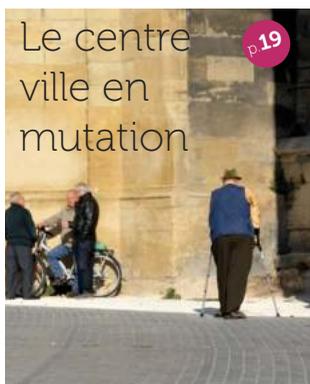


promotion  
2015/2016  
**Automne**

SciencesPo  
ÉCOLE URBAINE  
CYCLE D'URBANISME

# La revue du cycle, à Bordeaux

# À TERRITOIRES SPÉCIFIQUES, PROJETS GÉNÉRIQUES ?





# ÉDITO

## Le mot de l'équipe pédagogique

*Par Marco Cremaschi,  
directeur scientifique  
et Irène Mboumoua,  
responsable pédagogique  
du Cycle d'urbanisme de  
l'école urbaine de  
Sciences Po.*

On a autrefois essayé de présenter la ville comme un texte, l'exercice de lecture étant alors assimilé aux règles de compréhension d'un texte. C'est une métaphore audacieuse et parfois contraignante, qui voulait approcher l'urbanisme à des corpus d'étude plus structurés.

C'est vrai en tout cas que la ville, comme n'importe quel texte, demande d'être entendue et comprise. Mais il faut toujours rappeler que ce texte singulier est parlé (et habité) par des milliers de gens et d'acteurs en même temps, qui produisent des récits qui se renouvellent sans cesse. Mais c'est vrai aussi que l'œil demeure l'outil le plus puissant de cette lecture, le premier et souvent le plus incisif. Le regard n'a pas besoin de justification parmi les urbanistes, la primauté de la vision étant donnée en rapport à la maîtrise de l'espace matériel.

L'œil ne se limite pas à regarder, Mais comme le disait Claudel, il écoute aussi. Pourquoi l'ouïe, et pourquoi l'ouïe est-elle liée au regard ? Pour développer une sensibilité « au sous-entendu » de ce qu'on voit ; et aussi une sensibilité aux échos

multiples qui se déroulent dans la ville, dans le temps, par les milliers de textes que la composent. Bref, les visites de terrain nous dégagent dans un espace-temps autre, où la vue est primordiale. Mais la vue n'existe pas sans l'écoute patiente et méticuleuse de la ville et de ses habitants.

C'est avec cet œil averti que les étudiants du cycle d'urbanisme se sont immergés pendant trois jours dans la métropole Bordelaise pour écouter, regarder et comprendre les mutations qui la traversent. Ponctué de rencontres, de visites de terrain et d'expériences humaines riches, le voyage d'études de la promotion 2015-2016 a constitué un temps fort de l'année. Dans un espace-temps relativement court, les étudiants ont pu se façonner un regard sur la fabrique d'un territoire de dimension métropolitaine et les difficultés et tensions que cela pose.

A leur retour de voyage, ils nous livrent cette revue riche pour donner leur regard de jeunes urbanistes sur une ville à la fois singulière et aux multiples facettes.

## Les grands enjeux de Bordeaux

*L'aménagement des  
quais de la Garonne  
par le paysagiste Michel  
Corajoud.*

Quels enjeux pour Bordeaux demain ? La réponse à cette question est d'autant plus incertaine que l'actuel maire de Bordeaux Alain Juppé devra peut-être quitter son poste pour la présidence de la République en 2017. Ne nous inquiétons pas, cette possible perte pour la ville sera compensée par l'arrivée tant attendue de la

Ligne à grande vitesse (LGV) qui reliera Paris et Bordeaux en 2 heures seulement !

Depuis la réforme territoriale de 2014, Bordeaux est devenue la Métropole de la région la plus grande de France, qui regroupe les anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes.

Mais au sein de ce vaste territoire, Bordeaux, bien qu'assez excentrée, est privilégiée sur le plan de l'attractivité. La nouvelle région manque d'unité, entre une façade littorale dynamique et un arrière-pays qui connaît un certain déclin. Les défis pour la capitale de ce nouvel ensemble seront sa capacité à être une locomotive économique et à fédérer des territoires disparates.

La proximité de Bordeaux avec la côte Atlantique lui confère tout son charme, son attrait et la distingue d'ailleurs de ce fait, de sa légendaire rivale : Toulouse. La compétition accrue des villes à l'échelle internationale va forcer ces deux métropoles du Sud-Ouest de la France à s'interroger

sur leur stratégie de développement : faire jouer une bénéfique concurrence ou une fructueuse concordance ?

Quoi qu'il en soit, la ville de Bordeaux doit désormais réussir à diversifier la base de son économie. La culture viticole, qui a lui a donné une notoriété remarquable, est aujourd'hui très concurrentielle et insuffisante pour rendre pérenne son nouveau rôle de métropole. Le développement de l'aéronautique et le renforcement du tourisme sont les principaux enjeux économiques pour l'avenir de Bordeaux.



#### zoom sur...

Jean-Marc Offner, directeur de l'A'urba

Directeur de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine (A'urba) depuis 2009, Jean-Marc Offner est ingénieur-urbaniste. Fort d'un parcours original et initialement chercheur, il est spécialiste des questions de transport et de mobilité et dirigea d'ailleurs le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS) de l'École nationale des ponts et chaussées de 1996 à 2000.

Succédant à Francis Cuiller, il a su saisir une belle opportunité en répondant à une « petite annonce » du journal Le Monde pour pourvoir le poste de directeur général de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux. Suite au succès de son entretien passé avec Vincent Feltesse et Alain Juppé, respectivement Président et Vice-Président délégué de l'A'urba, Jean-Marc Offner se voit confier la mise en oeuvre de la politique urbaine de Bordeaux Métropole.

## A'urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

---

Fraîchement installée dans le nouveau quartier des Bassins à flot, l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine ou A'urba, a accueilli chaleureusement le Cycle d'urbanisme sous la houlette de Jean-Marc Offner, son directeur général.

*Les locaux de l'A'urba,  
avec vue surplombant  
le nouveau quartier des  
bassins à flots.*



Outil stratégique de développement des territoires bordelais et girondins, elle participe à la définition des politiques d'aménagement et de développement en conseillant les responsables locaux dans leurs projets. Présente sur de nombreux fronts, l'A'urba est à l'initiative de la Charte des mobilités, initiative originale favorisant une politique de transport fluide et raisonnée sur le territoire, ainsi que maître d'oeuvre dans la réalisation du « PLU 3.1 », intégrateur du Programme local de l'habitat (PLH) et du Plan de déplacements urbains (PDU).

Dans des locaux surplombant la Garonne et les bassins à flot, l'A'urba travaille efficacement grâce au statut souple que lui confère celui des associations loi 1901. Son périmètre d'action n'est pas déterminé par la loi même si l'agence, en réalité, est prédestinée à travailler sur le territoire bordelais.

Il est intéressant de noter les enjeux financiers et politiques autour des agences d'urbanisme et notamment ceux de l'A'urba. Le financement est assuré par des subventions (aujourd'hui environ 6 millions d'euros par an), ce qui rend l'avenir de l'A'urba incertain. En effet, celles-ci peuvent être supprimées d'une année à l'autre par l'organe délibérant.

---



# SOMMAIRE

## EDITO

- 03 Le mot du directeur scientifique du cycle d'urbanisme  
03 Les grands enjeux de Bordeaux  
05 A'urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

## 07 SOMMAIRE

### 08 1. MISER SUR LE SPÉCIFIQUE, L'IDENTITÉ VECTEUR DE PROJETS

Une géographie singulière : un potentiel unique de développement

#### Deux chantiers emblématiques

- 13 Les quais et le tramway : grands enjeux de Bordeaux  
14 Le miroir d'eau, Michel Corajoud : éloge de la flaque d'eau

#### Le centre-ville de Bordeaux en mutation

- 19 Perspectives spatiales, commerciales et sociales  
22 La gentrification du centre : où en est-on ?  
24 Bordeaux [re]Centres : le PNRQAD  
24 Le quartier de Mériadeck, la patrimonialisation à tout prix ?

#### Un million de touristes, et moi et moi et moi

- 29 Le classement Unesco : un levier pour le développement touristique ?  
33 De la ville à la vigne !

#### *Juppé, un discours novateur entre générique et spécifique*

- 39 *questions / réponses*  
41 *biographie express*

#### *Le poids des communes face à l'idée de métropole*

- 42 *Quels critères pour l'extension du réseau de transport en commun ?*  
44 *Où finit Bordeaux ? La question du périurbain*

### 46 2. UNE DYNAMIQUE DE MISE EN OEUVRE GÉNÉRIQUE

Les grands projets bordelais

#### Des projets innovants, mais si classiques

- 51 Ginko : de l'écoquartier au quartier de ville ?  
53 Euratlantique : quelle politique d'accompagnement du TGV ?  
56 Le calendrier du projet de TGV : genèse et déroulement du projet  
58 Les bassins à flot  
62 Un patrimoine de logements sociaux à réhabiliter

#### Des projets vitrines, symbole de l'ambition métropolitaine

- 65 Un stade : pour qui et pour quoi ?  
67 Interview de l'agence Deux Degrés : la comédie urbaine  
75 50 000 logements, à quel prix ?  
76 Darwin écosystème sur le Rive droite de Bordeaux

#### Une ambition forte mais quelle stratégie de développement économique

- 79 La stratégie métropolitaine : diffusion ou concentration ?  
83 Le marché de l'immobilier de bureaux aujourd'hui à Bordeaux

- 87 Crédits

# 1.

## MISER SUR LE SPÉCIFIQUE : L'IDENTITÉ, VECTEUR DE PROJETS

Deux chantiers emblématiques

Le centre ville de Bordeaux en mutation

Un million de touristes, et moi et moi et moi ?

Bordeaux et son paysage : des amours contrariés

Si elle a su tirer son épingle du jeu en cultivant son identité sur les terres fertiles de ses vignobles et un art de vivre inséparable de son terroir, la ville de Bordeaux rend-elle véritablement justice à son paysage ? Le peut-elle seulement ? Loin d'être anodin, son marketing touristique interroge, il se fonde avant tout sur des atouts exogènes à son tissu urbain : le bassin d'Arcachon et le pays de ses vignobles. Pour le flâneur, qu'il soit touriste ou riverain, c'est avant tout la réalité minérale du centre-ville historique, renforcée à grands coups de rénovations, des pavés aux façades classiques, qui fait figure de persistance rétinienne au point d'en faire le support principal de tout un imaginaire bordelais, blanc de ses pierres calcaires et roux de ses tuiles canal. Cela nous amène à penser que le patrimoine bâti s'est substitué au patrimoine paysager.

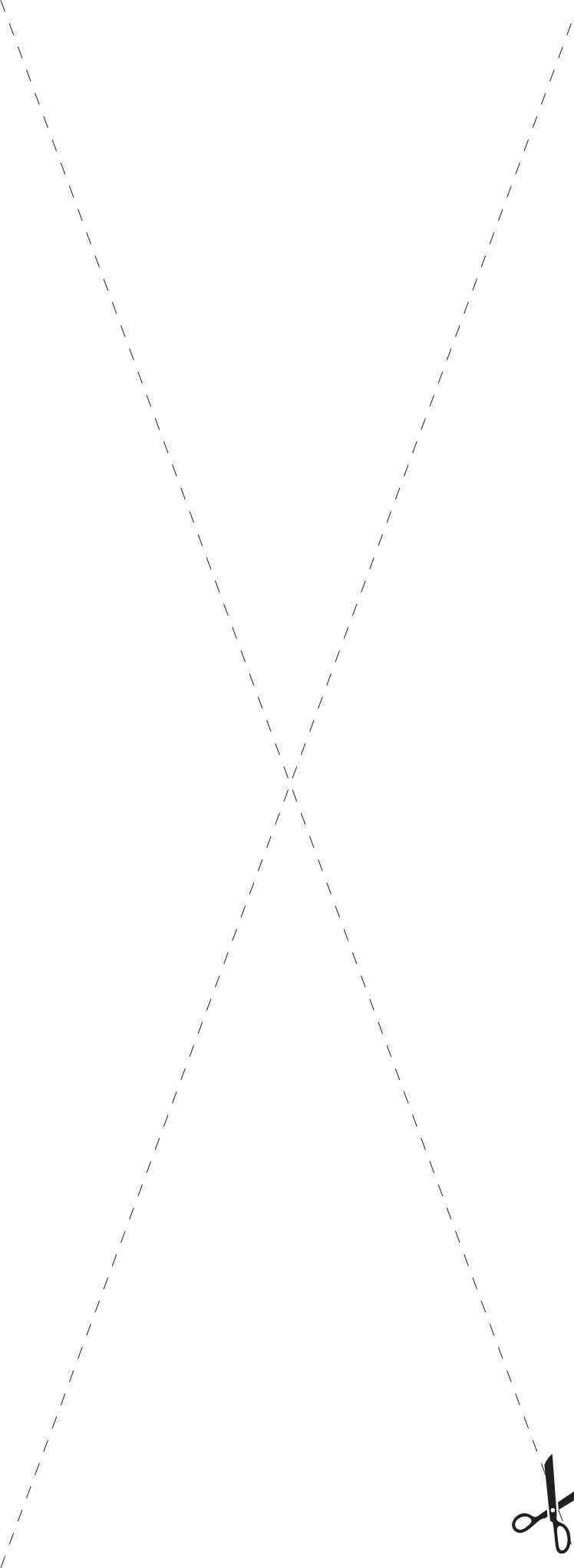
D'ailleurs, n'a-t-on jamais photographié le miroir d'eau, apothéose de son ingénierie urbaine, sans son arrière-plan architectural ? Pour le dire autrement, à force de maniérisme et de marketing territorial, les quais n'ont-ils pas fini par engloutir le fleuve ? Richesse première de Bordeaux, via le commerce maritime et les limons de ses berges, la Garonne n'est plus aujourd'hui qu'un élément de paysage encombrant, une rupture dans la ville. Non négligeable, ce paradoxe est tout à fait symptomatique d'une relation tumultueuse entre Bordeaux et son paysage, où déterritorialisation et territoire idéalisé cohabitent étrangement.

Pourtant, Bordeaux n'a eu de cesse que d'interagir avec sa géographie : en se développant, elle s'est allongée et embrasse aujourd'hui, les rives graveleuses du fleuve, remonte

sur les coteaux calcaires à l'est, et s'étire à l'ouest, sur le plateau sableux, attaquant le morne et plat massif landais. Mais cette géographie sous-jacente, est finalement très peu perceptible de la ville même : les points de vue, résiduels, s'expliquent tant par une quasi-absence de relief que par un bâti historiquement bas. Ainsi, l'imaginaire collectif prend le pas sur la réalité du territoire. Faute d'une réelle interface, plus l'espace de nature est fuyant, plus la ville lui court après, à l'image des engorgements routiers en direction du bassin d'Arcachon et de Lacanau-Océan les week-ends ensoleillés, rappelant que la voiture est un excellent outil de promotion paysager. Plus la Nature est fantasmée, plus on veut la faire revenir, comme a tenté de le faire Vincent Feltesse avec l'opération « 55 000 hectares pour la nature », pilule verte de l'ambitieux projet des « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs ». Ces amours contrariés, parce qu'ils ont donné naissance à un étalement urbain tout à fait bordelais, pas toujours « élégant », posent la question de la qualification du territoire des Landes qui, s'il a jusque-là fait figure de foncier illimité du fait de sa faible valeur agronomique, devrait devenir une entité paysagère autrement plus stratégique, notamment en termes d'économie sylvicole. Heureusement, le foncier disponible en bord de ville est maintenant extrêmement réduit mais gare aux reports d'urbanisation pavillonnaire hors métropole qui compromettent les efforts du malthusianisme écologique des municipalités « responsables ».

