbaine de Bordeaux concentre 20% de la population régionale et, de ce fait, constitue un territoire à fort enjeu de mobilité tant sur la métropole elle-même que dans les conditions de son accessibilité et de ses relations avec les autres territoires. Il s'agit donc d'affirmer des attentes partagées et communes sur le développement des infrastructures et services ferroviaires comme des maillages routiers de contournement.

En outre, la pollution produite par les conditions de circulation et de déplacements impacte durablement le cadre de vie du territoire.

La circulation routière est responsable d'une grande part des émissions de polluants atmosphériques, avec notamment les oxydes d'azote (NOx, 73% des émissions issues du trafic routier) et les particules fines (PM10, 50 % des émissions issues du trafic routier). L'enjeu sanitaire est donc un objectif d'une **politique de mobilité** ambitieuse. Développer une mobilité durable est l'une des conditions du bon fonctionnement et de l'attractivité du territoire actuel et conditionne son développement futur, qui ne pourrait faire l'économie de solutions innovantes, efficaces mais aussi acceptables pour le cadre de vie futur.

Cela vaut autant pour les déplacements des personnes que pour les déplacements de marchandises et la chaîne d'approvisionnement des biens et des matières consommables et non consommables.

2. 2. Les attentes de Bordeaux Métropole vis-à-vis du futur SRADET

La mobilité est l'un des leviers pour le développement et le bon fonctionnement de la métropole et plus globalement des territoires. Elle est, à ce titre, l'une des priorités du projet métropolitain approuvé en janvier 2016 sur son volet stratégique. Grâce à ce document, Bordeaux Métropole s'est dotée à la fois d'une vision à 10 ans des projets à mener en termes de mobilité, ainsi que d'un programme de travail précis et concrétisé avec de nombreuses actions à portée immédiate.

Deux ans plus tard, les motifs de satisfaction sont nombreux et placent Bordeaux Métropole parmi les agglomérations les plus volontaristes en la matière.

L'année 2017 devrait se conclure sur une hausse extrêmement élevée de la **fréquentation du réseau de transport public** pour la 3^{ème} année consécutive. En croissance continue depuis plusieurs années, la part modale des transports commun est désormais de l'ordre de 12%.

Bordeaux Métropole reste en capacité d'**investir** de manière significative dans de nouvelles infrastructures de transport à haut niveau de service, ainsi que dans des projets routiers significatifs. En 2017, la mise en œuvre de la fin de la troisième phase et du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) aura à nouveau significativement avancée. De même pour les opérations routières avec, notamment, le lancement des premiers travaux du nouveau pont Simone Veil, l'avancement des travaux de la troisième voie de la rocade (qui sera mise en service entre les échangeurs 9 et 10 d'ici fin 2018) ou encore les premières étapes de la mise en œuvre du volet routier du schéma mobilités de l'opération d'intérêt métropolitaine Bordeaux Aéroport (40M€ au total).

La **part modale de la voiture** baisse. Alors que 59% des déplacements des habitants de la Métropole se faisaient en voiture en 2009, les résultats provisoires de l'enquête ménages-déplacements simplifiée donnent des chiffres juste en-dessous de la barre des 50%. Désormais, moins d'1 déplacement sur 2 des habitants de notre Métropole se fait en voiture.

A l'inverse, la part des modes actifs explose : la marche à pied représente désormais 29% des déplacements. Quant au vélo, les deux plans vélos successifs portent progressivement leurs fruits avec une augmentation globale supérieure à 30% depuis le début de la mandature, la part modale du vélo est désormais de plus de 7 %.

Parallèlement, en tant que lauréat de l'appel à projet « Ville respirables à 5 ans » en 2015, Bordeaux Métropole a souhaité étudier la **création d'une Zone à circulation restreinte (ZCR)** qui est en cours d'étude. L'objectif consiste à interdire, sur un périmètre donné, la circulation des véhicules les plus anciens (plus de 20 ans) et les plus polluants (niveaux d'émission plusieurs fois supérieurs aux véhicules les plus récents). La référence est le classement Crit'air défini par l'Etat. Il semble nécessaire d'accompagner cette réflexion de dispositifs financiers permettant de réduire l'impact de la mesure sur les budgets des particuliers et des professionnels concernés, et ceci en sus des aides déjà accordées par l'Etat.

Cependant, **les conditions quotidiennes de déplacement restent difficiles** pour de nombreux habitants de la Métropole et, a fortiori, de ceux qui habitent les franges de la Métropole. Ainsi, Bordeaux est toujours la troisième agglomération la plus embouteillée de France.

Les causes de ces difficultés sont désormais bien connues :

- la rocade de Bordeaux est sous-dimensionnée la rendant incapable d'écouler suffisamment de trafic dans de bonnes conditions. La conséquence en est un important **retard** pour notre Métropole en matière de **capacité routière** par rapport aux autres agglomérations françaises pour une gestion des flux locaux, régionaux, nationaux et internationaux,

- on note l'absence dans les **zones périurbaines**, de **solutions de transports collectifs** performantes qui puissent faire concurrence à la voiture, couplée à un double problème de saturation et de fiabilité du réseau de transports urbains,

- enfin, une gestion par **diverses autorités organisatrices de transports** sur des périmètres variés peu à même de répondre à une logique de déplacement et d'itinéraire s'affranchissant de la notion de découpage administratif.

Bordeaux Métropole attend du SRADDET des orientations et des axes d'interventions permettant d'avancer clairement sur plusieurs axes :

- **la récente création du syndicat mixte afin d'assurer le renforcement de la coopération entre autorités organisatrices est une réelle avancée, sous réserve de partager les priorités d'action à la mesure des besoins des territoires.** Il sera à même de porter de réels projets de service de transports et de mobilité, en capacité de redéfinir les périmètres et l'articulation entre les AOT, en partageant un plan d'actions phasé (avec des interventions immédiates) afin de répondre aux enjeux des bassins de mobilité, aux attentes des déplacements du quotidien tout en mobilisant des ressources financières à la hauteur des besoins et des enjeux,
- **l'affirmation de la place de la métropole** dans les réseaux internationaux, nationaux et régionaux (voir intra régionaux) à la fois sur les infrastructures (réseau ferroviaire, réseau routier, aéroportuaire avec notamment une nouvelle gouvernance) comme des services. Veiller à la bonne prise en compte

de la place de Bordeaux Métropole et la Nouvelle- Aquitaine dans les grands itinéraires européens en matière de circulation des personnes et des biens en est une première traduction,

- **la relance d'un plan rail**, permettant de répondre aux attentes partagées de la Région et Bordeaux Métropole sur le développement du ferroviaire tant au niveau de la desserte de la métropole que de la réalisation du projet GPSO. Si elle est nécessaire tant à la dynamique aquitaine que bordelaise, elle est essentielle à la **consolidation des liaisons avec les autres territoires** : définir et mettre en œuvre un plan rail et un RER Métropolitain,
- La réouverture de la question des **maillages routiers de contournement**, permettant de faire face à la question du transit et d'œuvrer à la lutte contre la congestion :
 - demander l'inscription au schéma régional des études et travaux pour améliorer les capacités routières de contournement de l'agglomération,
 - soutenir la réalisation d'infrastructures et réseaux routiers et notamment la finalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade et de la continuité autoroutière.

