

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 25 mars 2022	N° 2022-133

Convocation du 18 mars 2022

Aujourd'hui vendredi 25 mars 2022 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Alexandre RUBIO, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, M. Alain CAZABONNE, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Eve DEMANGE, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Thierry MILLET, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Jérôme PESCHINA, M. Michel POIGNONEC, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Bernard-Louis BLANC à M. Didier CUGY
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY
Mme Pascale BRU à Mme Amandine BETES
M. Olivier CAZAUX à Mme Camille CHOPLIN
Mme Nathalie DELATTRE à M. Christophe DUPRAT
M. Nicolas FLORIAN à Mme Béatrice SABOURET
M. Maxime GHESQUIERE à Mme Marie-Claude NOEL
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Harmonie LECERF
M. Stéphane MARI à Mme Anne FAHMY
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Géraldine AMOUROUX
M. Fabien ROBERT à Mme Christine BONNEFOY
Mme Agnès VERSEPUY à M. Fabrice MORETTI

EXCUSE(S) :

Monsieur Philippe POUTOU.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à M. Stéphane PFEIFFER de 13h15 à 15h40 et à partir de 18h16
M. DELPEYRAT à Mme Typhaine CORNACCHIARI à partir de 16h37
Mme Véronique FERREIRA à M. Bruno FARENIAUX à partir de 17h
Mme Céline PAPIN à Brigitte BLOCH de 13h15 à 15h40
M. Patrick PAPADATO à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 11h et de 14h30 à 16h50
M. Alexandre RUBIO à Mme Josiane ZAMBON à partir de 18h
M. Baptiste MAURIN à M. Serge TOURNERIE à partir de 18h05
M. Dominique ALCALA à M. Max COLES à M. Jacques MANGON à partir de 15h30
M. Patrick BOBET à M. Gwénaél LAMARQUE à partir de 14h30
Mme Fatiha BOZDAG à Mme Daphné GAUSSENS à partir de 15h55
M. Alain CAZABONNE à M. Emmanuel SALLABERRY à partir de 12h10
M. Max COLES à M. Jean-Marie TROUCHE à partir de 17h
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 18h
M. Guillaume GARRIGUES à M. Gwénaél LAMARQUE jusqu'à 10h45
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Thierry TRIJOLET à partir de 13h19
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Claudine BICHET à partir de 18h20
M. Cyrille JABER à Mme Harmonie LECERF jusqu'à 13h15 et à Mme Eve DEMANGE à partir de 13h15
Mme Sylvie JUSTOME à Mme Sylvie JUQUIN à partir de 18h09
Mme Harmonie LECERF à Mme Delphine JAMET de 13h15 à 15h30
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 16h10
M. Guillaume MARI à Mme Anne LEPINE à partir de 18h15
Mme Eva MILLIER à M. Thierry MILLET à partir de 15h30
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Simone BONORON à partir de 14h30
M. Frank RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 13h30
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 13h16
Mme Nadia SAADI à M. Guillaume MARI à partir de 13h15 à 13h38
M. Kévin SUBRENAT à M. Christian BAGATE à partir de 17h

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Géraldine AMOUROUX à partir de 17h45
Mme Simone BONORON à partir de 18h11
M. Thomas CAZENAVE de 13h22 à 13h38
M. Christophe DUPRAT à partir de 17h45
Mme Anne FAHMY de 13h22 à 13h38
Mme Fabienne HELBIG de 13h22 à 13h38

LA SEANCE EST OUVERTE

 BORDEAUX MÉTROPOLE	Conseil du 25 mars 2022	<i>Délibération</i>
	Mission Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) et Opération d'Intérêt National (OIN)	<i>N° 2022-133</i>

PPA Bordeaux Inno Campus - Opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus (BIC) extra-rocade - Taxe d'aménagement majoré et convention de reversement de la part communale - Décision - Autorisation

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n°2022/25 du Conseil métropolitain du 28 janvier 2022, le Conseil de Métropole a adopté une déclaration de projet autorisant l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus Extra-rocade (BIC-ER), sur un périmètre d'environ 553 ha environ sur les communes de Gradignan, Mérignac, et Pessac à l'extérieur de la rocade bordelaise A630.