Mais Bordeaux est-elle seulement capable de les retenir ?









## Deux chantiers emblématiques

### Les quais et le tramway : grands enjeux de Bordeaux

#### Bordeaux la belle endormie

A la fin des mandats de Chaban-Delmas, resté à la tête de la ville de 1947 à 1995, la situation bordelaise est inquiétante, marquée par des difficultés budgétaires majeures - avec une dette s'élevant à 1,74 milliards - et par l'absence de projets urbains.

Les quais de la Garonne, flanqués d'un boulevard de deux fois quatre voies et de hautes grilles de métal, coupent la ville et ses habitants de leur fleuve. Les quais sont ainsi exclusivement occupés par les automobiles et d'austères hangars portuaires. Les façades historiques bordant le fleuve sont quant à elles noircies par les gaz d'échappement, et le centre-ville, bien que nocturne et festif, est déserté par ses habitants et pose de récurrents problèmes de salubrité.

#### Alain Juppé, un maire au pouvoir pour dé-poussiérer la ville

Toute la campagne électorale d'Alain Juppé, est alors tournée vers l'objectif de redynamiser la ville, de « réveiller la belle endormie ». Le futur élu se donne 6 mois pour réviser le PLU et le dossier transports, trois ans pour sortir Bordeaux de l'impasse. Deux axes principaux sont donnés au premier Projet Urbain de la ville : la réalisation d'un tramway, et l'aménagement des deux rives de la Garonne. En parallèle, Alain Juppé souhaite lutter contre le dépeuplement de la ville et favoriser l'attractivité économique.

*La place de la Bourse en août 1979.*

*La place de la Bourse aujourd'hui suite à l'intervention du paysagiste Michel Corajoud.*

#### L'aménagement des quais et du tramway : une ville centre en chantier pendant quatre années

La décision d'aménager un tramway sur les quais de la Garonne marque ainsi l'abandon du projet de métro porté par Chaban-Delmas. Ce mode de transport, à l'inverse du tramway, ne permettait en effet pas de desservir les communes alentours, or, Alain Juppé est partisan d'un véritable projet de métropole : c'est l'image de Bordeaux mais également des villes périphériques qu'il s'agit de requalifier, redynamiser. Par ailleurs, un projet de tramway intercommunal est le gage d'un financement à l'échelle de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), celle-ci acquérant le foncier portuaire et gérant la voirie. Ce sont donc 42 km de voies, pour 3 lignes de tramway qui sont créées entre 2000 et 2008.

Parallèlement, les quais changent radicalement d'apparence : le port est déplacé au niveau de l'interface ferroviaire, ceci permettant de libérer l'espace auparavant occupé par les hangars industriels. La ville fait appel à Michel Corajoud pour redessiner les espaces publics : une grande promenade minérale ponctuée d'arbres est créée, et, élément iconique des nouvelles berges, un miroir d'eau est construit en bordure de fleuve, reflétant la majestueuse place de la bourse. Enfin, les mobilités douces sont encouragées par le prêt de bicyclettes aux étudiants et par l'installation d'un système de vélo en libre service.

← ————  
Cet attachement nouveau de Bordeaux à son fleuve n'était pourtant pas évident. Le boulevard des quais du roi étant un axe structurant de la ville, seule la création d'une rocade et de parkings en périphérie du centre ont pu apaiser la circulation en bord de Garonne et rendre possible la diminution sensible du nombre de voies. De même, le ravalement des façades historiques bordant le fleuve ne devint envisageable qu'à partir du moment où la circulation avait été réduite de 20 à 30 % sur le boulevard.

### Une métropole de plus en plus attractive

Avec ces deux projets, Alain Juppé a ainsi su donner l'impulsion nécessaire à la renaissance de Bordeaux. L'espace jusqu'alors réservé aux voitures est enfin reconquis par les piétons, séduits par la longue promenade ensoleillée et ne résiste pas, l'été, à se rafraîchir dans le bassin du miroir d'eau. Depuis 1995, la ville a gagné 30 000 habitants, l'usage du vélo s'est répandu et le tramway est très largement plébiscité.

—————

### zoom sur...

#### L'histoire des quais du Roi

L'ensemble urbain homogène que constitue la façade de la ville face à la Garonne et qui donne encore aujourd'hui à Bordeaux sa signature de « ville de pierre » – a été imaginé au 18<sup>ème</sup> siècle. Elle est conçue tant dans un but de représentation du pouvoir politique que de modernisation de la ville dans le contexte des Lumières.

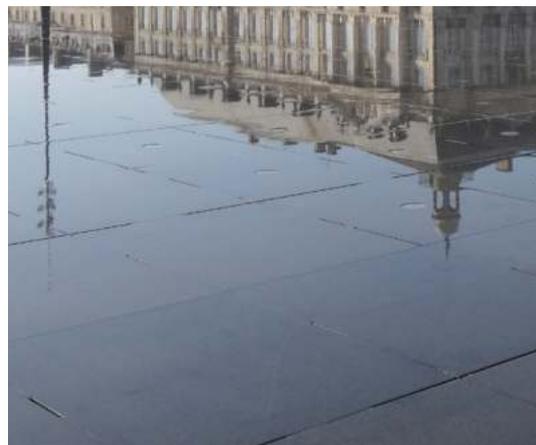
Idéalisée par le pouvoir royal, la place de la monnaie inaugurée en 1755 – alors nommée Place Royale - a ainsi été le premier jalon de l'aménagement du port de la lune. Elle s'inscrit dans la longue tradition des places royales - à l'instar des places parisiennes que sont la place Dauphine, la place des Vosges ou encore la place de la Concorde. Le roi trône alors ini-

## Le miroir d'eau, Michel Corajoud : Éloge de la flaque d'eau<sup>1</sup>

○ ————

1. BETRAND, F., in *Paris-Projet*, n°41/42, juillet 2013, p. 70-88.  
*Il faut ici comprendre l'eau stagnante comme un matériau nécessaire à la construction de lieux de vie, et au maintien de nombreux écosystèmes.*

Deux centimètres d'eau sur 3850m<sup>2</sup> de granit, c'est tout ce qu'il a fallu à la place de la Bourse pour devenir un incontournable lieu de vie de la métropole bordelaise. Imaginé par le paysagiste Michel Corajoud, l'architecte Pierre Gangnet et le fontainier Jean Max Llorca, le miroir d'eau signe depuis bientôt dix ans la réunion de la ville avec la Garonne, son précieux patrimoine paysager.





*Vue et perspective de la Place Royale de Bordeaux, Philippe-Nicolas Milcent, 1788.*

tialement sous la forme d'une statue équestre au centre de la place, espace pensé comme marqueur de la présence du monarque dans la ville.

Envoyé en mission à Bordeaux depuis Paris par Louis XV en 1729, l'architecte Jacques Gabriel imagine l'embellissement de la ville au travers de son ouverture vers le fleuve. L'ensemble urbain est ainsi imaginé en lieu et place des fortifications devenues obsolètes, en proposant un grand décor à même d'impressionner le voyageur arrivant à Bordeaux depuis la rive droite. Représentants du pouvoir royal, ce sont notamment les intendants Boucher puis Tourny qui seront les promoteurs et organisateurs de ce vaste chantier qui ne se terminera que dans les années 1765.

Les architectes Jacques puis Ange Gabriel (père et fils) vont ainsi, au travers d'une architecture ordonnancée et homogène sur plus d'un kilomètre de long, faire basculer la ville de l'époque médiévale à l'époque moderne. Au-delà d'un embellissement, c'est toute la portée symbolique des Lumières, une vision renouvelée de la société, qui se voit ainsi transposée dans une forme urbaine idéalisée sur les quais de Bordeaux. Une transfiguration magistrale qui n'aurait peut-être pas vu le jour sans le fructueux commerce triangulaire des esclaves africains, contrepoint historique paradoxal à l'idéal humaniste du siècle des Lumières dont Bordeaux est aujourd'hui une vitrine.

*Reflète des façades de la place de la Bourse dans le miroir d'eau.*

*2. Interview sur les quais de la Garonne à Bordeaux, par Michel Naud, mars 2008.*

Inauguré en 2006 sur le quai du Maréchal Lyautey, le miroir d'eau a émergé des grands chantiers déployés par Alain Juppé dès 1995, et s'inscrit dans un vaste projet de réaménagement des quais de la Garonne. Si le miroir d'eau est aujourd'hui un passage obligé pour touristes et Bordelais, les conditions de son succès se sont en réalité lentement mises en place ces vingt dernières années. Michel Corajoud désignera avant tout la courbe du tramway comme support d'espaces publics plus riches et plus urbains<sup>2</sup>, elle-même mise en tension avec un boulevard urbain qui a vu son nombre de voies se réduire de moitié dans les an-

nées 2000. La réduction notable de la circulation aura rendu légitime le ravalement des façades jusqu'alors noircies par les activités industrielles, révélant un patrimoine architectural puissant à mettre en valeur d'urgence. Les Bordelais, quant à eux, n'auront pas attendu l'arrivée des premières grues : en 1996, Alain Juppé fait tomber la dernière barrière physique qui coupait la ville de ses quais. Il n'existe alors plus qu'un pas à franchir pour investir l'autre côté des grilles : installation de marchés hebdomadaires, organisation d'événements officiels ou improvisation de manifestations plus spontanées, autant d'éléments qui



traduisent le réinvestissement libre et nouveau par une population qui n'aspire qu'à reprendre son patrimoine en main. Dans ce contexte de transformation, l'aménagement est pensé pour compléter l'idée que les habitants se font déjà des quais. Les portes de sorties si chères à Michel Corajoud sont alors toutes trouvées : entre le majestueux des façades XVIII<sup>ème</sup> siècle de la Bourse, et la proximité presque retrouvée du fleuve de la Garonne, l'équipe lauréate du concours n'aura pas à gesticuler pour mettre en concurrence ces deux éléments forts du paysage. Et pour cause, la place de la Bourse envoie elle-même des signaux largement évocateurs, lorsqu'une flaque d'eau, nichée sur le dernier hangar du quai, reflète avec insistance le clocheton de la Bourse, comme un souffleur qui rappellerait son texte aux acteurs de la scène.



*L'aménagement des  
quais de la Garonne  
par le paysagiste Michel  
Corajoud.*

bordelaise : légèrement surélevé, il s'inscrit dans la continuité parfaite du plan de la Garonne, ramenant le fleuve à sa place originelle, sans le supplanter. Tout aussi respectueusement, la place de la Bourse s'abstient de la folie végétale qui s'est emparée de toute une génération d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes, pour laisser la façade dialoguer avec son nouveau double, réaffirmant alors toute sa puissance dans un silence royal.

Ce travail invite la ville à s'ouvrir à nouveau sur son quai, en proposant un vocabulaire plus urbain que portuaire. Michel Corajoud aura pris à cœur sa responsabilité d'aider les Bordelais à faire le deuil de leur port, construisant l'idée d'un dock planté, et osant même ancrer une rambarde le long de la promenade des Quinconces pour redonner un sentiment de sécurité, de confort, et rétablir un rapport de tranquillité au fleuve. Aurait-il fallu féliciter Michel Corajoud pour l'inscription de la ville de Bordeaux au patrimoine mondial de l'UNESCO l'année suivante ?



3. JUPPÉ, A., Ed.  
Grasset, 288p, Paris,  
1993.

Alors que le paysagiste relisait la Tentation de Venise<sup>3</sup>, contemplant, de la rive droite, le spectacle lumineux des façades reflétées dans la Garonne, l'idée d'un miroir d'eau tombait sous le sens.

L'ouvrage, aujourd'hui synonyme de flânerie et de fraîcheur, ressuscite la force de la rive gauche

*Le miroir d'eau  
et la Garonne :  
entre-deux-eaux.*



*Le miroir d'eau, un  
regard inédit sur les  
façades des quais du Roi.*



*Triptyque des nouveaux  
quais de Garonne : le  
miroir d'eau, le tramway  
et les façades classiques.*





## Le centre-ville de Bordeaux en mutation

Perspectives spatiales,  
commerciales et sociales sur les  
transformations des quartiers  
centraux bordelais

*Place Meynard, au coeur  
du quartier Saint-Michel.  
Rénovation par l'agence  
OBRAS achevée en 2015.*

### **La rénovation du centre ancien : réhabiliter l'habitat pour renforcer la «mixité sociale»**

Entre les années 1970 et 2000, le centre ancien de Bordeaux connaît une dégradation de son parc résidentiel. Ce dernier se caractérise alors par une offre de logements insalubres, peu diversifiée (85% de location et 66% de petits logements), et en proie à la vacance. Cet état du bâti engendre une diminution progressive du nombre d'habitants dans les quartiers centraux.

La mairie bordelaise lance alors une politique municipale de revitalisation du centre historique en 2002 ayant pour objectif l'amélioration du confort résidentiel des habitants, la diversification de l'habitat et le renforcement de la mixité sociale. Impulsé par un effort public (Ville, CUB, SEM) de 41,5 millions d'euros (dont une subvention de l'Agence nationale de l'habitat de 10 millions d'euros), le volet habitat apparaît comme l'un des leviers principaux de la transformation des quartiers Sainte-Catherine, Saint-Eloi, Salinières, Sainte-Croix et Saint-Michel. Une Convention Publique d'Aménagement est signée entre la ville et la Société d'Economie Mixte InCité pour mener à bien le projet. De 2002 à 2014 cette dernière se voit confier la charge de réhabiliter ou de permettre la réhabilitation de 500 immeubles, soit 1975 logements, dont 930 dans le cadre d'une Opération Pro-

*Place Meynard, au pied  
du clocher Saint-Michel.*

grammée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) signée en 2003. Afin d'introduire une certaine mixité sociale dans les quartiers concernés, cette opération privilégie l'application au sein d'un même immeuble de loyers libres, conventionnés ou dans des Programmes sociaux thématiques (PST). Par ailleurs, les logements sont pensés plus grands et plus qualitatifs, pour pouvoir « répondre aux attentes des jeunes ménages et des familles » (InCité) ; parallèlement, un système de relogement des ménages les plus pauvres est pensé par la SEM.

En 2010 et 2011, deux autres programmes permettant la requalification physique et le renforcement de la mixité des quartiers centraux se joignent aux opérations d'InCité. Il s'agit du projet [Re]Centres basé sur le périmètre du Programme national de requalification des quartier anciens dégradés (PNRQAD) et de l'OPAH Renouvellement urbain et hôtels meublés. Depuis 2011, l'offre de logements de meilleure qualité et accessible progresse au sein des nouveaux projets de revitalisation basés sur un montage d'opération spécifique, mêlant habitat, espaces publics et équipements dans le but de « redonner envie aux habitants de vivre dans l'hyper-centre [...] en proposant un cadre de vie de qualité » comme l'indique le site officiel de la ville de Bordeaux.



### **L'embellissement de la ville centre : améliorer les connexions et rénover les espaces publics**

C'est au début des années 2000 avec la première phase du tramway que les transformations du centre-ville deviennent les plus frappantes. Le tramway crée une hiérarchie des espaces publics du centre bordelais. Certains voient se confirmer leur fonction symbolique, bonifiée par les aménagements réalisés et les modalités de leur accès. Ce sont les lieux les plus fréquentés, tels que Pey-Berland, la place de la Victoire, les Quinquonces, le quartier Saint-Pierre et les quais. Ainsi Pey-Berland, en particulier, semble bénéficier des aménagements du tram : la place est plus tranquille, les gens s'y installent davantage, le skate, pratique nouvelle, fait son apparition.