En complément :

- le développement d'outils intermodaux innovants avec la création d'un réseau de lignes de car express qui ne doit pas être contraint par une obligation de créations de voies réservées, et d'une politique ambitieuse de covoiturage, intermodalité vélo/Transport en commun. En effet l'instauration d'une telle contrainte risque d'être un frein au développement de cet indispensable réseau.
- le développement d'une politique ambitieuse de transport de marchandises et l'adhésion à l'objectif de report modal d'une partie du fret sur les rails,
- articuler la planification urbaine (habitat, zone économique) et la planification des déplacements avec notamment la promotion de démarches de type contrat d'axe (comme par exemple les exemples métropolitains tels que 50 000 logements autour des axes de transports collectifs, secteur gare et Euratlantique...),
- des prescriptions et la définition d'outils avec l'implication de la Région (qui a la compétence en matière d'aides aux entreprises) aux côtés de la Métropole lauréat de l'appel à projet ville respirable, pour aider au renouvellement des flottes et véhicules d'entreprises et des professionnels,
- le droit à l'expérimentation et à l'innovation dans les actions de mobilité et d'infrastructures.

2. 4. Le cas particulier de l'enseignement et de la recherche

En termes de mobilité, un accent doit être porté en direction de la mise en place de dessertes et l'accès aux services de transport pour les étudiants (près de 100 000 présents sur la métropole soit 48% des étudiants néo-aquitains). La Métropole agit pour garantir un environnement favorable au développement des activités de l'enseignement et de la recherche sur son territoire ainsi qu'une haute qualité de vie et d'études pour les étudiants.

Ce rôle moteur doit pouvoir s'articuler avec l'offre et le développement des autres sites de la grande région notamment pour permettre aux étudiants de premier cycle universitaire d'étudier au plus près de leur résidence familiale.

L'amélioration des dessertes et connexions en transport en commun des campus, l'interconnexion entre les sites universitaires et le maillage entre les lieux d'étude constitue un objectif à articuler avec le territoire régional et les mobilités liées.

Propositions de règles générales à inscrire au SRADET en matière de mobilité efficiente et solidaire

- **Prévoir et programmer, aux abords de la métropole, l'implantation de pôles d'échanges multimodaux d'importance régionale.** Ces nœuds d'intermodalité, véritables portes d'entrée de la métropole, auront vocation à structurer les déplacements des bassins versants de l'espace métropolitain, et à y favoriser le report modal alternatif à l'automobile. Ils feront l'objet de réservations foncières dans les futurs documents d'urbanisme.

- **Mettre à l'étude et programmer, sous maîtrise d'ouvrage Région et Bordeaux Métropole, un plan rail sur l'aire métropolitaine, à l'échelle du bassin de mobilité retenu par le syndicat des transports.** Ce plan rail pourra être complété par la programmation de lignes de cars express, notamment pour les secteurs non desservis par le rail, sans obligation de créer des voies réservées.
- **Mettre à l'étude des scénarios de voirie augmentant la capacité des itinéraires de contournement de la métropole bordelaise :** ces scénarios devront privilégier des solutions optimisant les itinéraires et les infrastructures déjà existantes. Ces études seront copilotées par la Métropole, le Département et la Région.
 - **Construire un schéma logistique durable à l'échelle de l'aire d'influence métropolitaine à court moyen terme (3/5ans)** en anticipant les modes de consommation de demain dans l'espace urbain. Ce schéma logistique prendra en compte le rôle structurant du fleuve et du port, et sera pris en compte dans la convention d'objectifs de développement des espaces portuaires.

Autres actions dont le principe est à inscrire dans le SRADDET

- **Implanter des aires et d'itinéraires favorisant le covoiturage en tout point du territoire**
- **Pouvoir tester, en certains endroits particulièrement congestionnés, la mise en place de péages urbains spécifiquement dédiés aux poids lourds en transit.**
- **Créer un titre de transport unique et multimodal à l'échelle départementale**
- **Mettre en place des dessertes, des services et des tarifications spécifiques répondant aux besoins des déplacements étudiants à l'échelle de l'aire d'influence métropolitaine**

3/ Thème 3 : Soutenir et accompagner la création d'emplois

Thèmes concernés : développement économique, industrie du futur, patrimoine et tourisme, numérique.

3.1. Cadre général

Le Schéma régional de développement économique, d'internationalisation et d'innovation (SRDEII), approuvé en 2016, affirme la complémentarité des politiques régionales et métropolitaines en vue de travailler de manière groupée pour promouvoir et valoriser l'ensemble du territoire aquitain.

Il s'agit de contribuer à la création de 100 000 nouveaux emplois nets d'ici 2030. Bien évidemment cet objectif ne pourra être atteint que s'il enclenche une dynamique créatrice d'emplois au-delà du seul périmètre métropolitain.

Le rayonnement de Bordeaux, marque connue au plan mondial, plus grand ensemble urbain inscrit au patrimoine de l'United nations educational, scientific and cultural organization (UNESCO), contribue au rayonnement de l'ensemble du territoire aquitain, de même que la qualité des espaces aquitains et le bien-être qui s'y déploient contribue au succès de la métropole bordelaise.

Ceci est d'abord conditionné par la qualité de l'accessibilité et de la couverture en service de l'ensemble du territoire : performance des gares et des aéroports, couverture numérique, qualité des équipements, maillage routier et ferroviaire contribueront fortement à la dynamique d'attractivité recherchée. Son vivier de compétences et de formation complète cette offre.

Mais cette attractivité est également étroitement dépendante du haut niveau des entreprises, des laboratoires de recherche et des universités qui jalonnent le territoire aquitain, et de leur capacité à travailler en réseau et en écosystème.

La métropole accueille en effet sur son territoire un très grand nombre de formations, une concentration d'équipements de pointe et une part importante des étudiants, des enseignants et des chercheurs de la région Nouvelle-Aquitaine. Cette fonction centrale en matière d'enseignement supérieur et de recherche renforce l'attractivité de Bordeaux Métropole et son rôle dans le rayonnement du territoire.

La mise en place d'actions de coopération avec les villes de la Région accueillant des établissements doit permettre de travailler à une recherche de complémentarité entre territoires, établissements, formations, laboratoires mais aussi au développement de nouveaux partenariats et d'emplois de haut niveau.

Dans le prolongement des politiques inscrites au SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) et au SRESRI (Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation), les voies et moyens de dynamiser l'éco-système métropolitain en lien avec tous les territoires seront recherchés, dans la vision d'une « métropole globale » qui profite à tous.

3. 2. Les attentes de Bordeaux Métropole vis-à-vis du futur SRADDET

Qu'il s'agisse de sa feuille de route économique, de son schéma d'accueil des entreprises, de l'élargissement de ses compétences administratives vers des champs nouveaux tels que l'enseignement supérieur et la recherche ou le tourisme, des opérations économiques d'intérêt métropolitain ou de sa politique d'équipements culturels, Bordeaux Métropole s'est dotée ou est en train de se doter d'instruments efficaces pour accompagner la dynamique économique et stimuler l'attractivité de son territoire .