Pour mémoire, cette opération de renouvellement urbain visant à densifier un territoire dominé par des zones d'activités vieillissantes. La dégradation des espaces publics, les problèmes de congestion chronique liés à la dépendance à l'automobile et la pénurie d'offre foncière ont dégradé l'attractivité de ce secteur pourtant stratégique pour l'emploi métropolitain. Au-delà des enjeux économiques liés au risque de perte d'emplois et de compétences, cette situation s'avère problématique sur le plan environnemental. Aussi, cette opération a pour objectif de :

- promouvoir une mobilité durable des habitants, des étudiants et des employés en améliorant l'offre de transports alternatifs à la voiture sans pour autant négliger les infrastructures nécessaires à l'accessibilité automobile,
- proposer un cadre de vie et de travail attractif pour les habitants et les employés, passant par la requalification des espaces publics, l'amélioration de l'offre de services et un paysage urbain de qualité,
- mieux articuler développement économique, grands équipements et projet urbain, en veillant à la cohérence et à la pertinence de l'offre foncière et immobilière,
- améliorer le bilan écologique du territoire en proposant un habitat et un immobilier d'entreprises plus vertueux, des solutions énergétiques alternatives et une gestion plus cohérente de la faune et de la flore protégées.

Atteindre ces objectifs suppose entre autres d'investir dans les infrastructures et d'assurer la gestion des compensations environnementales des impacts générés par le projet (gérées de manière globale et considérées comme des équipements publics de l'opération).

Anticipant l'adoption de l'opération d'aménagement BIC extra-rocade, dont la concertation préalable s'est déroulée du 15 mai au 30 novembre 2016, Bordeaux Métropole avait instauré, par délibération n°2016/608 du 21 octobre 2016, une Taxe d'aménagement majoré (TAM) sur un périmètre de 522 ha – correspondant globalement au périmètre de l'opération BIC-ER à l'exclusion du Bioparc – à un taux de 10% pour contribuer au financement de ces

investissements. Les évolutions du projet au cours de son processus d'élaboration et d'instruction appellent un point d'étape sur leur articulation avec le dispositif de Taxe d'aménagement majoré (TAM) en vigueur, et l'adoption des modalités de reversement de la part revenant de droit aux communes au titre de la partie des équipements publics de compétence communale.

1. Description du projet BIC extra-rocade

Pour mémoire, le projet approuvé par Bordeaux Métropole le 28 janvier 2022 présente les caractéristiques suivantes :

1.1 Programmation économique et résidentielle

Le programme de constructions vise à répondre à l'objectif d'accueil de 8 800 emplois diversifiés et 1 900 habitants supplémentaires : 264 000 m² de Surface de plancher (SdP) sur les 12 sites de projet, auxquels s'ajoute un potentiel de densification du tissu diffus évalué à 86 000 m² SdP et 82 000 m² de projets connus. La totalité des surfaces supplémentaires prévues sur le périmètre du projet BIC extra-rocade est ainsi de 432 000 m² SdP. A cela s'ajoute le renouvellement du parc immobilier existant dans le tissu diffus, que l'on estime à 598 000 m² SdP (soit 50% du parc existant) sur 15 ans.

