

Séance publique du 30 janvier 2026

N° 2026-95

Convocation du 23 janvier 2026

Aujourd'hui vendredi 30 janvier 2026 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Madame Christine BOST, Présidente de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, Mme Amandine BETES, Mme Claudine BICHET, Mme Brigitte BLOCH, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Christine BOST, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Eric CABRILLAT, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Stéphane DELPEYRAT-VINCENT, Mme Eve DEMANGE, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Loïc FARNIER, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Françoise FREMY, M. Alain GARNIER, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPAR, Mme Daphné GAUSSENS, M. Nordine GUENDEZ, M. Maxime GHEQUIERE, M. Frédéric GIRO, Mme Fabienne HELBIG, M. Pierre HURMIC, Mme Delphine JAMET, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick LABESSE, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaël LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Matthieu MANGIN, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Baptiste MAURIN, Mme Claude MELLIER, M. Thierry MILLET, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, Mme Céline PAPIN, Mme Pascale PAVONE, M. Jérôme PESCINA, M. Stéphane PFEIFFER, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Isabelle RAMI, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Michael RISTIC, M. Bastien RIVIERES, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alexandre RUBIO, Mme Béatrice SABOURET, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean-Baptiste THONY, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI

Mme Nathalie DELATTRE à M. Dominique ALCALA

M. Laurent GUILLEMIN à M. Maxime GHEQUIERE

M. Radouane-Cyrille JABER à M. Olivier CAZAUX

M. Nicolas PEREIRA à Mme Béatrice SABOURET

Mme Nadia SAADI à Mme Eve DEMANGE

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Christine BONNEFOY à partir de 15h15

M. Thomas CAZENAVE à partir de 15h15

Mme Anne FAHMY à partir de 15h15

Mme Daphné GAUSSENS à partir de 15h15

Mme Fabienne HELBIG à partir de 16h40

M. Stéphane MARI à partir de 16h40

M. Patrick PUJOL à partir de 15h15

M. Michel POIGNONEC à partir de 15h15

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 30 janvier 2026	<i>Délibération</i>
	Direction du Foncier	N° 2026-95

**CARBON-BLANC - Quartier de gare de CARBON-BLANC - SAINT-EULALIE -
Création d'une zone d'aménagement différé (ZAD) - Décision - Autorisation**

Madame Andréa KISS présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1. Le projet de RER métropolitain (SERM), support d'un développement métropolitain

La mise en place du Service Express Régional Métropolitain (SERM, aussi appelé « RER Métropolitain ») girondin se fera progressivement à l'horizon 2030. L'objectif est notamment d'améliorer la mobilité et le confort des usagers grâce au cadencement d'un train toutes les 30 minutes et à la diamétralisation des lignes Libourne-Arcachon et Langon-Saint-Mariens-Saint-Yzan. Projet de mobilité, le RER métropolitain est également un support pour l'aménagement du territoire métropolitain, et plus largement un créateur de liens et de solidarité entre tous les territoires girondins.

Dans ce contexte, le travail prospectif opéré par l'incubateur des futures opérations d'aménagement de Bordeaux Métropole a permis d'identifier que les secteurs autour des gares et haltes ferroviaires du SERM présentaient un intérêt pour la mise en œuvre des politiques métropolitaines en faveur du logement, de l'économie, de la nature, de la mobilité et des équipements. Lieux d'ancrage et d'ouverture sur le grand territoire, ces pôles de mobilité sont potentiellement le support d'une centralité urbaine existante ou émergente intégrant à la fois des services à la mobilité décarbonée, une offre de logements, des services urbains et économiques, ou encore une offre de loisirs et de nature dans le respect des cadrages nationaux liés à la lutte contre l'étalement urbain et à la sobriété foncière (ZAN, séquence Eviter, Réduire, Compenser).

La présence d'une gare ou d'une halte ferroviaire dans un quartier est donc un important levier pour la création d'une opération d'ensemble. Elle peut permettre également de fédérer et coordonner les interventions de parties prenantes diverses (partenaires institutionnels, opérateurs immobiliers, bailleurs, acteurs économiques) et constituer un support d'actions confortant les usages existants ou projetant de nouveaux usages.

2. Un contexte réglementaire et climatique qui implique une plus grande sobriété foncière, et nécessite de mobiliser toutes les capacités foncières du territoire en lien avec les infrastructures de transport.