Le SRDEII, approuvé en 2016 par le Conseil métropolitain, comporte un volet métropolitain précisant les modalités d'articulation Métropole/Région.

Il exprime la volonté partagée de « contribuer à la croissance durable et au développement de l'emploi en confortant au sein de la nouvelle région la place et le rôle de la métropole comme moteur d'attractivité et lieu essentiel de la croissance (loi MAPTAM). Le volet métropolitain du SRDEII traduit par ailleurs une **approche commune** sur l'enjeu de la clarification du rôle des acteurs publics sur le territoire, respectueuse des légitimités et stratégies de chacun et en recherchant une complémentarité d'intervention efficace et lisible. »

L'enjeu du SRADDET consistera certes à **affirmer et accompagner les dynamiques** en cours, mais également à favoriser la mise en réseau des territoires pour créer des dynamiques collectives permettant de distribuer et de démultiplier leurs effets.

Pour Bordeaux Métropole, les attentes, à travers le SRADDET, seront donc d'abord d'élargir et de diffuser la dynamique des pôles d'excellence économique présents sur la métropole, et notamment :

- **dans l'aéronautique et spatial (Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux-Aéroparc),**
- **dans la santé et l'e-santé (OIM Bordeaux Inno-Campus),**
- **dans le tertiaire supérieur : finances, banques et services (Opération d'intérêt national (OIN) Euratlantique),**
- **dans le numérique : French Tech bordeaux.**

Ces grandes filières économiques seront d'autant plus mobilisées que le SRADDET leur permettra de trouver des relais et des complémentarités sur l'aire métropolitaine élargie et l'ensemble du territoire aquitain et même au-delà, comme le joue l'aire toulousaine sur l'aéronautique.

Par l'offre territoriale qu'il va construire, en lien avec les activités présentes au sein de la métropole, le SRADDET doit être en mesure de contribuer à la constitution d'écosystèmes actifs sur l'ensemble de ces secteurs stratégiques. Il contribuera ainsi à la création d'emplois dans les territoires, en prolongement du schéma d'accueil des entreprises conduit par la métropole.

Ces pôles d'excellence ne sont pas les seuls et évidemment d'autres filières économiques vont être pleinement impactées par l'essor et l'attractivité de la métropole et de la Région Nouvelle-Aquitaine.

L'un des enjeux à affirmer dans le cadre du SRADDET, vis-à-vis de l'activité économique et la création d'emploi, sera celui de favoriser l'ancrage voire la **relocalisation de certaines filières de production sur l'espace aquitain** dans les domaines notamment de l'alimentation, de la production et distribution d'énergie, de la gestion des ressources, des déchets, de la filière bois. De nombreuses opportunités s'offrent pour que le territoire métropolitain et aquitain développe un modèle économique susceptible de consommer et de produire au plus près des ressources du terroir et d'encourager le développement de l'économie circulaire. La réflexion en cours sur la constitution sur un grand pôle alimentaire au marché de Brienne (MIN) est un bon exemple à cet égard.

Il en va de même de la réflexion à lancer sur **le rôle structurant du fleuve, véritable axe de vie et d'activités du territoire, qui doit retrouver son statut de colonne vertébrale économique et logistique**

de l'espace métropolitain et aquitain. Cette ambition doit notamment être inscrite dans la rédaction du contrat partenarial d'objectifs du grand port maritime de Bordeaux.

En complément de cet appui à l'économie productive, le soutien au développement du secteur touristique, porteur de nombreux emplois de service non délocalisable, est également clé.

En 2017, le territoire bordelais enregistre plus de 6 millions de visiteurs, 4.9 millions de nuitées déclarées (+10% vs 2016), 5.8 millions € de recettes déclarées (+ 9% vs 2016), 661 000 € de recettes collectées par la plateforme Airbnb pour la ville de Bordeaux.

Bordeaux Métropole poursuit sa stratégie de développement du tourisme d'affaires avec une remise à niveau du Parc des expositions, et l'ambition, pour la Métropole, est de devenir la capitale grand sud-ouest du tourisme d'affaires.

La métropole cherche également à donner une dimension métropolitaine à la stratégie touristique dans sa conception et sa mise en œuvre, en travaillant en coopération avec l'Office de tourisme et des congrès, le Comité Régional de Tourisme d'Aquitaine, l'Aéroport, le Port, Gironde Tourisme dans le cadre du contrat de Destination pour placer la marque « Destination Bordeaux » au cœur du territoire métropolitain. Et de la même manière, elle développe les synergies inter-communales et régionales via la coopération territoriale notamment avec la CALI et Angoulême.

L'enjeu dans les années à venir sera de réussir à maintenir une croissance de haut niveau via une offre structurée et de qualité, maintenir une bonne rentabilité pour les hôteliers alors que le nombre de lits et de projets hôteliers explose et assurer un développement touristique apaisé et durable, en harmonie avec les habitants.

Au regard des enjeux précités, plusieurs thématiques doivent être portées particulièrement dans le cadre du SRADDET :

- **renforcer les domaines d'excellence :**

- en poursuivant et déclinant la dynamique OIN/OIM au-delà du territoire métropolitain,
 - en démultipliant l'effet levier des équipements universitaires sur les filières et les sites d'activités régionaux,
 - en accompagnant l'entrepreneuriat et la croissance numérique.

- **articuler l'offre territoriale avec les territoires voisins et la mettre en valeur collectivement :**

- en travaillant aux complémentarités de l'offre touristique Bordeaux + Aquitaine (plan patrimoine, circuits),
 - en développant les partenariats de filière et de coopération entre universités bordelaises et régionales,
 - en renforçant le maillage et la coopération inter-métropoles de portée européenne (Bilbao – Bordeaux – Toulouse - Barcelone) et leur intégration dans les réseaux internationaux ou européens,
 - en travaillant sur les filières et les clusters jouant les complémentarités entre écosystèmes locaux à l'échelle régionale et le développement de l'économie circulaire,
 - en mettant en synergie les stratégies d'attractivité : marketing territorial collectif pour faire rayonner le territoire et attirer la création de valeur : implantations d'entreprises, investissements nationaux et internationaux, accueil de nouveaux talents ; participations communes aux salons emblématiques,

- en construisant une offre logistique performante et durable (en particulier à travers la relance du trafic portuaire et fluvial, report modal rail /route , schéma portuaire et aéroportuaire régional, ...).

Propositions de règles générales à inscrire au SRADDET pour soutenir et accompagner la création d'emplois_

Principe général : concevoir un réseau économique global à l'échelle de l'aire métropolitaine qui concilie le rôle de locomotive de la métropole et les atouts des territoires voisins.