	Créations nettes sur les sites de projet	Créations nettes sur le reste du projet BIC-ER (« diffus »)	Créations nettes par les projets connus	Démolition/reconstructions et rénovation
	SdP (m ²)	SdP (m ²)	SdP (m ²)	Renouvellement du parc immo. à SdP constante
Bureaux (tertiaire)	106 000	34 000	14 000	82 000
Locaux d'activités (PMI)	62 000	13 000	15 000	261 000
Commerces et restaurants	30 000	1 000	3 000	157 000
Hôtels et résidences hôtelières	8 000	5 000	2 000	7 000
Logement libre	12 000	18 000	12 000	15 000
Logement collectif social	32 000	0	6 000	0
Equipements enseignement sup., formation pro. et santé	15 000	15 000	30 000	76 000
Total	264 000	86 000	82 000	598 000

Ces 432 000 m² SdP de constructions nouvelles généreront 10 700 places de stationnement, dont environ un quart devraient être construites en ouvrage.

Stratégie de mobilité

L'accueil de 8 800 emplois et de 1 900 habitants supplémentaires d'ici 2035 sur un territoire d'ores-et-déjà très congestionné implique d'adresser l'ensemble des leviers de mobilité. La stratégie mobilité du Plan-Guide vise à permettre le développement de la programmation de l'opération tout en maintenant des conditions d'accessibilité soutenables pour l'ensemble des usagers du secteur élargi (salariés et habitants du périmètre BIC extra-rocade, véhicules en transit dans le périmètre, véhicules en transit sur la rocade ou l'A63). Dans un contexte fortement marqué par l'autosolisme (c'est-à-dire l'usage d'un véhicule par le seul conducteur) et un faible recours aux transports en commun, au vélo et à la marche dans les déplacements quotidiens, l'opération vise ainsi à renforcer la desserte en transports en commun, favoriser le report vers les modes doux et le covoiturage, mais veille également à accroître la capacité du réseau viaire qui pâtit aujourd'hui de dysfonctionnements cause de remontées de file dangereuses sur le réseau autoroutier.

- Le premier levier est la restructuration de la trame viaire du périmètre pour améliorer les accès au réseau autoroutier, mieux diffuser les flux (création de barreaux de liaison) et hiérarchiser les axes.
- La généralisation des itinéraires piétons et cyclables sécurisés dans le périmètre à l'occasion de la requalification des voiries existantes et le prolongement des itinéraires cyclables structurants permettront de répondre à la demande croissante de déplacements en modes doux.
- Le projet intègre également le déploiement d'aires de multimodalité au sein du périmètre pour favoriser les chaînes de déplacements multimodaux, qui correspondent à l'association de plusieurs modes de déplacements pour un même trajet, entre des modes « lourds » (train, tramway, bus à niveau de service performant), la voiture, et des modes « légers » (vélo, marche). Afin de les rendre attractifs et concurrentiels, ces aires proposeront différents services relatifs à la mobilité (pompes à vélo, bornes de recharge pour batteries de vélos électriques, bornes d'autopartage par exemple), ou visant à limiter les déplacements liés à d'autres motifs (consignes à colis, kiosques multiservices par exemple).
- Pour limiter le recours systématique à la voiture individuelle, il est envisagé de maîtriser le nombre de places de stationnement des principaux générateurs de flux que sont les grands projets tertiaires. Plutôt que de plafonner le nombre de places au risque de dissuader les projets de développement des entreprises, on privilégiera des dispositifs dissuasifs (via l'obligation au-delà d'un certain seuil de gérer le stationnement de manière dissociée du bâtiment principal, selon le principe du « parking associé ») et incitatifs (en favorisant le foisonnement).

Stratégie environnementale, paysagère, architecturale et d'amélioration du cadre de vie

Bien que portant sur un territoire en grande partie artificialisé, l'opération accorde une importance toute particulière à la protection de l'environnement, à l'amélioration de la biodiversité et à la lutte contre le réchauffement climatique. Elle veillera ainsi à éviter les espèces protégées recensées sur le périmètre, à l'exception du site de l'Association nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA) où le passage d'un barreau viaire nécessitera d'impacter un habitat. Ainsi, l'évitement, qui a conduit à écarter certains secteurs opérationnels initialement envisagés, prévaudra largement.