*Entrée du marché des Capucins dans le quartier Saint-Michel.*

D'autres espaces sont de simples lieux de passage, que le tram a néanmoins contribué à embellir considérablement : ainsi les quartiers qui bordent les aménagements du tram ont bénéficié de ravalement de façades et de changement de circulation.

Ainsi les nouveaux aménagements des années 2000 amènent un changement des pratiques

et des usages de l'espace urbain. La circulation entre les quartiers, facilitée par le tram, permet aux habitants de s'approprier leurs espaces. Les pratiques se diversifient, promenades, loisirs, rencontres, manifestations culturelles, comme par exemple sur les quais réaménagés. En général, les nouveaux aménagements sont orientés vers des pratiques familiales et de rencontre, comme c'est le cas avec les nouvelles aires de jeux pour enfants installées à Saint Michel.

Le tramway et les aménagements qui l'accompagnent réhabilitent donc le centre-ville et ses aménités, facilement accessibles et mis en valeur. La ville centre constitue une centralité nouvelle pour les Bordelais, qui se connecte facilement avec son environnement.

### **La transformation commerciale : la normalisation des espaces publics**

La rénovation de l'habitat et des espaces publics dans le centre-ville s'accompagne de transformations commerciales importantes. Le commerce constitue, selon le programme de revitalisation du centre historique mis en œuvre par la Mairie, un élément de changement d'image et d'attractivité important pour les quartiers centraux qui ont bénéficié d'opérations d'aménagement et d'embellissement récentes. Les efforts menés par la Ville en faveur de la rénovation des quartiers centraux attirent les investisseurs, en raison des opportunités foncières et de l'effet de levier espéré pour l'implantation d'activités commerciales. La Ville et la SEM InCité concentrent donc leurs efforts sur la revitalisation du centre historique notamment par la création, depuis 2010, de 5000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales en pied d'immeubles. Pour encourager la rénovation des locaux commerciaux en pied d'immeubles, InCi-

*Façades dans le centre historique de Bordeaux.*

té finance les travaux et offre la garantie aux commerçants d'un loyer régulé les premières années. A ce titre, 330 places de stationnement ont aussi été créées dans le centre pour faciliter les fréquentations commerciales.

Cette transformation commerciale agit comme une normalisation des espaces publics dans les quartiers du centre-ville. Cette normalisation s'opère par le lissage de l'offre commerciale disponible dans les quartiers anciennement populaires et les autres quartiers de Bordeaux. Ainsi disparaissent à Saint-Michel les loueuses de caftans, les vendeurs de plat à tajine, les épiceries ouvertes jour et nuit ou les brocanteurs ; ils sont remplacés par de petits bistrotts, des boulangeries et des galeries. Cette comparaison de l'offre commerciale entre le centre-ville populaire et les autres quartiers cossus met donc en lumière l'équilibre fragilisé entre le « ici » et le « ailleurs » (Corbillé, 2007<sup>1</sup>). Le « ici », le centre-ville perd, aux yeux des personnes, son caractère incomparable et finit par ressembler à « l'ailleurs », au reste de la ville. L'embourgeoisement commercial s'amorce donc quand la perception du local au sens de la singularité du lieu s'érode, et quand un air de déjà-vu s'installe. Dès que la coloration et la saveur particulières des lieux s'estompent, dès qu'il y a mise en équivalence et désingularisation, le charme s'efface (Corbillé, 2007).



### L'évolution sociale : Bordeaux , ville de riches ?

Dans les projets de réhabilitation du centre, une logique de diversification sociale dans l'habitat a donc été privilégiée. La mise à disposition de nouveaux produits immobiliers en accession à la propriété, d'une offre libre plus qualitative, et de logements sociaux intermédiaires ont attiré de nouveaux ménages dans le parc résidentiel requalifié du centre bordelais. L'étude de l'évolution des revenus fiscaux des ménages entre 2001 et 2011 montre nettement cette transformation. En effet, une tendance générale à l'augmentation des revenus des ménages résidant dans le centre-ville peut être constatée (cf. tableau ci-contre).

	2001	2011	Différence (€)	Augmentation (%)
Saint-Pierre	12073	18006	5934	49,1
Saint-Paul	12172	17184	5012	41,2
Saint-Michel / Sainte-Croix	9659	14013	4354	45,1
Saint-Michel / Sainte-Croix	9586	14863	5277	55,0
Moyennes	10872	16016	5144	47,3

1. CORBILLE Sophie, *Ethnologie en ville et gentrification. Du terrain à l'objet, Ethnologie française* 2/2007 (Vol. 37), p. 353-360.

*Évolution des revenus fiscaux localisés des ménages du centre bordelais entre 2001 et 2011 (par année, selon les médianes sur les 4 IRIS correspondants aux quartiers). Données : Insee-DGFIP*



Façades dans le centre historique de Bordeaux.



En l'espace de 10 ans, le revenu médian a connu en moyenne une hausse de 47,3%, atteignant jusqu'à 55% de hausse dans un quartier comme Saint-Michel.

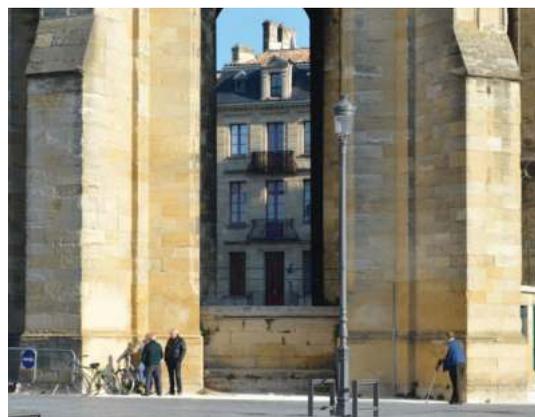
Une étude universitaire<sup>2</sup> relatant la reconquête du centre bordelais, identifie cette évolution : « Avant, Saint-Pierre était pour les bordelais un quartier sympa mais aujourd'hui, après avoir été rénové, pour beaucoup, il devient inaccessible. C'est devenu un peu pour les gens qui ont des sous. L'impact du tramway, des travaux, c'est surtout d'avoir chassé beaucoup de gens. Ça a accéléré le processus. » Le reclassement résidentiel apparaît ici catalyseur de la transformation sociale en cours dans les quartiers. Pour autant, les quartiers n'évoluent pas tous à la même vitesse, qui est très dépendante du rythme de la rénovation.

2. Marion MAUVOISIN, Claire MASSON. PAVE, ENSAP Bordeaux, *L'aménagement des espaces publics centraux : perception et réception d'une « stratégie de reconquête »*, 2007.

3. *Le nouveau visage du vieux Bordeaux*, ina.fr française 2/2007 (Vol. 37), p. 353-360.

## La gentrification du centre bordelais : Où en est-on ?

La question de l'embellissement du centre-ville remonte aux années 1980, mais néanmoins les quartiers y ont réagi de façon variée. Déjà à cette époque planait derrière la réhabilitation



urbaine et commerçante de Saint-Pierre l'ombre de l'embourgeoisement. Ainsi un reportage du journal télévisé de France 3 en 1980 traitant de la réhabilitation de Saint-Pierre concluait :

« Trouvera-t-on un équilibre qui fera qu'ici vivront toutes catégories socio-professionnelles confondues ?<sup>3</sup> »

Si la Victoire, la Bastide, Saint-Pierre et Saint-Paul sont identifiés comme quartiers "gentrifiés" aujourd'hui, les quartiers sud-centraux (Saint-Michel, Sainte-Croix) demeurent encore relativement populaires et conservent une fonction inclusive, notamment pour les étudiants et les familles aux revenus plus modestes. Désormais relié au campus étudiant de Pessac par le tramway, le centre-ville s'affirme comme une nouvelle centralité de résidence pour les étudiants qui se logent pour des loyers raisonnables dans le quartier Saint-Michel par exemple, et profitent des pratiques festives de la place de la Victoire, entre autres.

Cette transformation entraîne une résistance dans les quartiers où la gentrification est la plus récente comme Saint-Michel ; résistance éma-

*Vue sur le clocher Saint-Michel depuis la rue Gaspard Philippe.*

nant des habitants, des propriétaires et de certaines associations. La gentrification du centre-ville devient un enjeu de lutte pour la coexistence harmonieuse des classes sociales et la non-exclusion des populations les plus défavorisées. Ainsi, à Saint Michel par exemple, certains propriétaires refusent de payer les travaux de requalification imposés par la Mairie.

*Place Meynard, au pied du clocher Saint-Michel.*

De fait, une gentrification graduelle opère dans le centre-ville. L'embourgeoisement et l'embellissement des quartiers centraux se diffusent progressivement, au rythme de la mise en œuvre des opérations de rénovation et de l'augmentation des prix du foncier. Un lissage progressif intervient pour aligner le centre-ville sur les autres quartiers de Bordeaux, dans une homogénéisation esthétique, commerciale et sociale.

Néanmoins, le phénomène de gentrification est contextuel et s'ancre dans une réalité urbaine préexistante. C'est la prise en compte de ce contexte qui amène à relativiser des évolutions qui seront nécessairement différenciées en termes de pratiques et d'appropriations sociales. En effet, la force propre des quartiers centraux réside dans une identité marquée, qui laisse entrevoir une alternative à une gentrification classique et homogène.

---



## Bordeaux [re]Centres : Le Programme National de Rénovation des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD)

Impulsée par l'arrivée du tramway et la métamorphose des berges de la Garonne, la reconquête des centres anciens en difficulté est une priorité pour Bordeaux depuis son inscription en 2011 au Programme National de Rénovation des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD). Dans l'idée de limiter l'étalement urbain, la politique de développement durable menée par la Ville, la CUB, et l'État mise sur la revitalisation de son patrimoine centre en y améliorant les conditions de vie. Cet objectif se poursuit selon des orientations programmatiques (mixité des typologies de l'habitat, commerces de proximités), paysagères (espaces verts et verdissement de pieds d'immeubles), et l'application de principes de composition urbaine, visant à lutter contre la vacance (30% en 2002), l'habitat indigne et la perte de vitesse économique. Ce sont ainsi 95 M€, répartis sur 148 hectares, qui auront été investis d'ici 2018 dans la requalification du centre ancien.

InCité est l'un des acteurs précurseurs à porter ce projet avec la signature d'une première concession publique d'aménagement avec la Ville de Bordeaux en 2002 : un investissement de 75 millions d'euros a permis à la SEM de contribuer à la rénovation de 2400 logements, et ainsi ramener la vacance du centre à un seuil de 8%. Leur action, avant tout incitative, consiste à accompagner les propriétaires dans leurs transferts de propriété et dans la réalisation de travaux de rénovation. La diversité de leur patrimoine (logements, centres commerciaux de proximités, stations services) leur permet de couvrir les nombreux objectifs du PNRQAD, et a conduit la CUB à signer une nouvelle concession avec le bailleur du quartier, pour la période 2014-2020.

## Le quartier de Mériadeck, la patrimonialisation à tout prix ?

Située à la lisière du centre historique, le quartier Mériadeck, d'une surface totale de vingt-sept hectares constitue aujourd'hui une véritable enclave dans la ville. Il s'agit en premier lieu d'une enclave architecturale et urbaine, déconnectée des tissus environnants, dont l'organisation fonctionnelle renforce l'autonomie. Dans l'imaginaire des bordelais, le quartier est difficilement accessible. De plus, son architecture moderne composée de tours cruciformes contraste avec les façades classiques de l'hyper centre, récemment rénovées. Au-delà de toute considération urbaine, Mériadeck constitue avant tout une



*Coursive sur la dalle en  
surplomb de la rue du  
Père Dieuzaide.*



enclave psychologique pour les habitants de la métropole qui ne s'y aventurent que rarement, si ce n'est pour se rendre occasionnellement dans la galerie commerciale ou dans les nombreux équipements situés en lisière du quartier (patinoire, bibliothèque universitaire, hôtel de police, etc.).

Une approche historique du projet sur la seconde moitié du vingtième siècle permet de comprendre son déroulement et les difficultés qui ont marqué cette opération et conduit à son non achèvement. Une deuxième phase débute avec l'élection d'Alain Juppé à la tête de la mairie : le développement d'un réseau de transports en commun au cœur de la métropole bordelaise, le classement de l'ensemble du centre de la ville au patrimoine mondial de l'Unesco, puis le lancement de « l'arc de développement durable ». Nous évoquerons ainsi le statut qu'occupe Mériadeck au sein de ces divers projets.

Le lancement du projet Mériadeck naît en 1950 de la volonté de rénover un quartier alors insalubre, marginal et particulièrement malfamé. Sous l'impulsion de Jacques Chaban-Delmas, élu trois ans auparavant, le devenir de ce secteur prendra un tour bien plus ambitieux et volontariste. Dès 1952, l'opération change radicalement d'envergure et, à la manière d'opérations modernisatrices contemporaines – le secteur du Grand Parc au nord de la ville, le quartier de la Part-Dieu à Lyon ou encore le quartier Montparnasse au cœur de la capitale –, envisage la démolition totale d'environ trente hectares, en bordure de la ville. Cependant, ce n'est qu'en 1963 que l'esquisse d'un quartier sur dalle, surélevée de cinq mètres par rapport au sol ancien, est adoptée, signant déjà l'inscription dans la très longue durée de l'opération, tout comme celle du mandat du « super-maire » bordelais.

*Sur la dalle au cœur d'un  
des îlots du quartier.*



En l'espace de dix ans, le futur du quartier Mériadeck est passé d'un programme de relogement à une cité d'affaires concurrençant le cœur de ville de cette jeune métropole d'équilibre : le programme prévoit alors 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 40 000 m<sup>2</sup> de commerces, 120 000 m<sup>2</sup> de logements, un parking de 6 500 places et une grande esplanade publique. Cependant, les surcoûts liés à la mise en œuvre du projet, les difficultés de mener à bien d'innombrables expropriations sur la partie encore non démolie du périmètre et des problématiques de gouvernance (création d'une Société bordelaise mixte de construction et d'urbanisme (SBMCU), de la CUB en 1966, désignation en tant que métropole d'équilibre en 1963, etc.), compliquent le développement du secteur, et ce malgré la marge de manœuvre pourtant grandissante de Jacques Chaban-Delmas, devenu entre temps ministre à plusieurs reprises, et président de l'Assemblée Nationale. Si bien que dans les années 1990, soit plus de quarante ans après son lancement, l'opération n'est toujours pas achevée, loin de là...

La « fin de règne » de Jacques Chaban Delmas en 1995, et son remplacement par Alain Juppé, signent un second souffle dans le développement urbain de la ville de Bordeaux. La stratégie de redynamisation de celle que l'on surnomme alors « la belle endormie » est incarnée par un projet d'infrastructure fort, puisque trois lignes de tramway sont prévues, dès 1999, en plein cœur de la ville. Cependant, le projet de la ligne A, assurant une liaison est-ouest entre le « Bordeaux historique » et la rive droite de la ville, prévoit le contournement du secteur Mériadeck sans pour autant y marquer l'arrêt. Ce n'est qu'au prix de négociations initiées par l'Hôtel de Région ou encore le centre commercial de Mériadeck que le tracé et la localisation des arrêts seront modifiés.

Bien qu'irrigué par ce réseau de transports en commun, la rénovation urbaine habituellement menée sur les bordures des voies de tramway – illustrée par la requalification très qualitative du centre ancien ou encore l'aménagement des quais de la Garonne – reste particulièrement discrète au contact de la dalle de Mériadeck.