Règles générales :

- consolider et décliner la dynamique OIM/OIN (Pôle aéronautique et spatial, Inno campus, Centre d'affaire Euratlantique), y compris par le développement de nouvelles zones d'activités et d'emploi hors métropole en complémentarité des centralités économiques métropolitaines,
- développer une offre foncière et immobilière performante et adaptée au cycle de vie de l'entreprise et aux nouveaux modes de travail, incluant la programmation de tiers lieux au plus près des centres d'intermodalités et l'établissement d'un réseau de tiers lieux dans les villes moyennes,
- promouvoir et soutenir les éco-systèmes locaux en soutenant des expériences innovantes en la matière (cycles courts pour la chaîne d'alimentation, développement de l'agriculture locale, valorisation des filières bois locales, Energies renouvelables), en positionnant la métropole comme territoire d'expérimentation en zone dense,
- soutenir, en lien avec la Région, la création d'emplois dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, y compris sur le territoire métropolitain (contrats aidés, accompagnement à la création d'entreprises, économie sociale et solidaire...),
- introduire dans le cadre des possibilités offertes par la réglementation des marchés publics le recours à des entreprises locales (« régional act ») et renforcer la commande publique innovante,
- développer l'attractivité nationale et internationale de la métropole par les entreprises et les talents (Invest in Bordeaux, Université, ...) et en s'appuyant sur la marque « Magnetic Bordeaux »,
- développer un maillage d'infrastructure numérique (très haut débit) et d'offre de formation initiale et continue au numérique.

4/ thème 4 : la santé, la qualité de vie, l'accès aux services et la gestion raisonnée des ressources.

Sujets concernés : protection et restauration de la biodiversité, plan santé, réduction de la pollution de l'air et des sols, préservation des ressources et gestion des déchets.

4.1. Cadre général

La préservation de l'exceptionnel patrimoine naturel et végétal de la Nouvelle Aquitaine : premier massif forestier d'Europe, grande région de production agricole, disposant d'un exceptionnel réseau hydrographique, d'espèces rares et de paysages uniques. Ce territoire, moins artificialisé que d'autres régions française ou européennes, est un enjeu essentiel. Il reste soumis, comme d'autres, aux pressions de l'action humaine, aux perspectives de changement climatique auquel il va falloir s'adapter, à la destruction des écosystèmes locaux. Là aussi, des **objectifs quantifiés**, même s'il n'est pas question de raisonner isolément du reste du monde, seront nécessaires en matière de préservation de la biomasse, de préservation et de consommation d'eau, de protection des paysages et des entités naturelles exceptionnelles.

Dans le même registre, la préservation des ressources, en première ligne desquelles l'eau, mais aussi les espèces naturelles, la biodiversité est également essentielle.

Mais la question de la gestion économe des espaces renvoie également à celle des biens produits, notamment la capacité de notre espace régional à promouvoir localement sa propre production, à travers une politique de valorisation de l'agriculture locale et des circuits courts, mais aussi d'autres productions aquitaines, comme celle de la filière bois dans la construction.

4.2. Les attentes de Bordeaux Métropole vis-à-vis du futur SRADDET

Le SRADDET est l'occasion d'une mise à jour et d'une refonte générale de la trame verte et bleue, socle de l'organisation du territoire métropolitain

Bordeaux Métropole, qui a arrêté dans son nouveau PLU **la préservation de 50% de son territoire à des emprises non urbanisées**, ayant vocation à demeurer naturelles, forestières et agricoles, entend promouvoir,

à l'extérieur de son périmètre de compétence, une attention de même niveau à la préservation de la trame verte. Des questions majeures seront concrètement posées, comme celle de la préservation d'une coulée verte et d'une discontinuité d'urbanisation entre la métropole et la bande littorale, aujourd'hui mal protégée par les Schémas de cohérence territoriale (SCOT).

Au-delà des documents de planification, l'adoption par Bordeaux Métropole d'un **Plan d'action pour un territoire durable à haute qualité de vie** est très illustrant de ces ambitions, portant comme objectifs celui de concilier aménagement et transition écologique, celui de concilier santé et bien être en milieu urbain dense, celui de construire un territoire résilient face aux risques naturels et climatiques, et enfin celui de préserver la ressource en eau. *(Il faudra renvoyer à ce plan d'action et l'annexer à notre contribution).*

La Région et Bordeaux Métropole partagent l'ambition de développer leurs territoires de manière raisonnée.

Fort de son rôle pilote en matière de préservation de la biodiversité conformément à la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, et du rôle central en matière d'agriculture en tant qu'activité économique majeure de la nouvelle aquitaine les attentes concrètes de Bordeaux Métropole vis-à-vis du SRADDET sont les suivantes :

- **concernant la gestion des espaces naturels et la protection de la Biodiversité.**

La Région est appelée à soutenir la volonté de Bordeaux Métropole de définir une **stratégie zones humides et biodiversité** et qu'elle intègre ses apports et composantes dans la future trame verte et bleue régionale. Sur ce point Bordeaux Métropole attend de la Région qu'elle ne transpose pas dans son schéma le SRCE de l'ancienne région Aquitaine ayant été annulé par le Tribunal administratif (TA) en date du 13 juin 2017, faute d'une approche tant scientifique, écologique que pragmatique.

(En annexe il pourra être joint le document détaillant la stratégie métropolitaine) ;

La Région peut se saisir de son rôle de chef de file en matière de biodiversité en veillant à la bonne coordination des différentes structures et des acteurs et qu'elle soit un relai efficace vis-à-vis de la nouvelle Agence française de la biodiversité (AFB) Sur ce point la région est attendue sur la nécessaire coordination entre l'AFB, ses délégations régionales et la nouvelle agence régionale de la biodiversité nouvelle aquitaine que la Région finance à hauteur de 60%. La Région est également attendue dans sa capacité à développer la **solidarité territoriale** concernant les mesures de compensations environnementales et ce en mobilisant l'ensemble des acteurs.

La Région est à même de faciliter les **partages de données** et la connaissance naturaliste, le partage des expériences et des pratiques entre tous les acteurs et tous les territoires pour combiner les efforts de chacun en matière de lutte contre la perte de biodiversité et de conciliation positive entre protection des ressources et développement tant urbain qu'économique.

Enfin, Bordeaux Métropole compte sur l'aide financière de la Région en faveur de l'expérimentation voire du déploiement d'outils de mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser.

La séquence ERC est en effet un instrument de conciliation entre développement humain et protection de l'environnement. Pourront être alors partagées des démarches expérimentales de « site naturel de compensation » permettant de mettre en œuvre des mesures compensatoires anticipées et mutualisées.

- **Concernant le soutien à l'agriculture locale (urbaine et péri-urbaine)**

Il est constaté aujourd'hui un mouvement très fort des métropoles et des grandes villes de France pour mettre en place des politiques en faveur d'une agriculture respectueuse de l'environnement, productrice de richesses, de valeurs ajoutées et d'emploi et plus territorialisée. Bordeaux Métropole, comme beaucoup de collectivités, se réapproprie la question alimentaire et fait de la nature et de l'agriculture de véritables atouts et leviers pour relever les défis de demain.

Et ces défis sont nombreux : ils sont environnementaux, sanitaires, sociaux, économiques, d'aménagement ou encore citoyens.

Bordeaux Métropole ambitionne donc elle aussi d'adopter une politique agricole métropolitaine, alimentaire et durable.