Les impacts résiduels sont liés à l'aménagement de 12,1 ha d'espaces naturels à enjeux écologiques faibles ou modérés. Cela implique de réaliser 68,4 ha de compensations, en grande partie sur des terrains appartenant à des tiers dont la mobilisation sur 30 à 50 ans représente un coût non négligeable.

Programme d'équipements publics

Le programme d'équipements publics nécessaire à la mise en œuvre de la stratégie définie ci-dessus implique de réaliser deux types d'équipements :

1.2 Des équipements primaires qui profiteront à la fois aux opérations développées dans le périmètre de la TAM et au reste du territoire métropolitain, dont les études de modélisation menées par Bordeaux Métropole dans le cadre de l'étude d'impact ont montré qu'ils étaient rendus nécessaires a minima pour moitié par les constructions visées ci-dessus. La liste de ces équipements primaires comprend :

- la restructuration des échangeurs n°14 de la rocade et n°26 de l'autoroute A63,
- l'aménagement d'un itinéraire pour un bus express empruntant l'avenue du Bourgaillh, le carrefour de l'Alouette, l'avenue du Haut-Lévêque, l'avenue Gustave Eiffel, et l'avenue de Tuileranne,
- la réalisation d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A63 dédiée aux modes doux,
- la requalification de l'avenue du Bourgaillh, du carrefour de l'Alouette, de l'avenue Gustave Eiffel et des rues Jean Perrin, Marcel Dassault, Gaspard Monge, Antoine Becquerel, Gutenberg et de la voie romaine à Pessac,
- la réalisation de voies nouvelles permettant de mieux diffuser les flux en sortie de l'échangeur n°26 de l'autoroute A63 (voies dites « Thales » et « Château-Bersol ») et en sortie de l'échangeur n°14 de la rocade (voie dite « Cité des Métiers »),
- la réalisation de voies vertes entre le Bioparc et le carrefour de l'Alouette, le long des avenues de Magellan et de Canéjan à Pessac et de l'itinéraire Canéjan-avenue de la Madeleine-rue du Solarium-chemin de la Crabette, ainsi que le long de l'avenue de l'Hippodrome à Gradignan,
- le renforcement des réseaux électriques correspondants aux besoins générés par l'opération d'aménagement,
- la mise en œuvre des compensations des zones humides et des biotopes protégés impactés par l'opération.

1.3 Des équipements secondaires, dont les études de conception menées par Bordeaux Métropole et La Fab en 2015 et 2016 ont montré qu'ils étaient rendus nécessaires par les seules constructions visées à l'article 1. ci-dessus, à savoir :

- la requalification des rues Louis de Broglie, d'Arsonval, et Paul Emile Appell à Pessac et de l'avenue de la Madeleine à Gradignan,
- la création des voies de desserte des secteurs dits « pointe sud » et « Gutenberg » à Pessac,
- la création des voies de desserte et espaces publics nouveaux rendus nécessaires par les constructions prévues dans le secteur du carrefour de l'Alouette.

Notons que ce programme comprend les équipements publics primaires (avenue du Bourgaillh et carrefour proprement dit du carrefour de l'Alouette) et secondaires (voies dites « Alouette » et « maillage interne Alouette »), que la TAM contribuera à financer. Cela implique qu'il ne sera pas possible de mettre en œuvre un autre dispositif fiscal d'aménagement (de type régime de participations de Zone d'aménagement concerté (ZAC) dans le cadre de l'opération d'aménagement du carrefour de l'Alouette (subséquente de l'opération d'aménagement BIC-ER) envisagée et que Bordeaux Métropole prenne donc en charge le financement de la partie de ces ouvrages qui sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur dans le cadre d'une éventuelle concession d'aménagement.