Dès 2007 et l'inscription au patrimoine UNESCO du centre ancien de la ville, l'occasion d'agir sur ce secteur semble à nouveau manquée. En effet, la prise en compte de Mériadeck dans ce périmètre apparaît comme fortuite puisqu'il fait partie, de fait, du plus vaste « ensemble urbain » recensé à ce jour au patrimoine de l'UNESCO (plus de 1 800 hectares correspondant au centre ville, intra-boulevard, de la rive gauche de la ville). Si ce levier du classement UNESCO a permis le développement urbain et touristique du centre-ville, il n'a eu que très peu d'impact sur la redynamisation de ce quartier devenu obsolète. Preuve en est le relatif échec de la grande consultation lancée par la mairie bordelaise en 2008, visant à intervenir de manière globale sur le secteur : si les difficultés de raccordement au reste de la ville, de gestion et de programmation de l'esplanade centrale ont été évoquées par les trois équipes retenues, les actions menées depuis sont réduites à des interventions architecturales éparses (création de nouveaux bâtiments, ou rénovation de certains existants).

Plus récemment encore, le lancement du projet de « l'arc de développement durable » engagé par Bordeaux Métropole a entériné le devenir du secteur Mériadeck pour les décennies à venir. En effet, à l'horizon 2030, l'effort sera porté sur des territoires plus périphériques et en devenir, afin de reconquérir quelques 600 hectares de friches et d'espaces latents depuis le secteur Belcier au

*Vue sur la rue Lateulade  
et les coursives piétonnes  
au niveau de la dalle.*



quartier Ginko en passant par Euratlantique, les secteurs Bastide Niel et Bastide Brazza, les Bassins à Flots ou encore la cité des Aubiers.

Le quartier Mériadeck reste aujourd'hui délaissé et mis à l'écart des grands projets de la métropole. Pourquoi ne pas s'attaquer à un site en cœur de ville, au fort potentiel plutôt que de continuer à développer des projets aux limites de la ville ? Certes, il semble plus facile d'un point de vue technique mais aussi économique d'agir sur d'anciennes friches industrielles peu bâties et plus faciles à acquérir que de s'attaquer à ce quartier moderne aux problématiques complexes.

La question Mériadeck, aujourd'hui, à l'instar de toute son histoire reste compliquée et sans cesse repoussée. Alors que la métropole lyonnaise prend désormais en main une grande opération de rénovation de l'ensemble du quartier de la Part-Dieu, Bordeaux continue d'éluder la question de son quartier moderne. La nouvelle métropole dynamique qu'elle prétend être devrait pourtant se saisir de cet élan nouveau pour cesser de considérer ce morceau de ville aux caractéristiques particulières, comme un « poids » et commencer à en percevoir toutes ses potentialités dans le cadre du futur développement de la ville.



# Un million de touristes, et moi et moi et moi ?

## Le classement Unesco : un levier pour le développement touristique ?

*Inscription du Port de la Lune au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco en juin 2007.*

1. Unesco, <http://whc.unesco.org/fr/list/1256>.

*Des vignes du territoire bordelais, rive droite de la Garonne.*

La reconquête des quais de la Garonne à Bordeaux a participé à la revalorisation du patrimoine local en transformant les friches et les parkings inadaptés pour les remplacer par une longue promenade piétonne et paysagère. Initiée en 1999 par la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), cette opération d'aménagement avait pour objectif de valoriser les façades du XVIII<sup>ème</sup> siècle et de diminuer la présence de véhicules pour offrir une véritable balade piétonne le long du fleuve. L'implantation du tramway et la réduction du nombre de voies de circulation le long de la Garonne ont permis la cohabitation de différents modes de transport et ainsi de profiter du paysage urbain et naturel offert par la rive Est du fleuve. Le chantier initié en 2000, durera 9 ans.

Inaugurés en 2009 par Alain Juppé et Vincent Feltesse alors président de la CUB, les quais rénovés présentent un nouveau visage et valorisent la qualité des bâtiments historiques du centre-ville. La promenade en cinq séquences réalisée par Michel Corajoud fait immédiatement l'objet d'une appropriation massive par les habitants, tandis que l'opération est unanimement reconnue comme un succès majeur.

Dès 2007, ces efforts de mise en valeur du patrimoine classique de la ville sont récompensés par l'inscription du Port de la Lune au patrimoine mondial de l'Unesco. Deux critères en sont à

l'origine : d'une part, l'unité urbaine et architecturale classique exceptionnelle du centre-ville, qui n'a connu « aucune rupture stylistique pendant près de deux siècles »<sup>1</sup>, d'autre part, le rôle historique de centre d'échanges et d'influences et le rayonnement du port de Bordeaux depuis plusieurs siècles, ont été à l'origine de ce développement urbanistique exceptionnel à l'âge classique. Ce classement pour lequel la ville a œuvré est une première, jamais un périmètre urbain aussi vaste n'ayant auparavant été inscrit sur la liste du patrimoine mondial. Il s'étend en effet sur 1,8 ha soit près de la moitié de la superficie de la ville, englobant tout le Bordeaux historique de la Garonne aux Boulevards.

Protectrice, car régissant désormais dans une certaine mesure l'évolution urbaine du périmètre, l'inscription est avant tout une reconnaissance et un outil de communication exceptionnel pour la ville de Bordeaux qui voit sa qualité adoubée par la haute institution culturelle qu'est l'UNESCO.

Quelques années plus tard, en 2015, Bordeaux est élue meilleure destination touristique par l'organisation européenne *European Best Destinations* dont l'objectif est de créer un label pour promouvoir la culture et le tourisme en Europe. Dans quelle mesure les labels et organismes de classement à vocation patrimoniale et touristique impactent-ils réellement l'évolution du tou-



risme ? Comment influencent-ils les stratégies de valorisation, notamment culturelles dans le cas de l'UNESCO ? Et quelles en sont les retombées en matière d'économie et d'emploi ? Le développement touristique peut être utilisé comme vecteur de transformation des villes. Le tourisme a un impact fort sur la composition de l'économie d'une ville, sur son développement démographique mais aussi sur les prix de l'immobilier.

Le chiffre d'affaire du tourisme en Aquitaine est évalué en 2011 à 6,3 milliards d'euros, ce qui fait de la région la 3<sup>e</sup> de France en termes de recettes et la 6<sup>e</sup> en termes d'afflux touristique<sup>2</sup>. Au sein de cette région, la métropole bordelaise capte une importante partie des visiteurs avec 2,5 millions

de touristes par an, et génère 48 600 emplois directs<sup>3</sup>. Une étude de l'INSEE publiée en 2014 analyse l'évolution du secteur à Bordeaux entre 2009 et 2011, soit deux ans après l'inscription à l'UNESCO du centre-ville. D'après cette étude, entre 2009 et 2011 les emplois liés au tourisme connaissent une augmentation de 8,8 %.

Ce bilan très positif est évalué comme pouvant encore être amélioré. La CUB estime une partie de ses potentiels inexploités, qui pourraient notamment se révéler avec l'arrivée de la LGV, le manque de liaisons nationales et internationales étant pointé du doigt comme une des faiblesses de la ville.

2. Schéma métropolitain de développement économique de la CUB, mars 2011 / maj février 2012.

3. Ibid.



*Le cœur historique de Bordeaux inscrit au patrimoine de l'UNESCO.*

Quel a été l'impact du classement à l'UNESCO sur l'évolution du tourisme à Bordeaux ? Il est difficile de l'évaluer avec précision, ne pouvant isoler « l'effet UNESCO » du mouvement plus général de transformation de la ville depuis plus de 10 ans à travers le Grand Projet Urbain et la stratégie d'attractivité qui l'accompagne. L'inscription UNESCO constitue bien évidemment, dans cette évolution, un des atouts majeurs qu'a su décrocher la ville.

Les quais de Bordeaux et plus globalement son centre-ville figurent désormais au premier plan des éléments mis en avant par une ville dont le patrimoine gastronomique et œnologique a été et reste le premier socle. La mue de la vieille ville

a permis à Bordeaux tant de renforcer un tourisme classique (de niveau plutôt élevé), que de développer une offre de tourisme intégrée, adaptée aux nouvelles attentes des visiteurs en quête de tours plus urbains et culturels (low-cost et « week-end RTT »). Dans ce processus, l'inscription au patrimoine de l'UNESCO a naturellement joué un rôle clé pour asseoir et promouvoir la qualité et l'attractivité de la ville de Bordeaux.

---



*L'inscription au patrimoine mondial, un vecteur clé du marketing territorial à destination du tourisme.*



*Vin et territoire,  
unis dans le marketing.  
Fond extrait de la  
campagne de publi-  
cité mondiale du Conseil  
Interprofessionnel du Vin  
de Bordeaux (CIVB) pour  
la promotion de ses vins.*

## De la ville à la vigne !

Que serait Bordeaux sans le vin ? Surement pas grand-chose ou du moins, pas cette ville autant séduisante et mondialement connue.

Alors que pour beaucoup de territoire, la viticulture est le propre du rural, à Bordeaux, le vin fait partie intégrante de l'urbain. C'est ainsi qu'il était impossible qu'un programme de visites de la cité bordelaise ne comporte pas une dégustation.

*Dégustation de vins à  
Max Bordeaux, Wine  
Gallery & Cellar.*

Au cœur de la ville, une boutique spécialisée dans les dégustations de vins bordelais nous accueille. Tout est organisé pour passer un moment convivial. Le décor est moderne mais les caisses de vin en bois, les bouchons de liège ne dénotent pas. Leur intégration montre même la facilité du vin à traverser les époques et à se parer d'intemporalité.

Les tables pour de petits groupes, permettent d'entrer pleinement dans l'esprit de la dégustation. Avec un crachoir intégré, elles invitent au partage de l'expérience gustative et sensorielle qui commence. Nul besoin d'inciter à la conversation, dès la première approche par l'odorat de ce Pessac-Léognan Blanc Grand Cru, du Château Carbonnieux, les commentaires fusent. Quels sont les arômes ? Qu'est-ce qui attire, qu'est-ce qui choque ? Toutes les impressions sont présentes et chacun vit une expérience différente dont le seul but est cependant de la partager.

La structure de l'assemblage à majorité de Sauvignon apporte une fraîcheur gustative florale à ce vin qui ne manque cependant pas de complexité grâce au Sémillon et à l'élevage en barrique qu'il a reçu. Certains reconnaissent de la pêche, d'autres des agrumes et du citron, d'autres encore du melon vert... Bref, il y a en a pour tous les goûts ! Malgré tout, l'élevage et la complexité gênent certains qui, n'ayant pas l'habitude de ce genre de vin, sont un peu perdus.



Après le vin blanc sec, qui n'est pas forcément ce qui est le plus connu et répandu dans le vignoble bordelais, nous passons aux vins rouges. Tout d'abord, un Pomerol de 2009 nous est présenté. Une année exceptionnelle qui apporte au vin un équilibre et une structure particulièrement agréable en bouche. La fraîcheur est présente malgré les six années de vieillissement. Les arômes se libèrent au fur et à mesure que tournent les verres. Les fruits rouges ressortent et d'autres suivent dans une valse où l'odorat et le goût sont les deux partenaires.

Enfin, dans une sorte d'apothéose du goût, un Saint-Julien Grand Cru du Château Léoville Poyferré vient apporter le bouquet final des sensations. Dans une structure plus légère que le Pomerol, une finesse indéniable se dégage de ce vin élégant. Les tanins sont moins présents au goût et l'équilibre aromatique est plus sensible. Après un vin puissant qui a fait monter le feu d'artifice, celui-ci apporte la suspension qui permet de contempler quelques instants les couleurs déclinées ici en arômes.

L'expérience s'achève, dans la joie que procure le vin. Cette joie qui ne peut qu'être partagée et appréciée ensemble.



### Le 20 et ses chiffres

Le vignoble de Bordeaux est constitué à 80% de vins rouges (tel que le Pomerol ou le Pauillac) et 20 % de vins blancs secs (comme l'entre-deux-mers ou le Pessac-Léognan). Il s'étend sur 118 000 hectares, emploi 10 000 viticulteurs et compte plus de 11 000 produits. La production annuelle s'élève à 6 millions d'hectolitres par an.

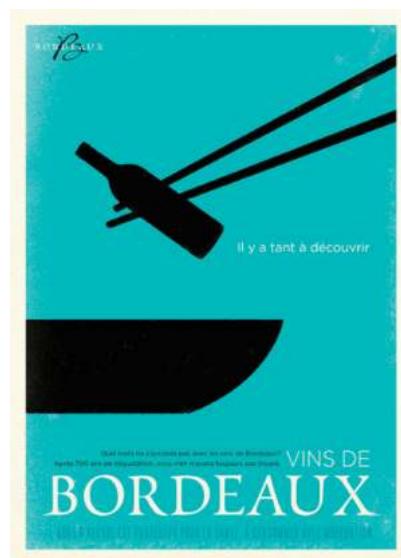
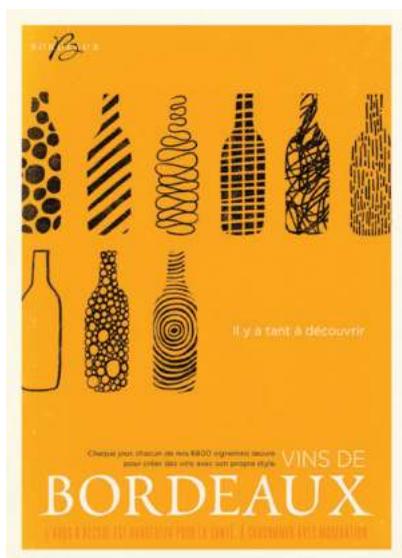
La moyenne nationale des vignes est de 50 000 € par hectare et s'élève jusqu'à 2 millions d'euros pour le Pauillac et 2,3 millions pour le Pomerol.

### Économie, territoire, vin

Le vin est très présent dans les esprits, à la fois dans ceux du territoire et dans ceux qui y sont étrangers. Le territoire et le vin sont souvent assimilés comme s'il n'y avait pas d'autres richesses. Ce stéréotype est présent également chez les entrepreneurs qui ont du mal à le contrer.

Bien que bénéficiant d'une dynamique économique largement positive ces dix dernières années, le département girondin et son agglomération ont encore du chemin à parcourir pour atteindre le niveau des grandes métropoles européennes, objectif affiché par la sphère politique. Les autres atouts du département et de la ville de Bordeaux pâtissent d'un manque de lisibilité. L'agglomération tarde à se défaire de clichés qui, bien que positifs, pèsent sur l'attractivité économique.

Le marketing territorial est une piste d'action contre cette image stéréotypée. Une stratégie visant à faire glisser l'image vers une autre représentation serait sans doute plus efficace qu'une stratégie de rupture. En effet, l'idée est bien de continuer à valoriser les atouts déjà connus et à en faire connaître d'autres.



## ZOOM sur...

### La campagne publicitaire du CIVB

En France, loi Hevin oblige, la consommation de vin est réglementée, y compris dans sa communication et de fait dans les campagnes publicitaires.