Dans ce cadre il est attendu du SRADDET :

- qu'il place l'agriculture et l'alimentation au **cœur des enjeux de développement** de demain et d'identité des territoires,
- qu'il s'engage en faveur d'une agriculture respectueuse de l'environnement et donc vers plus de **productions agro-écologiques diversifiées**,

- qu'il favorise une cohérence d'actions de la Région, du Département et de Bordeaux Métropole en matière d'installations d'agriculteurs et de pérennisation de leurs activités et entreprises,
- qu'il soutienne l'émergence de systèmes de production plus **économiques et autonomes** conduisant à une limitation de l'utilisation des intrants de synthèse et à plus grande autonomie des exploitations agricoles. L'objectif est celui d'une plus grande maîtrise des coûts et des moyens de production pour accroître les revenus issus de l'agriculture,
- qu'il **engage la Région** vers le développement de plus d'agriculture biologique et ce en tant que chef de file du développement économique et en tant qu'autorité de gestion des fonds européens pour le développement rural,
La Région s'est déjà engagée dans cette voie dans le cadre du « pacte d'ambition régionale » pour l'agriculture biologique 2017/2020,
- qu'il soutienne les démarches en faveur de **systèmes alimentaires territoriaux** et durables. Dans ce cadre il est souhaité que la région participe pleinement aux travaux du Conseil consultatif de gouvernance alimentaire et durable mis en place par Bordeaux Métropole le 19 octobre dernier (il pourra être joint les documents relatifs à ce CCGAD). Le rôle attendu de la Région est également de favoriser les coopérations territoriales ou les alliances de territoires ainsi que la mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Propositions de règles générales à inscrire au SRADDET pour préserver la santé, la qualité de vie et la gestion raisonnée des ressources.

- **Réduire l'artificialisation des sols** : en tout point du territoire, on mettra en œuvre des solutions optimales en vue de réduire l'artificialisation des sols (largeurs de voirie, plantations, toitures végétales et jardins sur les toits, revêtements absorbants,). On s'efforcera également, en tout point du territoire, de privilégier les constructions dans les espaces déjà urbanisés.
- **Respecter les zones humides, réserves de biodiversité et régulateurs climatiques.**
- **Identifier et traduire dans tous les documents d'urbanisme le principe de protection d'une trame verte et bleue régionale d'échelle régionale et métropolitaine : biodiversité et continuités écologiques. Compléter et restaurer cette trame verte dans ses maillons faibles, notamment en site urbain et périurbain.**
- **Promouvoir bio-dynamie dans l'agriculture régionale, ainsi que des méthodes de culture alternatives, respectueuses de l'environnement.**
- **Promouvoir des cycles courts agroalimentaires et le soutien à l'agriculture locale.**
- **Intégrer au SRADDET un plan de gestion raisonnée des ressources : eau, granulats, ...**
- **Intégrer au SRADDET un plan de gestion des déchets : valorisation des déchets, usines de tri, nouvelles filières (méthanisation).**

5/ Thème 5 : préparer les transitions énergétiques et climatiques.

Sujets concernés : maîtrise et valorisation de l'énergie, adaptation au changement climatique.

5. 1. Cadre général

De plus en plus de territoires s'engagent à réduire fortement leurs consommations d'énergie et à produire l'énergie dont ils ont besoin à partir de sources renouvelables et locales. Ces territoires, présentant des composantes rurales et urbaines, réfléchissent à la façon dont ils peuvent faire de cette hétérogénéité une force au service de la transition énergétique. Ils font ainsi l'hypothèse qu'une coopération structurée entre espaces urbains et ruraux, dépassant le seul échange de ressources énergétiques, leur permettrait d'atteindre plus facilement leur objectif.

Les métropoles concentrent la population, les activités économiques, et donc les consommations énergétiques. Ces centres urbains affichent ainsi un fort potentiel de réduction de leurs consommations énergétiques, première étape essentielle de la transition énergétique.

Les grandes agglomérations et les métropoles bénéficient de nombreux leviers pour engager leur transition énergétique. Elles disposent de réelles compétences dans des domaines étroitement liés à la problématique énergétique : transports, environnement, déchets, éclairage, habitat et urbanisme, etc. De plus, elles concentrent le capital humain et financier et sont dotées de services en capacité de négocier, de monter des projets et de capter des financements.

Les territoires ruraux sont moins densément peuplés, mais la consommation d'énergie par individu y est en générale élevée, car les personnes se déplacent sur de plus longues distances, et les marges de manœuvre pour réduire ces consommations sont généralement réduites. Cependant, ces territoires ruraux ont un fort potentiel de production d'Énergie renouvelable (EnR). L'espace disponible pour l'implantation des installations de production, les ressources en eau et en bois et le potentiel de valorisation des déchets agricoles permettent ainsi à ces territoires de dessiner aisément une trajectoire de transition énergétique à l'horizon 2050.

Les territoires urbains et ruraux, au-delà de leurs spécificités, sont des territoires très interdépendants. Cette interdépendance s'accroît et rend la frontière entre rural et urbain de plus en plus floue. Le travail, le tourisme, l'approvisionnement en matières premières, le transfert de technologies et d'ingénierie, et tous les usages quotidiens des habitants dépendent des interactions avec les autres territoires, notamment d'un point de vue énergétique.

Les institutions et organisations accompagnant les territoires en transition énergétique se sont très tôt préoccupées d'encourager les relations interterritoriales avec l'intuition que les échanges faciliteraient l'atteinte des objectifs de transition énergétique.

Le territoire de la transition énergétique est celui que s'approprie une communauté de parties prenantes : citoyens, élus, usagers, techniciens, entrepreneurs, financeurs... L'atteinte des objectifs d'efficacité énergétique et de production d'énergies renouvelables dépend d'abord d'une capacité locale d'organisation et de partenariats, notamment entre territoires urbains et ruraux. Dans cette équation chaque niveau de collectivité a son rôle à jouer.

En matière de production, la décentralisation de la politique énergétique est favorisée par les évolutions technologiques et la diminution du coût des installations de production d'EnR. Le numérique décuple les capacités de pilotage local, et la consommation devient plus flexible, au travers des capacités d'effacement ou de stockage ou la possibilité de créer des écosystèmes locaux de producteurs-consommateurs.

D'ailleurs, malgré leur faiblesse juridique et financière, les collectivités portent la plupart des innovations techniques et sociétales de la transition énergétique : Plateformes locales de la rénovation énergétique, Territoires à énergie positive, investissement participatif, « Smart grids », Big Data, agrégateurs, stockage d'électricité, « smart building », « power to gas », « blockchain », nudges... tous ces termes absents du monde de l'énergie il y a quelques années sont aujourd'hui au cœur des innovations et ruptures d'usage qui se développent dans des démonstrateurs territoriaux. Elles sont les briques d'un modèle décentralisé qui, en passant d'une politique centralisée de l'offre à une politique de services et d'économie de la fonctionnalité place le consommateur au cœur du système énergétique.