La gare de Sainte-Eulalie - Carbon-Blanc est située en limite du territoire métropolitain et à moins de 100 mètres de l'avenue Austin Conte qui dessert le centre-bourg de Carbon-Blanc. Situé également dans la partie sud du pôle économique et commercial de Sainte-Eulalie « Grand-Tour », le pôle d'échange multimodal très récemment conforté autour de la gare bénéficie d'une double attractivité bassin de vie et bassin d'emploi, qui lui confère un rôle de plus en plus stratégique en entrée d'agglomération.

Les tissus résidentiels présents dans le périmètre d'influence de la gare, dont les coefficients d'occupation foncières sont faibles, inférieurs à 0,25, représentent une opportunité d'intensification urbaine à proximité immédiate d'un pôle de transport collectif multimodal et au bénéfice du territoire et de ses habitants. Le périmètre comprend également des surfaces foncières à vocation économique dont l'emprise bâtie et les surfaces artificialisées non bâties cumulées sont importantes, et sur lesquelles les coefficients d'occupation foncières restent très faibles, inférieurs à 0,2. Ce type d'occupation renforce le phénomène d'ilot de chaleur urbain et leur transformation permettrait également une renaturation des sols. On dénombre également dans ce périmètre de ZAD 15 hectares de surface foncière à vocation mixte et résidentielle dans le PLU en vigueur, pour une occupation réelle de 230 logements dont seulement 15 % sont des logements sociaux.

Rappelons qu'entre 2011 et 2022, la population de Carbon-Blanc est passée de 6 941 à 8 342 habitants (+ 20 %). Cette commune ne dispose pas de réserve foncière, son espace urbain est délimité, il ne peut plus être étendu horizontalement en mobilisant comme dans le passé des terres agricoles, naturelles ou forestières. Or, la commune est soumise à des besoins très importants en logements, notamment sociaux ; pour la durée de la ZAD les objectifs du PLH en vigueur fixent une production totale sur la commune de 300 logements, dont 150 sociaux. Il est donc nécessaire d'envisager une part de la production de ces nouveaux logements sur des fonciers faiblement bâties ou dégradés, et bien desservies par les transports collectifs.

En parallèle, la valeur moyenne des prix au m² bâti observée pour les maisons d'habitation est passée de 2 000 €/m² en 2017 à 3 100 €/m² en 2023. La forte pression immobilière que connaît la métropole bordelaise et en particulier le secteur de la gare de Sainte-Eulalie - Carbon-Blanc depuis plusieurs années nécessite dès lors une intervention publique pour répondre aux besoins en logements et en développement économique.

Le périmètre d'influence de la gare, bien qu'occupé par une urbanisation diffuse héritée en grande partie du XXème siècle, représente un secteur privilégié de reconquête et d'optimisation foncières à l'échelle de la commune. Cette reconquête foncière, et au-delà, urbaine et environnementale, et l'optimisation fine tant des espaces bâties et non bâties, que des espaces à recycler, ne pourra se faire sans actions de remembrement et de portage fonciers, qu'elle soit l'œuvre des collectivités, de leurs opérateurs ou d'acteurs privés avec lesquels des partenariats seront recherchés. La part du foncier actuellement maîtrisé par les collectivités ou leurs partenaires dans ce périmètre est très faible, elle représente 1 %, soit moins de 2 000 m² de surface.

Pour réussir la trajectoire de sobriété foncière qui s'impose aujourd'hui à l'ensemble des collectivités et acteurs de l'aménagement, il est nécessaire de se doter d'outils permettant de gérer, planifier, et coordonner les temps du portage et remembrement fonciers avec les temps des études de conception des projets d'aménagement, sans que l'évolution des marchés fonciers et immobiliers, déjà tendus, ne viennent obérer les capacités de financement des collectivités et leurs partenaires ou renchérir de façon rédhibitoire le coût du poste foncier dans les bilans d'opération.

Par ailleurs le document d'orientations et d'objectifs du SCoT « bioclimatique », dont le projet a été arrêté par délibération du conseil syndical du Sysdau n° 16/04/25/02 du 16 avril 2025 et approuvé lors du comité syndical du Sysdau le 11 décembre 2025, fixe les orientations suivantes :

- « L'aire métropolitaine bordelaise bioclimatique, un territoire grandeur nature » ;
- « L'aire métropolitaine bordelaise économe, un territoire ressource » ;
- « L'aire métropolitaine bordelaise active, un territoire en essor » ;
- « L'aire métropolitaine bordelaise sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre ».