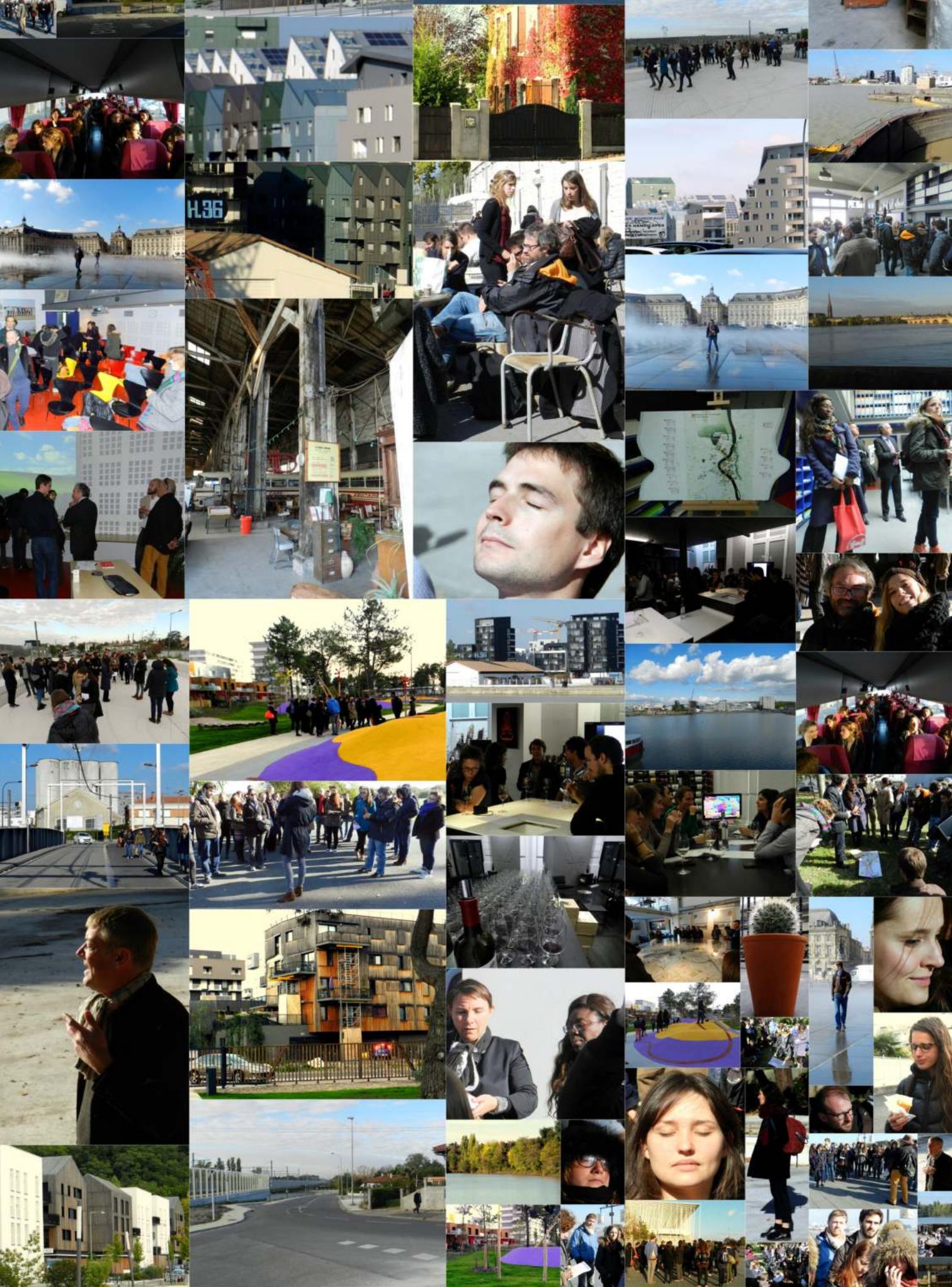
Le Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux ou CIVB, plus important annonceur français, consacre autour de 20 millions d'euros par an à son action de promotion dans le monde. Dans sa campagne de 2014, les affiches ont misé sur la curiosité du consommateur, autour de la thématique de la découverte ou de la redécouverte – avec des images de télescope, de racines et de bouteilles stylisées. À travers un graphisme épuré et moderne, cette campagne veut montrer que les vins de Bordeaux sont abordables et simples, loin de leur image traditionnelle. Cette campagne, si elle vise le marché français, vise également l'étranger (principalement la Chine, le Ja-

pon, les Etats-Unis, l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Belgique). En effet, la France ne représente que 58% du marché de Bordeaux et l'export représente 42%.

Il est intéressant de noter que cette dernière n'a pu voir le jour que grâce au poids du lobby de l'alcool et du vin qui a réussi à assouplir cette fameuse loi Evin de 1991 qui encadre la publicité sur les boissons alcoolisées. Un amendement a réussi de manière fine à contourner la loi en invoquant des arguments liés à la culture et au patrimoine. « Les contenus journalistiques ou œno-touristiques » traitant d'« une région de production ou au patrimoine culturel, gastronomique ou paysager liés à une boisson alcoolique » ne sont donc pas considérés comme de la publicité.

*Campagne de publicité mondiale du Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux (CIVB) pour la promotion de ses vins.*









*Échange avec Alain Juppé,  
maire de Bordeaux.  
Rencontre animée par  
Jean-Marc Offner,  
directeur de l'A'urba.*

# Juppé, un discours novateur, entre générique et spécifique

## Questions / réponses

Dans le Palais Rohan en une fraîche matinée d'octobre, Alain Juppé nous a reçus pour nous parler de sa ville et en particulier du projet urbain qu'il mène depuis presque 20 ans, à l'origine d'une popularité qui s'exprime dans l'ensemble du spectre politique bordelais.

La rencontre entre Alain Juppé et Bordeaux, c'est d'abord celle entre un homme politique national et la métropole de sa région d'origine qui lui a été proposée en 1995 par Jacques Chaban-Delmas. Trois grandes idées fondent alors le projet urbain pour réveiller la « belle endormie » : ravalier le patrimoine pour le révéler, relier les deux rives par le tramway et se tourner vers les quais, la Garonne et l'océan. L'enjeu est de taille. Pourtant, sans diminuer son mérite, sa position d'homme politique national lui confère une capacité à fédérer et à mobiliser les énergies et les fonds nécessaires. À la ville comme à la campagne, à la mairie comme à la communauté d'agglomération, son rôle lui permet d'être fortement impliqué dans les enjeux urbains comme la requalification des quais, soumise aux risques d'inondation et à des pressions politiques.

Si la capacité à mobiliser est réelle, le contexte financier et politique favorable l'est tout autant : Bordeaux est décidé-

ment spéciale : la tradition de cogestion entre majorité et minorité aboutit souvent à des consensus de projet.

Au-delà du « réveil » bordelais, ce qui a changé, c'est la représentation que les habitants se font de leur ville, dorénavant source de fierté. Ce changement de perception permet dès lors de se projeter vers une métropole à l'ambition européenne, qui s'appuie notamment sur le tourisme fluvial et viticole, un atout économique à valoriser. Ainsi, pour lui, il n'est pas tant question d'agir sur l'augmentation des prix du logement que de répondre à cette dynamique par la construction. Mais sa tonalité assurée le dessert parfois : il fait ainsi peu cas de la gentrification en utilisant volontiers l'exemple de Saint-Michel pour prouver qu'elle n'a pas lieu.

Alain Juppé veut assumer le caractère festif de Bordeaux - un habitant sur dix est en effet étudiant - sans toutefois négliger la cohabitation entre générations. Il souligne, par cette nuance, qu'il colle à la singularité morale de Bordeaux, incarnée selon ses propres termes par trois références : les trois « M » soit Montaigne, Montesquieu et Mauriac. À l'image de ces symboles de l'esprit de modération et de l'art de vivre

←-----

ensemble, Alain Juppé reste dans la retenue, répond de manière entendue et génère l'assentiment sans pour autant emporter la foule. La « métropole européenne au million d'habitants », on ne la voit pas encore venir. C'est aussi l'enjeu de conviction d'une autre transformation, personnelle cette fois-ci, d'une rigueur arrogante à une sérénité heureuse, qui peut s'appuyer sur Bordeaux comme argument de présidentiable.

-----

## Biographie express en quelques dates

---

- 1945 : naissance à Montauban
  - 1983 : élu pour la première fois aux élections municipales de Paris (18ème arrondissement)
  - 1995 : élu maire de Bordeaux
  - 1995-95 : Premier ministre de Jacques Chirac
  - 2003 : inaugure la première ligne de tramway à Bordeaux
  - 2015 : déclare sa candidature aux élections primaires de la droite et du centre
- 



*Devant le palais Rohan,  
hôtel de ville de Bordeaux  
depuis 1835.*

# Le poid des communes face à l'idée de métropole

Quels critères pour l'extension du réseau de transports en commun ?

33 kilomètres de rail supplémentaires et un objectif de 200 millions d'utilisateurs à l'horizon 2020, telle est la dernière phase d'extension du tramway bordelais, commencée en 2008 et prévue jusqu'en 2019. Cette infrastructure est devenue l'un des emblèmes de la nouvelle attractivité de Bordeaux, notamment par son implantation sur les quais de la Garonne, réhabilités depuis une vingtaine d'années.

Cependant, si le choix du tramway est aujourd'hui acté, les débats houleux des années quatre-vingt entre métro et tramway et les interrogations sur la forme que doit aujourd'hui prendre l'extension du réseau révèlent que la question de la pertinence du tramway sur d'autres modes de transport est toujours d'actualité.

Tout d'abord, il convient de noter ce choix n'a été en partie rendu possible que grâce à une innovation du groupe industriel Alstom : l'APS, autrement dit l'alimentation par le sol. Durant les débats entre métro et tramway, ce dernier avait en effet contre lui les caténaires dont l'installation risquait de rendre caduques les efforts de rénovation du centre-ville. La mise au point du tram sans fil par Alstom rend possible l'implantation de lignes en centre-ville, sans une trop grande contrepartie esthétique. Cependant, cette technologie n'a que trois ans, et Bordeaux est la première à l'expérimenter. Il en résulte deux ans

de pannes à répétition et de rodage, aujourd'hui effacés par une relation gagnant-gagnant entre la ville et le constructeur. Si le tramway fait désormais partie de l'image de marque bordelaise, la ville est à son tour utilisée comme vitrine par Alstom pour vanter sa réussite technologique. Seule une dizaine de kilomètres de voies utilisent le système APS, mais ils permettent à Bordeaux de bénéficier d'une convention d'intéressement financier sur les futures ventes utilisant ce système. A ce jour, la CUB indique avoir reçu près de 180 000€, lesquels viennent peu à peu compenser le risque pris, mais aussi le surcoût de cette installation choisie pour préserver le centre historique.

L'investissement dans un tramway, même utilisant l'APS, reste néanmoins bien moindre à ce qui aurait été nécessaire pour construire un réseau de métro équivalent. C'est d'ailleurs par cet argument là que le tramway l'emporta, puisqu'à investissement équivalent, il permettait un maillage plus important, garant d'un égalitarisme républicain mis en avant. Aujourd'hui encore, de nombreux élus de communes périphériques font pression pour que le tramway arrive chez eux, alors même qu'il faudrait encore 45 minutes pour se rendre en centre-ville, invalidant l'attractivité du tramway. On remarque ici une vraie demande de « l'image tram », plus que du tram en lui-même. A l'arrivée de ce dernier est en effet associées une régénération urbaine, une opportunité de réaménagement urbain. Ce

*Seule une dizaine de kilomètres utilise le système APS d'alimentation par le sol, aux bassins à flot les caténaires sont de retour.*



sont d'ailleurs sur ces valeurs, véhiculées par les réseaux de Nantes et de Strasbourg, que Bordeaux s'est engagée dans cette voie, qu'elle a par la suite contribué à mettre en avant. Cependant, le tramway n'était pas nécessaire au réaménagement des quais. La récupération de ces derniers par la ville comme le ravalement des façades auraient pu être faits sans celui-ci, mais l'ensemble de ces trois éléments ont survalorisé l'effet tramway, lequel est désormais recherché par les élus.

Cependant, si l'égalitarisme territorial a permis le choix de ce moyen de transport, sa mise en avant comme objectif premier de l'extension du réseau

peut à terme lui être néfaste. En effet, des lignes ont été prolongées vers des espaces peu urbanisés, non rentables pour leur exploitation mais soutenues par les élus, là où un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) aurait pu suffire. Cette situation se retrouve notamment sur la rive droite, encore moins dense que le reste de l'agglomération bordelaise connue pour son étalement. Caudéran est l'exemple même de ces nouveaux débats entre prolongation du tramway et mise en place d'un BHNS. En 2014, la création de la ligne D devant desservir Caudéran est ainsi remise en cause par le rapport d'un expert ingénieur civil des Ponts et Chaussées mandaté par l'association TransCUB,



conduisant au choix d'un BHNS pour cet axe.

Par ailleurs, ces critères d'égalitarisme territorial et de vitrine urbaine pour la conception du tracé du réseau expliquent que les zones d'activités soient si mal desservies, malgré les besoins, tandis que la symbolique a guidé le choix de faire passer le tramway sur les quais, divisant par deux sa zone de chalandise. Il semble donc que plus que la pertinence de tel ou tel moyen de transport, l'enjeu à l'avenir est la pertinence des critères guidant la politique des transports. Or, l'une des questions auxquelles Bordeaux va devoir faire face dans les années à venir est sa densification, ou du moins le coup d'arrêt porté à l'étalement urbain. Implanter des lignes de tramway dans des zones peu denses porte au contraire le risque de la dynamique inverse, de l'incitation à la consommation d'espaces. Aux politiques de transports d'en prendre acte.



## Où finit Bordeaux ? La question du périurbain.



Les aires urbaines de l'Aquitaine sont connues pour être particulièrement vastes. En effet, la ville de Bordeaux s'est historiquement étendue hors de son centre historique sans toutefois coloniser la rive opposée de la Garonne. Les années 1970-1980 marquent un étalement urbain accéléré : des terres agricoles et viticoles sont viabilisées pour la construction de lotissements qui contribuent au développement de zones pavillonnaires. Plusieurs causes sont à l'origine de ce phénomène.

Parmi elles, un exode rural continu depuis l'industrialisation du pays et de nombreuses politiques d'incitation à la construction et à l'accession à la propriété privée. Au moment où les enfants du baby-boom sont en âge de fonder une famille, beaucoup d'entre eux choisissent de s'installer dans un environnement périurbain. Parallèlement, on observe l'arrivée de populations en provenance d'autres régions. L'aire urbaine de Bordeaux est particulièrement concernée par l'étalement urbain et connaît un développement plus marqué dans un axe sud-ouest/nord-est.

Bien que nous disposions de données statistiques qui permettent de définir le contour d'aires urbaines selon un certain nombre de critères, il est néanmoins toujours délicat d'enfermer la ville dans un périmètre. L'opposition théorique entre villes et campagnes ne correspond plus à la réalité des territoires.



C'est dans cette état d'esprit que nous avons pu observer une partie du paysage girondin, au départ de Bordeaux jusqu'au point de confluence entre la Garonne et la Gironde.

Ainsi, au sortir de Bordeaux, on découvre une ville progressivement soumise à l'usage croissant de l'automobile. L'arrêt de la ligne A du tramway à la station « la Butinière », est équipé d'un parking-relai facilitant le report modal, de la voiture vers les transports en commun. De la fenêtre de l'autocar, les ZAE (Zones d'Activité Économique) côtoient des quartiers résidentiels de logements collectifs – comme le quartier Génicart qui fait l'objet d'une convention ANRU – et des quartiers pavillonnaires. Si certains de ces paysages ont des airs de déjà-vu, ils possèdent toutefois un caractère singulier, loin du portrait généraliste et dépréciateur fréquemment dressé par l'élite culturelle, à l'instar de la couverture « Halte à la France moche ! » du Télérama datant de février 2010. Ces affirmations sont d'autant plus dangereuses – comme le souligne Éric Chauvier dans son ouvrage « Contre Télérama » – que la mocheté, concept plus politique qu'esthétique, ne peut être le fondement d'une réflexion urbaine.