Développeurs d'innovations et propriétaires des réseaux de distribution d'énergie, les territoires sont les mieux à même d'exploiter les synergies entre différentes sources d'énergie. La décentralisation de la politique énergétique nous fait sortir de la structuration en silo autour de chaque énergie pour valoriser les complémentarités locales et faire des arbitrages efficaces entre besoins et ressources.

L'enjeu n'est plus de produire le plus possible et d'équiper le territoire national de façon homogène, mais de consommer moins, de mieux valoriser les ressources énergétiques renouvelables locales, de mobiliser une diversité de parties prenantes et de favoriser les partenariats entre territoires.

5.2. Les attentes de Bordeaux Métropole vis-à-vis du futur SRADET, en matière de plan climat énergie

Construire un nouveau modèle de développement durable sur l'ensemble du territoire aquitain, comme doit le prévoir le SRADDET, suppose la tenue d'objectifs partagés, déclinables à plusieurs échelles, mesurables et quantifiables sur tous les grands paramètres qui vont conditionner la survie de nos territoires et nos modes de consommation.

Il y va en premier lieu de la maîtrise et de la valorisation de l'énergie, où il convient que l'espace aquitain se fixe des caps clairs et cohérents en matière de production d'énergie renouvelable locale au plus proches des bassins de vie et de forte consommation, favorisant les ambitions portées par les territoires, en tenant compte de leur interdépendance les uns vis-à-vis des autres, accompagnant ainsi les objectifs de transition énergétique définis au cadre national.

La métropole vient de valider les axes de sa politique de haute qualité de vie. Quels sont les objectifs sur l'espace régional ? Comment s'articulent-ils avec les dispositions retenues par la métropole, notamment celles d'un territoire à énergie positive à l'horizon 2050 ? L'enjeu du PCAET (Plan climat air énergie territorial) recouvre de nombreux sujets, en interface avec les options que Bordeaux Métropole met en œuvre sur son propre territoire et notamment :

- le développement des énergies renouvelables (électricité et chaleur de manière équilibrée) sur son territoire et dans les territoires voisins,
- la sobriété énergétique notamment par la rénovation énergétique des bâtiments publics, privés, tertiaires, individuels ou collectifs.

▪ **Faciliter la transition énergétique de l'ensemble territorial associant urbain et rural**

L'établissement de relations interterritoriales réciproques est une des conditions essentielles de l'optimisation d'une démarche de transition énergétique associant territoires urbains et ruraux liés par une ambition commune.

Dans le cadre de son programme métropole coopérative, Bordeaux Métropole souhaite que les questions énergétiques et climatiques soient l'occasion d'un travail mutuel avec les territoires aquitains pour rendre pertinents et opérationnels des modèles vertueux de développement économique, qui optimisent l'utilisation des ressources disponibles et créent davantage de valeur, sur le plan économique, mais aussi environnemental et sociétal. Bordeaux Métropole en qualité d'Autorité organisatrice de l'énergie (AODE) sur un bassin de vie millionnaire, compte sur une contribution active du SRADDET à la relocalisation du système énergétique sur son territoire.

Cela passe bien sûr par la promotion des énergies renouvelables (solaire, éolien, méthanisation, géothermie) et l'élaboration de politiques contractuelles avec les territoires producteurs de telles énergies.

Bordeaux Métropole pourrait aussi se voir accorder le droit d'expérimenter la mise en place d'un supplément de tarif d'achat ou de complément de rémunération des productions d'EnR, qui serait financé par un supplément de contribution au service public de l'électricité ou une contribution additionnelle climat – énergie territoriale. Cette contribution concernerait toutes les énergies et serait proportionnelle à l'énergie consommée avec un coefficient de majoration en fonction des émissions de gaz à effet de serre. Son produit alimenterait des fonds territoriaux pour le financement de la transition énergétique. Un cadre commun pour vérifier la solidité des projets serait défini au niveau national.

De même, la révision du mécanisme de soutien aux énergies renouvelables favorise les appels d'offres. Or, les appels d'offres favorisent souvent les grands acteurs qui réalisent des économies d'échelle, au détriment des initiatives locales et des projets citoyens. Tout en maintenant une sélectivité fondée sur les rendements économiques directs, il faudrait régionaliser les appels d'offre pour mieux évaluer leurs effets économiques indirects en matière de filières économiques locales et de création d'emplois, et augmenter la prime aux projet participatifs. Afin de ne pas pénaliser les acteurs locaux, le seuil minimal des appels d'offres devrait être aligné sur le plafond européen de 500 kW pour toutes les filières. Au-dessous de ce seuil devraient être maintenus des tarifs d'achat calculés pour garantir une "rémunération normale des capitaux" en tenant compte des coûts réels en fonction de la puissance et en évitant les effets de seuil.

Il faudrait également permettre aux producteurs et aux consommateurs d'émettre et d'échanger leurs garanties d'origine. Cela inciterait à la création d'unités de production additionnelles tout en réduisant les besoins de subventions pour les EnR. Pour réaliser leurs objectifs de consommation d'énergie renouvelables, les villes ont besoin d'investir dans le développement de capacités de production d'EnR en dehors de leur territoire, à travers des investissements directs, leur commande publique ou la fourniture de matière première via la collecte des déchets alimentaires.

Le développement du gaz renouvelable, qui s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire, pourrait être favorisé par un partenariat entre communes urbaines propriétaires de réseaux et communes rurales pour le développement des entreprises agricoles et la création d'emplois. Pour faciliter ces projets le réseau de transport de GRTgaz devrait accroître le maillage des zones gazières entre elles pour que la production de biogaz estivale puisse trouver des débouchés suffisants, et acheminer l'énergie entre de nouveaux lieux de production de biogaz, diffus, ruraux, et les espaces urbains de consommation.

Pour accompagner les acteurs de la région qui s'engagent dans la transition énergétique, le SRADDET pourrait soutenir le développement des énergies renouvelables et favoriser la structuration et la fédération d'acteurs et de filières contribuant à améliorer le mix énergétique du bassin de vie fortement consommateur de Bordeaux Métropole.

- **Redéfinir les missions des gestionnaires de réseaux de distribution de gaz et d'électricité.**

La distribution d'énergie, compétence historique des communes, est un levier essentiel de la décentralisation de la politique énergétique. De « réseaux descendants », les réseaux de distribution sont devenus « réseaux de collecte » d'énergies et de données, et un vecteur majeur de la transition énergétique. Ces « réseaux intelligents » accueillent aussi le développement de nouveaux usages, tels que les véhicules électriques, la récupération d'énergie fatale autrefois gaspillée, l'injection de biométhane, le véhicule au Gaz naturel véhicule (GNV), ou encore des chaudières à cogénération voire tri-génération produisant à la fois du chaud, du froid et de l'électricité.

Un apport important de la loi **Transition énergétique pour la croissance verte** TECV concerne la coordination des quatre réseaux de distribution d'énergie (électrique, gaz, chaleur et froid). Des outils innovants permettent d'envisager une utilisation nouvelle des réseaux, pour encourager les échanges locaux multidirectionnels en fonction des ressources, des moments, des usages, le tout étant intégré dans une infrastructure globale résiliente.