Conformément aux dispositions combinées des articles L.142-1 et R.142-1 du Code de l'urbanisme, la zone d'aménagement différé est compatible avec le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine bordelaise en vigueur dit "bioclimatique".

3. Justification d'une zone d'aménagement différé (ZAD) autour de la gare de Sainte-Eulalie - Carbon-Blanc

La ZAD apparaît aujourd'hui comme l'outil indispensable sur ce territoire dans la perspective de constituer des réserves foncières à des coûts maîtrisés, compatibles d'une part avec les équilibres financiers des futures opérations d'aménagement et projets immobiliers, et d'autre part avec les capacités financières des ménages et des opérateurs économiques.

La ZAD ouvre en effet, pour une durée de six ans renouvelables, et sur des périmètres fonciers cohérents et homogènes dont la viabilisation doit s'effectuer progressivement à moyen et long terme, un nouveau droit de préemption en faveur de Bordeaux Métropole. Il se substitue au droit de préemption urbain actuel, et la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé constitue, pendant cette durée de six ans, la date de référence pour la qualification des biens, c'est-à-dire notamment l'appréciation de leur constructibilité ou de leur usage (leur évaluation étant cependant toujours opérée en fonction de la valeur de marché au jour de l'acquisition ou, le cas échéant, du jugement).

Cet outil permettra ainsi, lorsque la collectivité active le droit de préemption, de tempérer l'impact des investissements publics sur les valeurs foncières en limitant les transactions d'opportunité qui pourraient survenir sur le marché foncier postérieurement à la date de création de la ZAD en profitant d'une attractivité accrue liée à la réalisation des équipements, des infrastructures et des espaces publics par la Métropole, les communes, et la SNCF. Lorsqu'une transaction intervient sur un bien pour lequel la collectivité n'engage pas son droit de préemption au titre de la ZAD celle-ci intervient au prix librement déterminé par les parties.

Conformément aux objectifs des articles L210-1 et L. 300-1 du Code de l'urbanisme, Bordeaux Métropole et la Commune de Carbon-Blanc souhaitent accompagner les mutations foncières dans le périmètre d'influence de la gare de Sainte-Eulalie - Carbon-Blanc en vue de la réalisation d'actions ou d'opérations d'aménagement. Les intentions d'aménagement sur le secteur autour de la gare ont pour objectif de répondre aux perspectives d'évolutions démographique et économique de Carbon-Blanc. Cela se traduit notamment par la réalisation d'actions ou d'opérations d'aménagement ayant notamment pour objet de mettre en œuvre des projets urbains et la politique de l'habitat métropolitaine, d'organiser l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement d'équipements publics et de permettre le renouvellement urbain, en recherchant l'optimisation de l'utilisation des espaces urbanisés et à urbaniser tout en s'adaptant aux spécificités des sites tels que les risques naturels et le paysage.

Bordeaux Métropole devra être partie prenante des futures opérations de remembrement et d'aménagement fonciers par des acquisitions ciblées, pour atteindre les ambitions de qualité d'insertion urbaine et paysagère et garantir l'équilibre programmatique des projets.

4. Description du périmètre de ZAD

Le périmètre de ZAD a été élaboré à partir d'un périmètre d'influence de la gare, en l'adaptant aux dynamiques urbaines en cours sur le secteur, ainsi qu'en fonction des morphologies foncières et urbaines observées. Il vise notamment à maîtriser les évolutions futures sur les tissus mixtes et résidentiels proches de la gare, le long des axes Austin Conte, Victor Hugo, Jean Jaurès. Certaines unités foncières du périmètre atteignent des tailles importantes et présentent un réel potentiel de mutation et d'effet levier pour de futures opérations d'aménagement dans un secteur déjà constitué.

Le périmètre de ZAD, portant sur une surface de 18,5 hectares environ, couvre les secteurs fonciers les plus stratégiques à court terme, dans lesquels on observe déjà des mutations au coup par coup, déconnectées des ambitions d'un aménagement global répondant aux objectifs d'intérêt général et parfaitement intégré au contexte urbain et climatique. Il permet d'opérer un contrôle décisif pour compléter à terme l'offre en logements, activités

économiques ou équipements publics dans ce quartier amené à devenir de plus en plus structurant.