Au fil de notre périple, les espaces naturels se font plus nombreux. Les vastes étendues viticoles, les paysages lacustres de la base de loisirs, les abords sauvages de la Gironde, les espaces cultivés ou en friche de la zone inondable sont autant de marqueurs du grand paysage de la métropole bordelaise. La pointe de la presqu'île séparant la Garonne de la Gironde héberge une activité industrielle lourde qui lui vaut un classement en zone Seveso malgré le fait qu'elle soit soumise au Plan de prévention du risque d'inondation ou PPRI. La richesse et la diversité des paysages

naturels, agricoles et viticoles nous rappellent l'intérêt de préserver ces derniers et de les valoriser tout en veillant à limiter l'étalement urbain.

Où en est-on aujourd'hui ? La métropole s'apprête à accueillir de nouveaux habitants par milliers. Quels choix feront-ils ? S'installer dans les quartiers denses de la métropole ou accéder à la propriété loin des centres villes ?

Depuis 40 ans, le laisser-faire est la règle. À l'heure du développement durable, il apparaît indispensable de repenser ces zones périurbaines sur le long terme – économiquement, socialement et écologiquement – sans pour autant blâmer les populations qui ont opté pour le mode de vie qui y est associé.

-----



*Quartiers pavillonnaires  
en périphérie de  
l'agglomération  
bordelaise.*

# 2.

## UNE DYNAMIQUE À LA MISE EN OEUVRE GÉNÉRIQUE

Des projets innovants...mais si classiques

Des projets vitrines, symbole de l'ambition  
métropolitaine

Une ambition forte, mais quelle stratégie de  
développement économique ?

### Les grands projets bordelais

La « belle endormie » s'est réveillée, et elle a faim de nouveauté. Il s'agirait de ne pas être à la traîne face aux autres métropoles qui s'affirment. Adieu la Communauté urbaine de Bordeaux, bienvenue à Bordeaux Métropole !

**\_TGV.** À deux heures de Paris, c'est plus simple pour attirer les convives.

**\_Darwin.** Ancienne friche industrielle, nouvel espace connecté. Petite dose d'innovation à grignoter pour se mettre en appétit.

**\_Ginko.** Un écoquartier savoureux en bordure de lac agrémentée de développement durable.

**\_Euratlantique.** Une imposante OIN, fruit d'une collaboration réussie avec l'échelon national. Plat de résistance.

**\_Bassins à flot.** Un nouveau quartier aménagé sur l'ancien port de Bordeaux, véritable figure de proue de l'urbanisme négocié. Un entremet surprenant.

**\_Le nouveau stade.** Un équipement sportif raffiné au parfait glaçage. La cerise sur le gâteau.

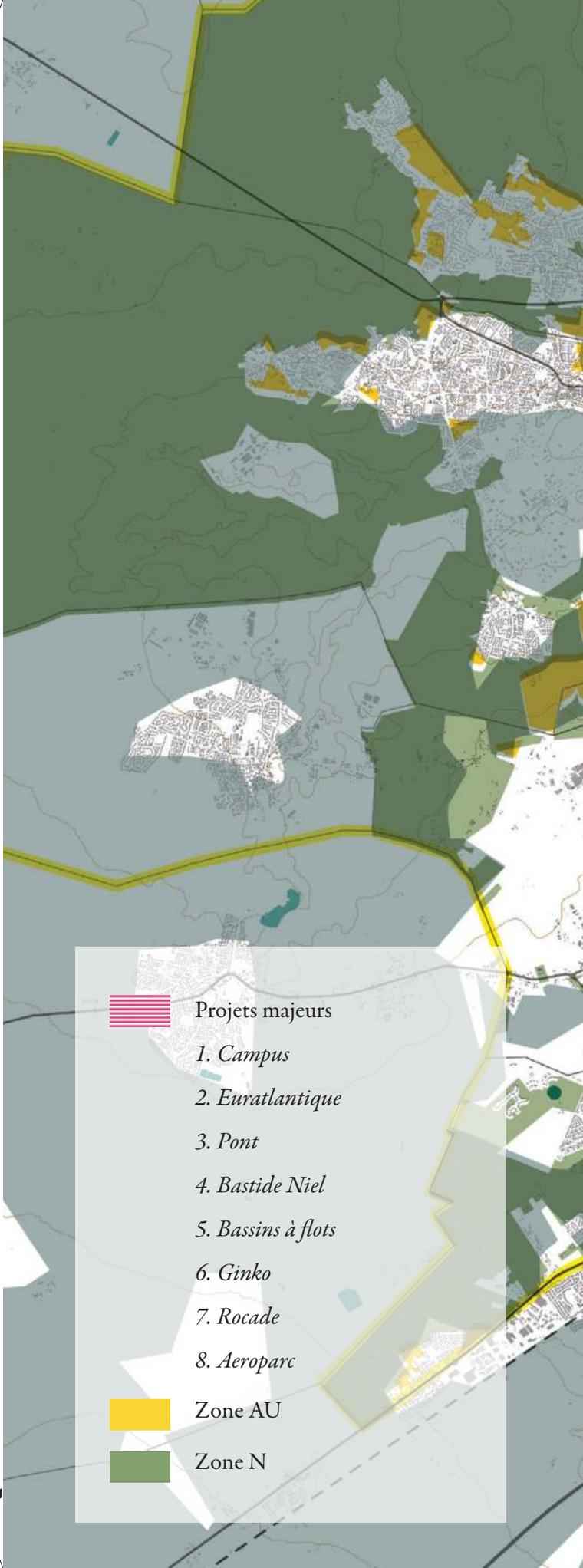
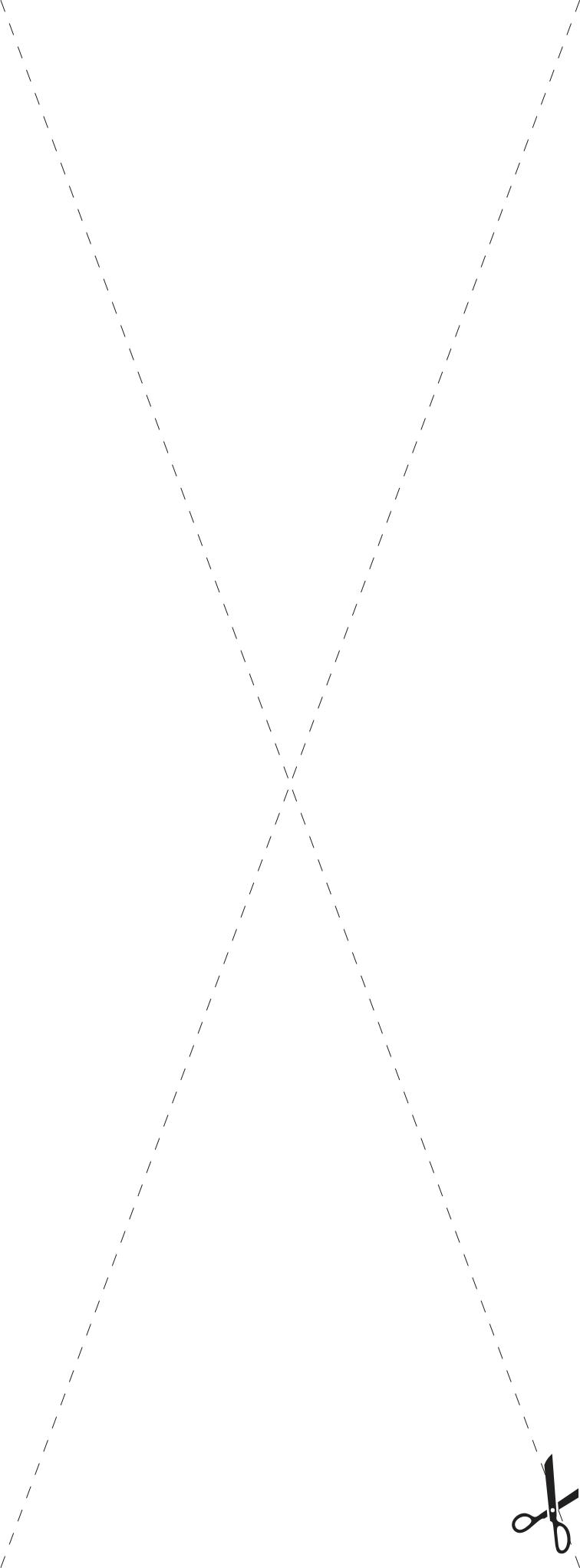
**\_Cité du vin.** Un complexe culturel qui va vous enivrer. Le digestif par excellence.

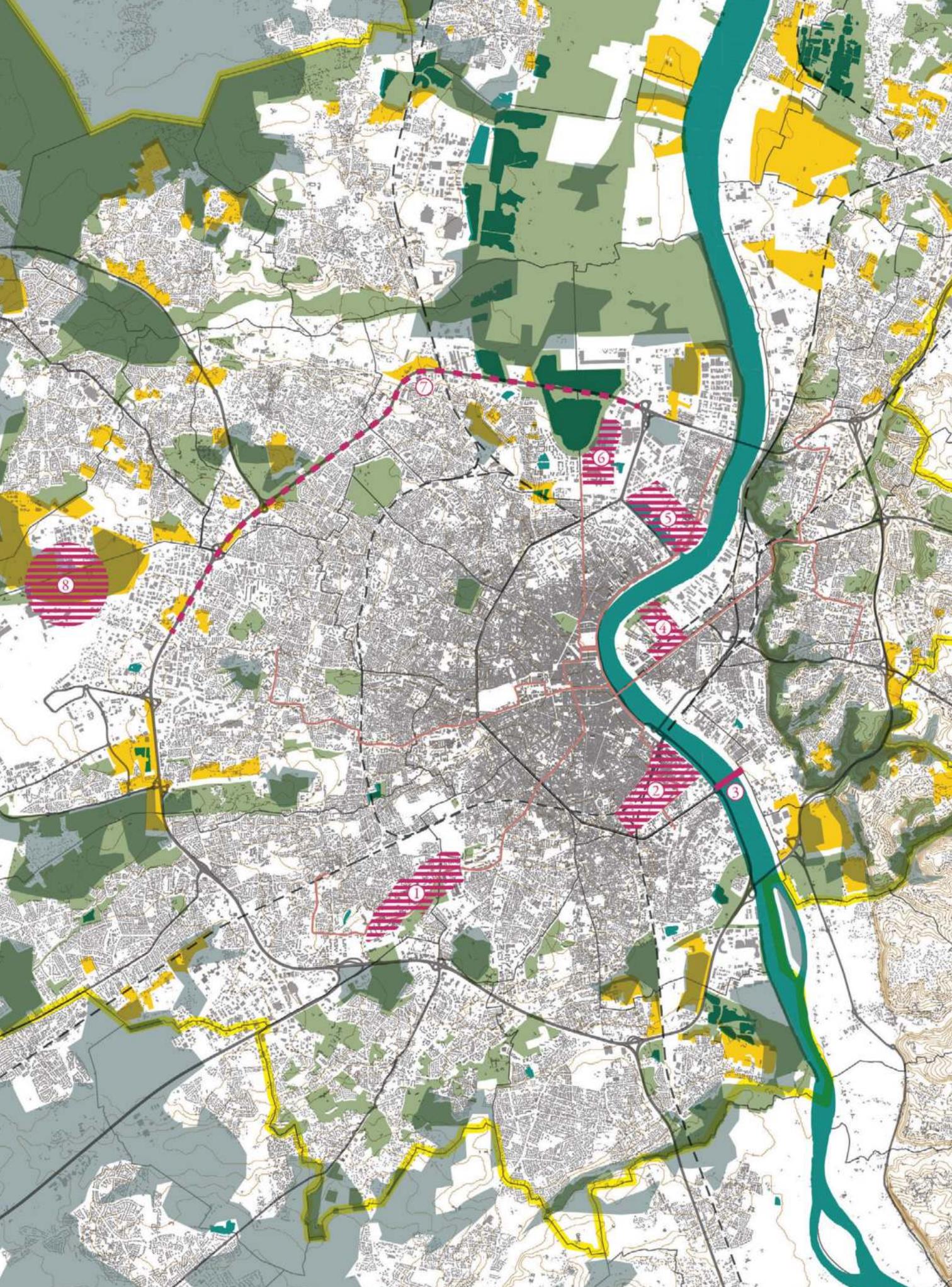
La recette de la métropole à la bordelaise est singulière : elle puise autant dans ses spécificités locales qu'elle importe de la stratégie urbaine bien éprouvée. Ainsi, la nouvelle vague de grands projets initiés pour fédérer la métropole reflète de manière assez juste cette ambiguïté. La note est salée mais les résultats sont là : il fait bon vivre à Bordeaux. On voit d'ailleurs à quel point cette destination est plébiscitée par les français. Son dynamisme est tel qu'il va falloir construire **50 000 logements** !

Pourtant, dans cette course à l'attractivité, Bordeaux ne risque-t-elle pas de devenir victime de son propre succès ? D'autres enjeux se profilent que la seule addition de grands projets ne saurait résoudre. Restons prudents pour ne pas risquer l'indigestion !

-----○









## Des projets innovants mais si classiques

### Ginko : de l'écoquartier au quartier de ville ?

*Un espaces publics du quartier Ginko au nord du centre ville de Bordeaux.*

Avec ses 2700 logements, dont 33% de logements sociaux et 22% en accession sociale et modérée, son pôle commercial et ses nombreux équipements, l'Ecoquartier Ginko se veut un modèle de la politique de développement du logement de Bordeaux Métropole. Emblématique de la démarche de développement durable engagée sur tout le territoire, l'opération s'affiche comme le fer de lance d'un nouveau mode de fabrication de la ville, à la fois dans sa conception, mais aussi des usages urbains qui s'y développent.

L'opération Ginko fait partie de la ZAC de la Berge du Lac, elle-même composante du Projet Bordeaux Nord 2030. Elle a pour vocation la valorisation et le développement des filières économiques sur ce territoire, tout en reliant des quartiers relativement monofonctionnels pour insuffler une dynamique d'ensemble au secteur Nord de la commune et le resituer au centre de la Métropole. Dans cette logique, l'écoquartier Ginko se situe en position charnière entre le quartier des Aubiers au Sud, la zone commerciale Bordeaux Lac à l'Est, le quartier du lac au Nord et le lac lui-même. Malgré cette implantation, il est à noter que la liaison avec le quartier des Aubiers, principal enjeu de déségrégation de ce secteur urbain, est assez faible.

L'ambition des concepteurs est ici de favoriser les liaisons douces, tout en faisant pénétrer le lac au sein du quartier Ginko par la création de bras

d'eau et d'espaces publics associés. Ce parti pris assure en effet le double rôle de promotion d'une gestion responsable des ressources (traitement de l'eau, mais aussi incitation à de nouveaux modes de déplacement, etc.) et de création d'un cadre de vie qualitatif, objectifs inscrits dans la définition du Label National Ecoquartier.

Cela aboutit à l'instauration d'un plan soutenu par une colonne vertébrale Nord-Sud (Cours de Québec, qui accueille également le tram), avec ramification vers l'Est et l'Ouest. La colonne vertébrale est couplée à l'avenue des 40 journaux et à l'avenue Marcel Dassault, qui ceinturent le quartier, mais aussi à une venelle verte, interne au quartier, ce qui met en place une logique circulaire cohérente au sein de l'opération. Toutefois, ce plan a les défauts de ses qualités. On remarque ainsi que le Cours de Québec joue le rôle d'artère polarisante : ligne de tram, implantation des commerces... sans pour autant permettre la diffusion de la vie urbaine dans le quartier.