La décentralisation de la politique énergétique à laquelle le SRADDET doit contribuer propose l'essor de réseaux de distribution intelligents dits « smart grids », reliant différentes mailles territoriales au service de l'efficacité et de la diminution des émissions de GES.

Le rôle des gestionnaires de réseaux en tant qu'opérateurs d'une infrastructure essentielle en ressortira renforcé. De gestionnaires de réseaux, ils deviendront opérateurs de services de mutualisation énergétique et de pilotage. Cette évolution vers un rôle d'opérateurs du système de distribution mettant en œuvre une gestion active à la maille locale implique une redéfinition de leurs missions, leurs méthodes et leur gouvernance. En s'appuyant sur les mécanismes de marché, le SRADDET pourrait proposer la possibilité d'échanger de l'électricité ou du gaz tout en utilisant le réseau géré par ENEDIS ou GRDF.

Par ailleurs, à des distributeurs dissociés des fournisseurs, pourraient s'ajouter au niveau local des distributeurs prenant en charge plusieurs réseaux afin de promouvoir un pilotage global et éviter les effets de concurrence entre réseaux et énergies, comme le font déjà certaines Entreprises Locales de Distribution.

La structure du Tarif d'usage du réseau public d'électricité (TURPE) devrait évoluer dans le sens de la décentralisation. Une réflexion serait menée en 2018 pour qu'en 2019 la Commission de régulation de l'énergie (CRE) adapte la structure des tarifs à l'issue de deux ans de mise en œuvre des TURPE 5. Tout en assurant la possibilité aux gestionnaires de recouvrer leurs coûts, les tarifs devraient être plus flexibles et davantage à même de véhiculer des signaux économiques pour guider les modes de consommation.

Ce cadre devrait aussi favoriser des activités nouvelles qui aillent au-delà des activités historiques, sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques, le stockage, les contrats d'effacement, le conseil en efficacité énergétique. Ces activités doivent être prises en charge par le marché, mais la nécessité d'accélérer considérablement leur déploiement appelle cet engagement des opérateurs historiques de service public en cas de carence de marché, d'un point de vue quantitatif ou qualitatif. Cette ouverture devrait favoriser le passage d'une culture industrielle de développement quantitatif des capacités du réseau à un projet d'opérateurs de services d'accès à l'énergie et de pilotage.

Les smart grids ouvrent la voie à un rééquilibrage durable de la gouvernance des réseaux. Dans ce cadre il faut renforcer les capacités régulatrices et opérationnelles des Autorités organisatrices de la distribution d'électricité (AODE).

- **Rééquilibrer la gouvernance de la distribution d'électricité et de gaz en faveur des communes.**

Une des grandes questions posées par la multiplication des initiatives locales en matière d'énergie est sa relation avec le principe de péréquation. La péréquation tarifaire pourrait être réorganisée à l'échelle régionale et infra régionale pour promouvoir des dynamiques de projets et d'échanges horizontaux entre territoires. Le système doit ainsi être hybridé pour ajouter au cadre national des outils de solidarité gouvernés par les collectivités. Un fonds de péréquation au service du financement de projets locaux, additionnel au système national, pourrait ainsi être créé. Le compte d'affectation spécial dit « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » (FACé) pourrait à cet égard réserver une part plus significative aux actions de transition énergétique. Dans cet esprit, un SRADDET volontariste pourrait imposer en Nouvelle Aquitaine que la facture des usagers indique le coût réel de l'énergie acheminée et la part de la péréquation nationale qui lui est attribuée ainsi que la création de conférences régionales réunissant toutes les AODE.

- **Créer un service public local de la donnée**

Big Data, Open Data... le déploiement de dizaines de millions de compteurs intelligents connectés sera une « brique » décisive de la transition énergétique. Étant à la fois propriétaires des réseaux, opératrices (comme pour l'éclairage) et gestionnaires de bâtiments, les collectivités sont les plus à même de valoriser la donnée de la consommation d'énergie. L'accès aux données réelles ouvert par la loi TECV leur permettra de fixer des objectifs concrets, chiffrés et atteignables pour un pilotage décentralisé de la politique énergétique. Des données complémentaires (comme les courbes de charge à l'échelle d'un bâtiment, d'un quartier...) sont également nécessaires pour mettre en œuvre des actions locales (notamment en matière de maîtrise de la demande en énergie).

- **Favoriser une transition énergétique décentralisée citoyenne**

Le développement des énergies renouvelables est très lié à l'appétence des citoyens pour accueillir une production sur leur territoire et participer à son développement. Par ailleurs, lorsque le citoyen est conscient de la provenance de l'énergie et des contraintes liées à sa production il est plus attentif à sa consommation.

Aux côtés des collectivités, les citoyens et les acteurs économiques comme les agriculteurs peuvent devenir acteurs de la production d'énergie, en faisant émerger des projets locaux ou en y participant. Leur implication contribue à dynamiser les territoires : en participant à ces projets, les citoyens mettent en œuvre concrètement la transition énergétique sur leur territoire. Tout en appuyant un développement économique de proximité, ils contribuent à faire vivre la démocratie locale, et renforcent la cohésion territoriale et les liens sociaux à travers des projets d'intérêt général.

Or, le développement accéléré des EnR ayant entraîné une baisse de leur coût, il est désormais possible de produire au plus près des consommateurs, directement sur le toit de leur maison ou via des regroupements de taille diverse (résidences, éco quartiers, communes...). Pour atteindre cet objectif il faudrait faciliter les regroupements de citoyens à travers des outils d'autoconsommation collective qui ne passeraient pas forcément par la création de réseaux autonomes du réseau centralisé.

Les acteurs locaux peuvent participer à un projet d'énergie renouvelable de différentes manières, principalement à sa gouvernance et/ou à son financement (dette ou capital). En valorisant les ressources naturelles locales, un projet permet au territoire de capter une partie au moins de la valeur créée directement ou indirectement par l'activité de production d'énergie. Cependant, plus forte sera la participation des acteurs locaux aux différents maillons de la chaîne de valeur du projet (et notamment en capital), plus importantes seront les retombées économiques et sociales, comme le montrent les exemples de la [Stadtwerke Union Nordhessen](#) ou celui d'[Energies citoyennes en Pays de Vilaine](#).

D'après les évaluations réalisées par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), il faudra mobiliser entre 10 et 30 Md€ supplémentaires chaque année par rapport au niveau actuel des investissements énergétiques (37 Md€), selon le scénario et le mix énergétique choisi. Néanmoins, comme plusieurs travaux macro-économiques le démontrent (Rapport Stern, Commission Calderon, ADEME, I4CE) la transition énergétique n'est pas plus chère ni même forcément plus gourmande en investissements que les

scénarios « business as usual ». Il s'agit de passer d'un raisonnement en coûts de revient unitaire à un raisonnement en facture globale.

Or, une grande incertitude pèse sur la capacité collective de financement de la transition énergétique. Les coupes budgétaires qui frappent les collectivités ne sont pas compensées par les financements nouveaux ou rendus possibles par les nouvelles lois, qui pâtiennent par ailleurs d'une insuffisante lisibilité et cohérence d'ensemble. Il faut affecter des recettes pérennes aux collectivités plutôt que de les subventionner de manière ponctuelle.