Le périmètre exclut en parallèle certains tissus d'habitation qui structurent déjà le quartier et n'ont pas vocation à constituer des réserves foncières à court ou moyen terme.

Le périmètre de ZAD est ainsi proportionné aux besoins ressortant des perspectives d'évolution démographique sur le secteur et de la pression foncière affectant le territoire.

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L5217-2,

VU le Code de l'urbanisme et notamment les articles L212-1, L212-2 et suivants, L. 210-1, L300-1 et R 212-2

VU l'article L1215-6 du Code des Transports relatif aux projets urbains favorisés à proximité des gares du SERM

VU de schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise arrêté par délibération n° 16/04/25/02 du 16 avril 2025 dans le cadre de la procédure de révision et approuvé lors du comité syndical du Sysdau le 11 décembre 2025,

VU le plan local d'urbanisme 3.1 de Bordeaux métropole valant programme local de l'habitat (PLH) approuvé par délibération du conseil de Bordeaux Métropole n° 2016-777 du 16 décembre 2016 et dont la 11ème modification a été approuvée par délibération n° 2024-53 du 2 février 2024, et notamment son programme d'orientations et d'actions habitat,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2023-19 du 27 janvier 2023 définissant les objectifs de la stratégie foncière métropolitaine, dans le cadre des politiques métropolitaines de l'habitat, l'économie, la mobilité, la nature, l'environnement et les grands équipements d'infrastructures et de superstructures, notamment la limitation des risques spéculatifs et la maîtrise des coûts, et identifiant la création de zones d'aménagement différencié parmi les outils fonciers permettant d'atteindre ces objectifs,

VU l'avis favorable de la commune de Carbon-Blanc conformément à la délibération n° 2025-089 du 11 décembre 2025,

VU le plan de périmètre ci-annexé,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT que le territoire de la commune de Carbon-Blanc a pour objectif la qualité de vie pour tous et toutes, et présente une forte attractivité résidentielle et économique,

CONSIDERANT que la commune de Carbon-Blanc fait face à un fort développement démographique, présente un besoin important de logements, notamment sociaux, et possède un fort potentiel de développement économique, de sorte qu'il convient d'anticiper l'accueil de nouveaux habitants et la création de nouveaux services pour la population,

CONSIDERANT que les projets situés au sein du périmètre prévoient à terme la construction de logements y compris sociaux, d'équipements publics et d'activités économiques,

CONSIDERANT la nécessité de constituer des réserves foncières pour permettre l'atteinte des objectifs des politiques publiques métropolitaines en matière d'habitat, de développement économique, et de transition écologique,

CONSIDERANT l'insuffisance de la maîtrise foncière actuelle pour réaliser le développement du quartier de gare à travers les actions et opérations d'aménagement envisagées,

CONSIDERANT la nécessité de répondre aux enjeux de l'artificialisation des sols et de la réduction des ressources foncières dans la métropole bordelaise en aménageant en priorité autour des axes de transports structurants,

CONSIDERANT également la nécessité de lutter contre la pression foncière et la hausse des prix constatées dans le secteur, qui pourraient encore s'accentuer avec l'amélioration de la desserte de la gare de Carbon-Blanc – Sainte-Eulalie,

CONSIDERANT que la création de la zone d'aménagement différencié (ZAD) permettrait de répondre aux objectifs sus rappelés en instituant un nouveau droit de préemption de nature à permettre une meilleure maîtrise de l'évolution des prix fonciers dans le secteur,

DECIDE

Article 1 : de créer une zone d'aménagement différé à l'ouest de la gare de Carbon-Blanc - Sainte-Eulalie sur un périmètre totalisant 18,5 hectares environ sur la commune de Carbon-Blanc selon le plan de périmètre ci-annexé,

Article 2 : de désigner Bordeaux Métropole comme titulaire du droit de préemption dans la zone d'aménagement différé ainsi créée,

Article 3 : d'instaurer cette zone d'aménagement différé pour une durée de six ans.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BONORON, Madame BOZDAG, Monsieur CABRILLAT, Monsieur CAZABONNE, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Monsieur DUPRAT, Madame GAUSSENS, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MILLET, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Madame PAVONE, Monsieur PEREIRA, Monsieur PESCINA, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Madame SABOURET, Monsieur SALLABERRY, Monsieur TROUCHE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 30 janvier 2026

Par le/la secrétaire de séance,	Pour expédition conforme,
---------------------------------	---------------------------