La description générale des ouvrages et la carte les localisant sont jointes en annexe

2. Evolution du projet et du coût prévisionnel du programme des équipements publics depuis l'instauration de la TAM et respect du principe de proportionnalité de leur mise à charge auprès des futurs constructeurs

Dans le cadre de l'élaboration du projet et de son instruction administrative (en particulier l'évitement de certaines emprises qui ne pourront être bâties), le programme de constructions a évolué comme suit :

Destination	Construction envisagée au moment de l'instauration de la TAM (2016)	Constructions prévues dans le cadre de la déclaration de projet (2022)
Bureaux (tertiaire)	190.000 m ²	154.000 m ²
Locaux d'activités (PMI) et entrepôts	236.000 m ²	90.000 m ²
Commerces et restaurants	58.000 m ²	34.000 m ²
Hôtels et résidences hôtelières	12.000 m ²	15.000 m ²
Logement libre	25.200 m ²	42.000 m ²
Logement collectif social	10.800 m ²	38.000 m ²
Equipements enseignement sup., formation pro. et santé	56.000 m ²	60.000 m ²
Total	588.000 m²	432.000 m²

Au regard de ces évolutions, les recettes prévisionnelles de TAM s'élèvent désormais (sur la base de la valeur forfaitaire applicable en 2021, soit 767 €) à 26,1 M€ (la recette fiscale qui serait perçue par la Métropole avec le taux de droit commun de 5% ne se monterait qu'à environ 13,1 M€).

Le programme d'équipements publics a également évolué, afin notamment de pouvoir répondre aux nouveaux déplacements générés par ces constructions ainsi que marginalement, pour intégrer la réalisation des compensations environnementales et conforter le réseau de voies vertes. L'évaluation de son coût est passée :

- pour les équipements primaires (dont on estime qu'ils bénéficieront pour moitié aux usages générés par le projet) de 43,0 M€ TTC (estimation en date du 1^{er} juillet 2016) à 57,3 M€ TTC (estimation en date du 31 mai 2018, indexée sur l'indice TP01).
- pour les équipements secondaires (dont l'intégralité de leur coût sera mis à la charge des constructeurs en application de l'article L 331-15 du Code de l'urbanisme) de 23,5 M€ TTC (estimation en date du 1^{er} juillet 2016) à 13,8 M€ TTC (estimation en date du 31 mai 2018, indexée sur l'indice TP01) pour les équipements secondaires (imputables en totalité aux besoins générés par les constructions nouvelles).

Au total, le coût des équipements publics mis à la charge des constructeurs a ainsi été réévalué de 45,0 M€ TTC (37,5 M€ HT) à 42,5 M€ TTC (35,4 M€ HT).

Le produit de la taxe à taux majoré au taux de 10% supportée par les futurs constructeurs par rapport à la taxe d'aménagement au taux de 5% doit ainsi permettre de couvrir environ 30% du financement des équipements rendus nécessaires par les futures constructions¹.

1 Notons cela dit que le principe de proportionnalité, qui commandait qu'« Il ne peut être mis à la charge des aménageurs ou constructeurs que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans ces secteurs ou, lorsque la capacité des équipements excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ceux-ci » (Art. L. 331-15 du code de l'urbanisme) a été abrogé par la Loi n°2020-1721 du 29 décembre 2020.

Bilan d'étape des recettes générées par la TAM instaurée en 2016, applicable depuis le 1^{er} janvier 2017

Entre le 1^{er} janvier 2017, date d'entrée en vigueur de la TAM, et le 31 décembre 2021, les autorisations de construire délivrées ont généré des recettes de TAM évaluées à plus de 4,2 M€.

Ces recettes sont versées par l'Etat qui en assure la collecte en section d'investissement du budget principal de Bordeaux Métropole l'année n+2 de la délivrance de l'autorisation de construire. Elles sont donc perçues depuis 2019.