Cet effet de semi-autarcie du quartier et, au sein de celui-ci, des îlots, est accentué par trois particularités de la planification urbaine :

- la présence d'un canal au Sud de l'opération, qui, s'il donne une certaine qualité au Parc Bühler, n'en reste pas moins une coupure entre Ginko et le quartier des Aubiers, avec des franchissements peu nombreux ;
- le choix de réaliser les stationnements en cœur

*Le quartier des bassins à flot, entre passé industriel et couture urbaine avec les quartiers de Bacalan et des Chartrons.*



d'îlot (la situation en bord de lac, sur des terres de remblais, ne permet pas le creusement de parkings souterrains). La présence des parkings en cœur d'îlot engendre la localisation des espaces extérieurs en copropriété au niveau du premier étage. Cela a un double effet ségrégateur : leur accès nécessite un franchissement topographique important et la transparence des îlots est inexistante, d'où une absence d'ouverture du quartier vers le lac, excepté au niveau des bras d'eau.

- un montage financier entraînant la prise en charge financière de la gestion des venelles « publiques » par les copropriétaires, d'où un statut mal identifiable pour ces espaces.

Ces parti pris d'aménagement mènent à un certain repli sur soi du quartier, encore accentué par le faible rapport qu'il entretient avec le lac : un quartier tourné sur lui-même, qui, en l'absence de véritable front de lac et de relations fortes avec les quartiers environnants se pose en ovni dans la Métropole Bordelaise.

Bien qu'il ait su traiter de nombreuses problématiques urbaines contemporaines (mixité sociale, développement écologique et durable, concertation citoyenne...), l'Ecoquartier Ginko manque encore terriblement de cette nouvelle urbanité qu'il prétend initier. On peut toutefois espérer pour la Métropole que cela se fera moins sentir à l'achèvement du quartier, toujours en cours de réalisation à l'heure actuelle, et qu'il ne s'agit là que de la longue et difficile mise en place d'une adaptation sociale à de nouveaux concepts urbains.



*Maisons de ville  
donnant sur un square  
du quartier Ginko.*

## Euratlantique : quelle politique d'accompagnement du TGV ?

---

738 ha, 1 300 000 m<sup>2</sup> de logements, 480 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 140 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics, 50 000 m<sup>2</sup> de commerces et 160 000 m<sup>2</sup> d'activités, voilà la programmation du projet Euratlantique, actuellement la plus grande opération d'aménagement menée en France, couvrant les communes de Bordeaux, Floirac et Bègles. Inutile donc de préciser que ce projet, d'une rare générosité en termes de surfaces, a pour ambition de générer des effets et des externalités positives à l'ensemble de la métropole bordelaise, mais surtout d'être une opération à portée nationale, visant à équilibrer le développement économique sur tout le territoire. Mais comment réaliser un projet urbain de dimension locale et d'envergure nationale ?

Répondre à cette question passe par l'analyse des outils et processus utilisés pour permettre le développement du projet Euratlantique. Il s'agit donc de comprendre comment l'aide de l'Etat est nécessaire pour répondre aux enjeux du territoire, mais comment son investissement dans le territoire vient rabattre les cartes de la gouvernance locale.

### ***Too big to fall? Le pari du TGV comme catalyseur du développement territorial***

Le projet Euratlantique, par son ambition et ses outils est un projet d'envergure nationale, dépassant bien largement le simple cadre bordelais. Parler du projet Euratlantique, c'est donc d'abord questionner son utilité dans le paysage local. Car de prime abord, le périmètre que couvre cette opération ne semble pas désigner un territoire à enjeux, contrairement à d'autres secteurs de la métropole bordelaise.

Cependant, Euratlantique devient une évidence suite à l'annonce de l'ouverture de la ligne à

grande vitesse Paris-Bordeaux : la gare Saint-Jean et ses abords ne paraissent pas en capacité d'absorber les futurs flux de voyageurs qu'amènera chaque jour le TGV.

Près de 18 millions de personnes seront en effet amenées à transiter chaque année, soit deux fois plus qu'aujourd'hui. Les voyageurs ne sont néanmoins que la partie immergée de l'iceberg : "l'effet TGV" sur le territoire bordelais, créerait 25 000 nouveaux emplois et amènerait 30 000 nouveaux habitants au sein de la capitale girondine. Euratlantique représente donc une opération-catalyseur, à même d'absorber le choc futur du TGV.

Loin d'être un simple "airbag urbain" pour adoucir l'arrivée de cette infrastructure de transport, Euratlantique est aussi un levier de la métropole bordelaise pour assurer son développement économique et urbain. Le projet s'inscrit en effet très bien dans la stratégie locale : doter la ville d'un réel centre d'affaire - et faire oublier par la même occasion le relatif échec du quartier Meriadeck ; et contenir l'étalement urbain avec une nouvelle offre de logements en plein cœur de ville. Avec plus de 480 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 1 300 000 m<sup>2</sup> de de logements, le pari semble donc relevé, bien que conditionné par un potentiel « effet TGV ».

Cette opération de mise à niveau du territoire a cependant un prix. Et ce dernier se chiffre en millions d'euros, somme qu'une collectivité, même de l'importance de Bordeaux, ne peut se permettre de mettre sur la table. Les 800 millions d'euros d'investissement liés au projet Euratlantique nécessitent donc l'aide de l'Etat, venant au secours des territoires à coup d'Opérations d'Intérêt National. Cependant, loin de ne servir que les intérêts locaux, Euratlantique, sert également la stratégie d'Etat.

---



Derrière ce retour de l'Etat et le portage d'une opération d'envergure nationale pour le développement d'un territoire actuellement excentré, on pourrait presque croire au retour des métropoles d'équilibre des années 1960. En effet, Euratlantique représente l'opportunité de mettre en oeuvre l'égalité des territoires, pour que la région Île-de-France, comptabilisant plus de la moitié des OIN en France, ne soit pas la seule à bénéficier du fort soutien financier de l'Etat. À défaut d'augmenter les dotations locales, l'Etat investit ainsi directement le territoire girondin pour soutenir son développement.

Investir dans Euratlantique, c'est aussi, dans une moindre mesure, s'assurer d'un certain retour sur investissement des deniers publics dépensés sur le projet de LGV Paris-Bordeaux. Car cette infrastructure de transport a coûté près de 3 milliards à l'Etat dans sa phase d'investissement. Assurer la pérennité du TGV, c'est donc intervenir dans les territoires destinataires, afin que cette ligne soit empruntée et non déficitaire. En programmant logements, bureaux, et équipements publics à rayonnement régional et national, l'Etat souhaite ainsi minimiser le risque d'une ligne déserte, ou du moins pas à la hauteur des espérances de fréquentation, en stimulant par des leviers financiers ce voeu pieu qu'est « l'effet TGV ».

### ***One size fits all? La place des enjeux locaux***

Si l'émergence du projet répond avant tout à des logiques stratégiques d'envergure nationale, sa mise en oeuvre nécessite une articulation avec des enjeux plus locaux. L'OIN couvre en effet un espace très important (738 ha) qui, au-delà de sa position stratégique à proximité de la gare, est confronté à des problématiques spécifiques liées à sa position dans la métropole bordelaise : fragmen-

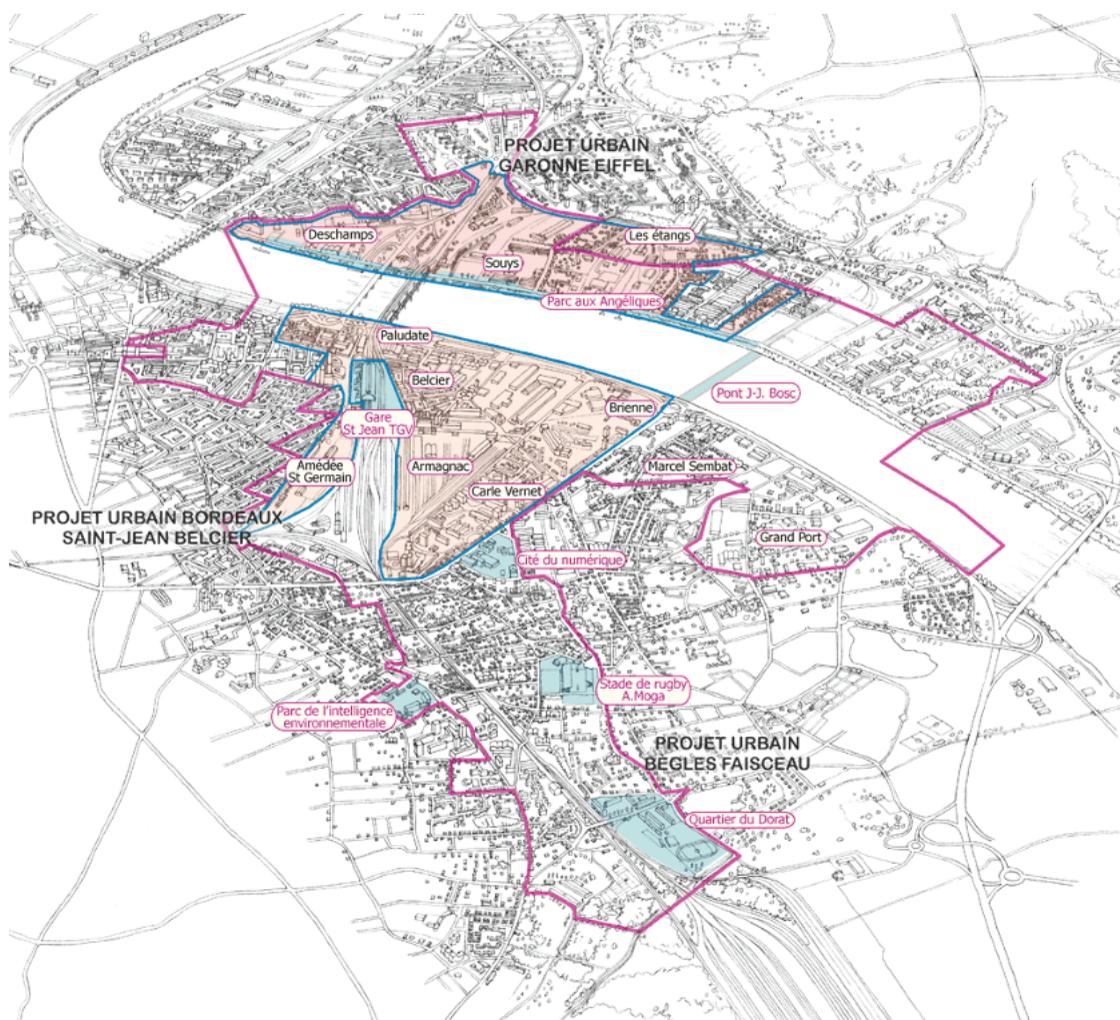
tation par les infrastructures, hétérogénéité des tissus urbains ou encore besoin de franchissement du fleuve. Le périmètre global a donc été subdivisé en 4 ZAC (Saint-Jean-Belcier, Garonne-Eiffel, Bègles-Garonne et Bègles-Faisceau), de manière à prendre en compte ces spécificités et faciliter la gestion opérationnelle du projet.

Cette prise en compte de l'échelle locale se retrouve également dans le plan-guide de la ZAC Saint-Jean-Belcier. La proposition de l'agence d'architecture Reichen et Robert est en effet conçue autour de la notion de « l'esprit des domaines » et cherche à définir pour chaque micro-quartier une identité programmatique spécifique, en concertation avec les habitants. Il a par exemple été décidé que le quartier de Paludate, situé en bord de Garonne, serait dédié à l'économie créative.

Cette ambition d'articulation des échelles s'accompagne d'une volonté affichée de partage de la gouvernance du projet. Outre le rôle non négligeable joué par la SNCF (responsable de la construction de la LGV et important propriétaire foncier dans le périmètre de l'OIN), l'EPA en lui-même est dirigé de manière conjointe par l'Etat et les collectivités territoriales<sup>1</sup>. La gestion partagée de cet outil d'aménagement étatique vise à assurer une meilleure efficacité opérationnelle en associant l'ensemble des acteurs, tout en limitant l'impact d'aléas politiques locaux qui pourraient complexifier la mise en oeuvre.

La communication autour du projet revendique par ailleurs une intégration importante des habitants au processus. De nombreux dispositifs ont ainsi été mis en place à cet effet, allant des plus habituels (réunions publiques, maison du projet...) à des expérimentations plus poussées (comme les « ateliers 3x15' »<sup>2</sup>). Cette concertation plus approfondie vise à multiplier les

*1. Le Conseil d'Administration de l'EPA est en effet composé de 5 représentants de l'Etat (ministères de l'Economie, de l'Intérieur, du Développement Durable, du Logement et des Transports) et de 5 représentants des collectivités territoriales (Bordeaux Métropole + villes de Bordeaux, Bègles et Floirac.*



*L'Opération d'Intérêt National Euratlantique et ses différents projets urbains. Dessin de Luc Guinguet.*

habitants-« relais d'opinion » auprès du reste de la population pour renforcer l'adhésion au projet, l'objectif principal étant in fine de limiter de nombre de recours. Qu'il s'agisse des enjeux urbains, des acteurs politiques ou des habitants, la prise en compte du niveau local semble donc avant tout conçue comme un moyen de rendre plus efficace la mise en œuvre du projet, plutôt que la source de ses objectifs. Malgré l'originalité des enjeux du projet Eurat-

lantique, à savoir un projet à dimension locale et d'envergure nationale, aucune innovation n'a été apportée dans le choix des outils et des processus de mise en œuvre de l'opération. Les pratiques de la fabrique de la ville ne semblent en effet pas s'être renouvelées : en terme de gouvernance d'abord, avec un Etat au poids très fort et une implication encore trop partielle des habitants ; mais aussi en terme urbain, puisque les deux premiers plans guides ne donnent pas à voir de nou-

2. Pour un site donné, les habitants sont invités à juger les propositions de 3 opérateurs qui ont chacun 15 minutes pour présenter leur projet.

velles formes urbaines ou de nouvelles manières de vivre Bordeaux. Euratlantique n'apporte finalement qu'une réponse classique à des enjeux territoriaux spécifiques.

## Le calendrier du projet de TGV : genèse et déroulement du projet

### Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest

Aujourd'hui, plus de 30.000 km de lignes ferroviaires maillent le territoire français, alors que 15.000 circulations quotidiennes de trains sont dénombrées, pour 4 millions de voyageurs par jour. 90% d'usagers des trains sont des usagers du quotidien (TER, Transilien). Aujourd'hui, 7 LGV (1.800 km) existent, et 2.400 km sont prévus à l'horizon 2018.

Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) regroupe deux projets de ligne à grande vitesse (LGV), reliant Bordeaux et Toulouse (horizon 2024, 1h10), ainsi que Bordeaux et Dax (horizon 2027). Elles permettront de relier Bordeaux à Paris en 2h05 grâce à leur continuité avec la LGV Sud Europe Atlantique reliant Tours et Bordeaux, en cours de construction et dont la mise en service est prévue pour 2017. Cette LGV SEA Tours-Bordeaux est la première construction d'une LGV en concession avec la signature du plus grand partenariat-public-privé ferroviaire en Europe en 2011<sup>1</sup>.

Il est par ailleurs prévu que la LGV soit étendue de Dax à la frontière espagnole dans un second

temps (horizon 2032), afin de permettre une liaison entre la LGV Sud-Europe Atlantique au nord avec la ligne Vitoria-Gasteiz-Bilbao/Saint-Sébastien) au sud. Suite à des études préalables (2004-2005) et un débat public (2006), la décision de création de la future LGV a été actée par le ministère des transports en 2012, notamment pour limiter le transport de marchandises par camion sur l'autoroute Espagne-Bayonne-Bordeaux. Pour cela, un projet d'intérêt général a été créé, mais les enquêtes publiques liées à ce dernier projet sont prévues ultérieurement.