En effet, dans une perspective de décentralisation et de massification des projets de transition énergétique, seule une lisibilité sur le long terme peut encourager un plus grand nombre de collectivités à se doter d'un véritable projet de territoire. Par ailleurs, dans un contexte de restriction budgétaire, il est difficile de créer des dépenses de fonctionnement et des postes sur la thématique énergétique.

La mobilisation des collectivités locales sur la transition énergétique est aujourd'hui directement liée aux financements mobilisables. Les financements accordés aux territoires devraient de manière générale intégrer plus systématiquement une part de financement de l'ingénierie d'animation.

Les principes actuels de financement de l'ingénierie dans les territoires, en favorisant les projets à court terme et les contrats à durée déterminée, constituent un frein important à la montée en capacité des territoires et à l'ambition de leur action. Pourtant, financer l'intelligence territoriale n'est pas une dépense à perte mais bien un « investissement productif » : elle produit un effet levier important par la mise en mouvement des acteurs et la création d'une dynamique territoriale, elle est facteur de transversalité et de coopération. Ce faisant, elle conduit aux bonnes décisions d'investissements dans des infrastructures qui génèrent des retombées économiques territoriales (fiscalité, loyers, etc.) ou des économies financières.

Pour cela, nous proposons de flécher vers les collectivités une partie de la hausse de la contribution climat énergie – appelée à croître les prochaines années en fonction de la hausse programmée du prix de la tonne de CO2 émise.

Enfin, nous proposons d'étudier la création de budgets annexes de l'énergie destinées au financement de Services Publics Industriels et Commerciaux locaux de l'efficacité énergétique comme les *services publics* de la performance *énergétique* de l'habitat, gérés en régie ou sous forme de Délégation de service public (DSP). Ils seraient alimentés par une redevance constituée d'une part variable et d'une part fixe, calculée en fonction des volumes d'énergie consommée et des charges fixes du service public local de l'efficacité énergétique.

Pour être plus compétitifs les réseaux de chaleur et de froid devraient bénéficier d'une fiscalité carbone adaptée.

Au final, il faut créer les conditions pour que les territoires captent une part plus importante de la plus-value générée par la transition énergétique. Une décentralisation de la politique énergétique ne se traduirait ainsi pas par un transfert de charges mais par un accroissement des ressources, par exemple à travers le droit pour les Autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE) de mettre en place des redevances « transition énergétiques » en complément des redevances actuelles.

- **Aller vers une loi d'orientation pour la décentralisation de la politique énergétique.**

Il faut desserrer l'étau réglementaire qui pèse actuellement sur les acteurs territoriaux du système énergétique afin qu'ils puissent tester des solutions nouvelles. Il faut simplifier, accélérer et sécuriser les procédures. Les principes généraux qui régissent l'organisation du secteur de l'énergie doivent être révisés à cette aune.

Un Titre VII intitulé « Le rôle des collectivités territoriales » pourrait ainsi être ajouté au Livre Ier du Code de l'énergie portant sur « L'organisation générale du secteur de l'énergie » (y figure déjà un Titre IV sur « Le rôle de l'État »).

Les articles 100 -1 à 100 - 4 du Titre préliminaire sur « Les objectifs de la politique énergétique » seraient amendés pour introduire les concepts de décentralisation, de circuits-courts, d'économie circulaire, de participation des citoyens, de développement économique des territoires et de création d'emplois.

Dans ce cadre, la planification nationale, via le Bilan carbone et le Planification Pluriannuelle de l'Énergie, s'appuierait sur les SRADET et les PCAET. À ce jour aucune articulation n'est véritablement mise en œuvre entre ces différents documents. Pour l'instaurer il faut instituer l'organisation récurrente de Conférences territoriales de la politique énergétique.

Il est également prioritaire d'alléger le cadre réglementaire s'appliquant aux énergies décentralisées. Les territoires doivent pouvoir adapter et simplifier la réglementation nationale lorsque cela est utile à la transition énergétique. Par exemple, par exception au pouvoir des maires en matière de permis de construire, l'autorité administrative de l'État est, de façon générale, compétente pour les autorisations de construire pour les ouvrages de production, de transport, de distribution et de stockage d'énergie (art. L 422-2 du Code de l'urbanisme). L'exploitation d'unités de production électriques est elle aussi soumise à autorisation au-delà de certains seuils (art. L 311-5 du Code de l'énergie). Cela doit changer en faveur d'un droit à l'expérimentation et à l'innovation élargi pour les collectivités territoriales. Nous proposons également que soit instaurée une exception au concept d'intérêt local en matière d'investissement dans une unité de production d'énergies renouvelables, dans l'objectif plus large de rapprochements et de contractualisation entre territoires. Les entreprises locales de distribution d'électricité ou de gaz constituées sous forme de régies personnalisées sont autorisées à créer des sociétés ou à entrer dans le capital de sociétés de production d'électricité ou de gaz, y compris lorsque les installations de production sont situées en dehors du territoire de la régie. Aussi, pour que les territoires urbains ne disposant pas d'une entreprise locale de distribution d'électricité ou de gaz constituée sous forme de régies personnalisées puissent investir en dehors de leurs territoires dans des projets d'énergie renouvelable il faudrait redéfinir la notion d'« intérêt local » en matière énergétique.

Propositions de règles générales à inscrire au SRADET pour préparer les transitions énergétiques et climatiques
--

- **obtenir l'assouplissement de certaines dispositions réglementaires qui empêchent le développement des énergies renouvelables et sont incompatibles avec la planification nationale**
- **Soutenir la production d'énergie décentralisée par la création d'un fonds d'investissement de projets citoyens**
- **Poursuivre la massification de la rénovation énergétique du bâti en particulier en garantissant la pérennité des dispositifs de financement des plateformes dédiées**
- **Garantir en complémentarité avec la Région le développement de sociétés d'économie mixtes métropolitaines dédiées aux énergies renouvelables en l'occurrence Bordeaux Métropole Energies (BME) sur le territoire métropolitain**
- **Promouvoir la décentralisation du financement de la transition énergétique des territoires par l'affectation d'une partie de la taxe carbone au volet transition énergétique du SRADET et au PCAET de la métropole.**

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 les dispositions de l'article L5217-2 du Code général des collectivités territoriales ;

VU la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe),

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE la loi NOTRe dispose que les métropoles soient associées à l'élaboration des schémas d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, et notamment à l'énoncé des règles générales,

CONSIDERANT QUE par courrier du 28 juin 2016, Le Président du Conseil régional a validé la constitution d'un groupe de travail associant élus du Conseil régional et élus du Conseil métropolitain,

CONSIDERANT QUE par ce même courrier, le Président de région a sollicité une contribution formelle de notre établissement au schéma régional,

DECIDE

Article unique : de valider la contribution de Bordeaux Métropole au SRADDET.

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

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 9 novembre 2018

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 13 NOVEMBRE 2018	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 13 NOVEMBRE 2018	le Vice-président,
	Monsieur Jacques MANGON