Modalités de reversement aux communes de Gradignan et Pessac par Bordeaux Métropole

Conformément à l'article L. 331-2 du Code de l'urbanisme, des modalités particulières de reversement de cette taxe d'aménagement à taux majoré s'opèreront en tenant compte de la charge de équipements de compétence communale et du niveau de participation des futurs constructeurs au coût de réalisation de chacun des équipements publics.

Ne seront donc pas prises en compte les charges de fonctionnement desdits équipements.

Le programme d'équipements publics est réparti en coût à 80% sur Pessac et 20% sur Gradignan. La quote-part du coût des équipements publics de compétence communale (éclairage public) est évaluée à 10%.

Au regard de ces éléments, la part des travaux qui seront financés par la commune de Gradignan est estimée à 2,0% du total des équipements publics à financer, et celle de la commune de Pessac à 8,0%. La Taxe d'aménagement majorée étant intégralement perçue par l'établissement public de coopération intercommunale et les produits recouverts de taxe d'aménagement pouvant être reversés en tout ou partie à la commune, il y a lieu de prévoir les modalités de détermination et de reversement de la part de la taxe d'aménagement majorée pouvant revenir aux communes de Gradignan et Pessac au titre de l'opération BIC extra-rocade.

Le produit de cette taxe d'aménagement sera affecté, en conséquence, en section d'investissement du budget principal de Bordeaux Métropole et des communes de Gradignan et Pessac.

Une convention ad hoc, jointe à la présente délibération, doit donc être établie entre les communes de Gradignan et Pessac et Bordeaux Métropole afin de définir, y compris par avenants, les modalités de ce reversement.

Mise en place d'un dispositif de suivi financier et fiscal

Afin d'assurer la bonne mise en place puis l'application du présent dispositif, un comité de suivi financier et fiscal sera mis en place impliquant :

- les maîtres d'ouvrages des équipements publics,
- les services instructeurs des autorisations d'occupation des sols (AOS) de Bordeaux Métropole,
- les services métropolitains suivants concernés.

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 Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 331-1 et suivants,

VU la délibération du Conseil métropolitain n°2016/608 du 21 octobre 2016,

VU la délibération du Conseil métropolitain n°2022/25 du 28 janvier 2022,

VU l'évolution du programme de constructions et du programme d'équipements publics dans le cadre du processus d'instruction du projet,

VU les documents annexés, à savoir le périmètre de la taxe d'aménagement majorée, le programme des équipements publics et la carte de leur localisation,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT que le projet d'aménagement BIC extra-rocade a été adopté par le Conseil métropolitain du 28 janvier 2022,

CONSIDERANT considérant que les évolutions du projet et des recettes prévisionnelles de la TAM en vigueur qui en résultent confirment l'opportunité d'optimiser les ressources fiscales destinées à financer les équipements publics rendus nécessaires par les futures constructions et les futurs habitants,

DECIDE

Article 1 : de maintenir le taux de la taxe d'aménagement sur le Bordeaux Inno Campus extra-rocade (anciennement dénommé Vallée créative) instaurée par délibération n°2016-608 du 21 octobre 2016 à 10%,

Article 2 : les constructions qui seront réalisées dans ledit périmètre resteront assujetties au versement de la participation au financement de l'assainissement collectif,

Article 3 : d'autoriser le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention sur les modalités de reversement de la Taxe d'aménagement majorée instituée sur le secteur Bordeaux Inno Campus extra-rocade (anciennement dénommé Vallée créative) entre les villes de Gradignan et Pessac et Bordeaux Métropole annexée aux présentes, ainsi que tout document afférant à ce dossier,

Article 4 : de notifier la présente délibération aux communes de Gradignan et Pessac, aux services métropolitains en charge de la préparation des actes d'autorisation d'occupation du sol, ainsi qu'aux services de l'Etat en charge du recouvrement de la taxe.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur MORISSET;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 25 mars 2022

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 31 MARS 2022	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Stéphane DELPEYRAT
PUBLIÉ LE : 31 MARS 2022	