Le groupe SNCF Réseaux (ex-RFF) est en charge de la maîtrise d'ouvrage du GPSO, qui devrait coûter 9.486 milliards d'euros et concerner une emprise de 4804 hectares :

- 327 kilomètres de lignes nouvelles, pour 8,3 milliards d'euros ;
- des aménagements au sud de Bordeaux (613 millions d'euros) et au nord de Toulouse (566 millions d'euros).

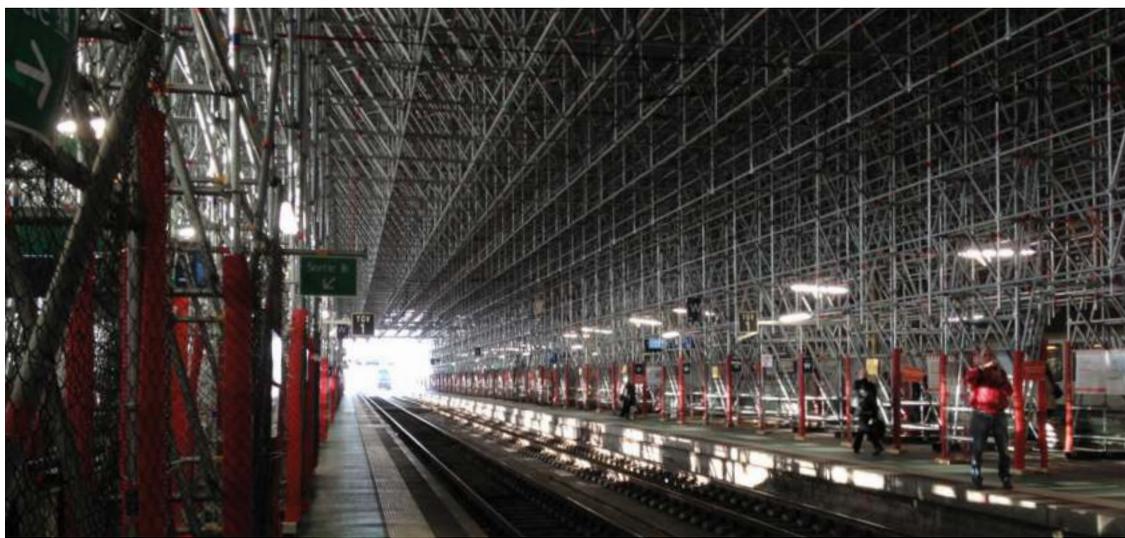
Trois enquêtes publiques ont été mises en œuvre :

- une première, relative au projet d'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux ;
- une seconde, relative au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;
- une dernière, relative aux travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Les concertations se sont déroulées entre le 14 octobre et le 8 décembre 2014. Suite aux avis défavorables de la commission d'enquête publique en mars 2015 pour les trois enquêtes publiques concertées et un avis négatif de la cour des comptes en octobre 2014, une déclaration d'utilité publique a été prise par l'exécutif en septembre 2015.

*1. Le concédant étant SNCF Réseau et la société concessionnaire LISÉA, qui a 50 ans pour amortir ses investissements grâce aux redevances versées par les entreprises ferroviaires empruntant la ligne.*

*La gare de Bordeaux  
en rénovation,  
une cathédrale  
d'échafaudages.*



Cette décision n'a pas fait l'objet d'un consensus, loin s'en faut. Les opposants, notamment les riverains, viticulteurs de Sauternes et Barsac ou associations de protection de l'environnement, critiquent un projet jugé contraire par plus de 90% des personnes concertées « contraire à l'intérêt général » et son coût, rappelant la faible viabilité économique des LGV (LGV Perpignan/Figueras et LGV Bordeaux/Tours en cours de construction).

Dans un contexte français où la LGV apparaît comme un outil de dynamisation et d'ouverture des territoires, on peut s'interroger sur la pertinence de cet idéal qui tend à s'imposer sur l'ensemble du territoire national.

Ainsi, si Vinci parlait de « scénario catastrophe » pour le groupement Lisea (Vinci, Caisse des dépôts et consignations, Meridiam et Ardian), gestionnaire en charge de l'exploitation du tronçon (portant le risque de trafic), il évoque en réalité la question du déséquilibre financier de cette ligne, avant même sa livraison, apparaît prégnante. Elle pose plus largement la question d'un équilibre

à définir : la fréquence des trafics définie par la SNCF, a priori définie par la demande doit permettre l'entrée de recettes notamment via le paiement des péages.

Le risque d'un déséquilibre financier apparaît réel. Ainsi, pour la LGV Tours-Bordeaux, la Cour des comptes s'était déjà inquiétée de la pertinence de cette ligne dans son rapport<sup>2</sup>, soulignant un contexte non propice à de tels projets : une stagnation de la fréquentation, une perte de rentabilité, la concurrence d'autres modes de transport en développement, et partant, une marge opérationnelle de l'activité TGV sensiblement dégradée en termes de chiffre d'affaires.

La viabilité réelle des LGV est donc conditionnée par une fréquentation forte des usagers, que l'on ne peut qu'appeler de nos vœux.

*2. Rapport Cour des comptes, « la grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence », octobre 2014, disponible sur le site internet de la Cour des comptes.*

## Les Bassins à flot



Perspective du quartier des bassins à flot imaginé par l'agence ANMA.

« Les bassins à flots de Bordeaux dégagent une atmosphère très particulière, entre nostalgie du passé et fascination des grands espaces du futur ; entre l'abandon et la promesse d'un avenir. C'est un paysage contrasté, formé de hangars et d'objets portuaires tels que grues, rails, formes de radoub, silos et bien sûr la base sous-marine, autant d'éléments qui créent un décor atypique que l'on voudrait préserver à tout prix. Mais c'est aussi un territoire d'eau ouvert sur les lointains, avec de grandes perspectives sur les côtes de la rive droite, sur la Garonne et, au nord, sur les immeubles des Aubiers et le secteur du lac. Ainsi, les bassins à flots dégagent un génie du lieu extraordinaire, poétique, intime et grandiose sur lequel il faudra appuyer le nouveau projet urbain ».

Bordeaux – Secteur Lucien Faure / Bassins à Flots, Assistance à la définition et à la coordination d'un projet urbain, Janvier 2009, p. 2.

### Prolonger les quais et régénérer les friches

Situé à l'interface de plusieurs quartiers historiques de Bordeaux, Bacalan et Chartrons, le site portuaire occupe une position stratégique dans la requalification du Nord de l'agglomération à quelques encablures du nouveau pont Bacalan-

Bastide, inauguré depuis Mars 2013 sous le nom pont Jacques Chaban Delmas, et porte d'entrée des quais nouvellement réaménagés.

Vaste projet urbain de 162 hectares dont 13 hectares de plan d'eau, il s'étend sur un site portuaire quelque peu délaissé, certains bordelais le considérant « aux portes de la ville ». Ce dernier, qui fait suite à une concertation et un appel d'offres remporté en Juillet 2008, s'inscrit dans la veine du projet de l'Ile de Nantes, à l'époque véritable référence de la requalification de friches portuaires de la côte atlantique.

Portées par un maire emblématique, Alain Juppé, soucieux de « réveiller la belle endormie », la ville de Bordeaux et la communauté urbaine ont mis en place un programme de développement de la métropole bordelaise à 2030. Outre une volonté de construire jusqu'à 100 000 nouveaux logements, la ville s'est engagée depuis de nombreuses années dans une requalification de ces espaces publics et une régénération de ces friches industrialo-portuaires à l'instar des bassins à flot.

## Une concertation au préalable

Sous la volonté d'Alain Juppé persuadé que « les Bassins à flots seront le quartier le plus recherché par ceux qui veulent à la fois un cadre très urbain, dans un paysage magique, un logement durable et une accessibilité immédiate au centre ville », la ville et la Communauté Urbaine de Bordeaux, la CUB, – mettent en place la définition des fondamentaux du projet. Ces fondamentaux du projet sont élaborés à la suite de réunions de concertation rassemblant dans une même salle plus de cent cinquante protagonistes et acteurs de ce quartier, qu'ils soient habitants, chefs d'entreprises et associatifs. Cette réunion du 9 Décembre 2008, faisant suite à des réunions de concertation ayant eu lieu pour le quartier de la Bastide depuis 2006 s'organise en douze tables animées par un repré-

sentant de la ville ou de la CUB, et où chacun à la parole et s'exprime sur son quartier selon cinq thèmes prédéfinis. Ces thèmes, très ouverts et larges, ont permis à l'ensemble des acteurs présents sur le site des bassins de s'exprimer autour d'une idée, autour d'une vision partagée pour le futur aménagement du site. Michèle Laruë-Charlus, directeur général de l'aménagement urbain, précise qu'ils « n'ont pas parlé de projet, parce qu'il n'y a pas encore de projet » car c'est à partir de cette matière qu'interviendra le futur urbaniste responsable de l'aménagement du site. La ville et la CUB se sont alors associées avec le Grand Port Maritime de Bordeaux, (GPMB) principal utilisateur et propriétaire du site afin de mettre en commun les ressources et de faciliter la mise en œuvre de ce futur projet.

*Les opérations de logements nouvellement construites contrastent avec les vestiges du passé portuaire.*





### Urbanisme négocié et partenariats financiers

Début 2010, Alain Juppé, dans le deuxième livret de concertation faisant l'état des lieux de l'avancement du projet résume assez bien la démarche adoptée : « *Ce projet n'est pas gravé dans le marbre. Si les principes en sont fixés, car ils correspondent à ce que vous avez vous-même souhaité, il évoluera beaucoup dans sa forme, au gré des opportunités et des aléas et c'est une bonne chose car un projet doit être avant tout vivant.* »



*Présentation de la maquette dans la maison du projet qui accueille l'Atelier des Bassins à Flot.*

Instigateur d'un nouveau mode de gouvernance dans l'urbanisme, l'urbanisme négocié, érigé en mode de faire, se traduit par la mise en place d'Ateliers où propriétaires fonciers, élus et experts se côtoient pour faire le projet. Dans ce contexte, l'Atelier des Bassins à flots, mis en place depuis mars 2010, existe depuis la définition du projet urbain. Son rôle s'est précisé au fil des réunions et permet, une à deux fois par mois,

### zoom sur...

Les invariants et le déjà-là de l'A/NM/A

Le projet des bassins à flots repose sur un mode de conception tiré du génie du lieu sur lequel Nicolas Michelin base tout son discours. (voir citation à la fin) Dès 2009, l'ANMA réalise un plan-guide évolutif de l'aménagement du quartier. Définit les grands invariants du projet.

Le quartier devra répondre à une conception prenant en compte le patrimoine vivant dont il faudra préserver la présence au maximum, en faire de l'ordinaire-extraordinaire par une mise en scène des principaux éléments tels que la base sous-marine, la maison des écluses, le garage moderne, les silos, les grues et les hangars actifs de qualité. Cela par un travail sur-mesure induisant un esprit de recherche et d'innovation permettant la réalisation d'un nouveau projet adapté à son site.

Les invariants sont ainsi synthétisés en six idées

de discuter et d'arbitrer, sous la houlette d'Alain Juppé et Vincent Feltesse, des décisions sur certains points d'actualité et de recevoir les porteurs de projet de manière collégiale. Les ateliers, qui peuvent se dérouler sur deux jours, sont organisés en deux temps : le matin sont abordées les thématiques du projet urbain et les orientations stratégiques du projet, tandis que l'après-midi est destinée à l'accueil des porteurs de projet. Les porteurs de projet sont des promoteurs, des propriétaires fonciers mais aussi des acteurs de la vie associative et culturelle ou économique. Les premières séances des ateliers permettent à l'ANMA d'explicitier, de faire comprendre « l'esprit du projet » et d'initier le dialogue entre les acteurs concernés. Ainsi, le contexte opérationnel particulier des bassins à flots imposant des dispositifs



*Profil du nouveau quartier qui fait l'interface entre Bacalan et les bassins.*

forts, six images qui vont servir aussi bien d'explications dans un souci pédagogique et didactique que de fils conducteurs tout au long du processus. La CUB, la ville de Bordeaux et le GPMB ont participé et validé cette approche du projet que l'ANMA a théorisé et représenté :

- à partir des interfaces du quartier, créer un éco-quartier inédit
- cheminer vers les bassins
- faire la ville autrement à partir de l'échelle des grands îlots
- des îlots traversés par des sentes menant aux bassins
- une silhouette de toitures ponctuée par des émergences
- un quartier mixte : un « usage public » dans chaque grand îlot

Ces invariants permettent la mise en place d'une

culture partagée, à laquelle se réfère chacun des acteurs du projet. Ils fixent une attitude par rapport à la nature en ville, l'infrastructure douce, la variété et la mixité du bâti, la programmation des rez-de-chaussée et la morphologie des immeubles. Ces invariants définissent une forme urbaine générale, une silhouette pour le quartier. Le plan-guide qui en tiré est donc un document évolutif qui se précise au gré des opportunités foncières, de la programmation des équipements publics et de l'avancée des opérations.

singuliers et adaptés, le cahier des charges urbanistiques, architecturales et paysagères n'est plus le seul document remis aux porteurs de projet. C'est tout une méthode et un procédé ouvert à la négociation et au dialogue qui s'opère.

L'atelier des bassins et le porteur de projet proposent chacun une liste d'architectes, dont le contenu est mixé afin de créer une ouverture au niveau de la commande architecturale. À la suite d'un oral de sélection, le jury - Ville de Bordeaux, CUB, Port autonome, Agence Nicolas Michelin & Associés- et le porteur de projet désignent un ou plusieurs lauréats. Néanmoins, le porteur de projet possède un droit de veto quant au choix de son architecte. Corrélativement au choix des architectes, un dialogue s'instaure entre le por-

teur de projet et l'atelier des bassins sur la programmation des lots.

Ces ateliers et la méthode de l'urbanisme négocié permettent alors de valider ou non les différents projets d'architecture suivant l'avis des différents acteurs : la ville de Bordeaux, la CUB, le Grand port maritime de Bordeaux, l'ANMA et les promoteurs immobiliers qui investissent dans le quartier.

En 2013, plus de 4000 logements ont fait l'objet de permis de construire ainsi que 100 000 m<sup>2</sup> SHON de commerces et services.

## Un patrimoine de logements sociaux à réhabiliter

### La Rive Droite et son vaste projet de renouvellement urbain

Sur la rive droite de la Communauté Urbaine de Bordeaux, ce ne sont pas moins de quatre conventions partenariales de rénovation urbaine qui ont été signées avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) entre 2005 et 2009. À Bassens, Lormont, Cenon et Floirac, plus de 345 millions d'euros ont été investis dont 115 millions d'euros de subvention de l'ANRU. Les territoires choisis sont hérités du périmètre du Grand Projet de Ville lancé par l'Etat en 2000 qui avait pour spécificité d'être intercommunal. Ce GPV s'articulait historiquement autour de quatre axes majeurs : le renouvellement urbain, les politiques d'accompagnement économique, social et culturel, la revalorisation de l'image de la Rive Droite, trop souvent marginalisée face à la rive gauche, et le développement du parc des Côteaux, un atout majeur du territoire.



*Visite du Grand Projet des Villes Rive Droite (Bassens, Cenon, Floirac, Lormont).*

### Retour sur l'histoire du site

Originellement, la Rive Droite s'est urbanisée beaucoup plus tardivement, étant constituée de marécages et de terres non cultivables. La construction du Pont de Bordeaux (mis en service en 1822) accélère l'urbanisation de la Rive Droite. Les quatre communes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont regroupent aujourd'hui près de 66 000 habitants sur un territoire stratégique en cœur d'agglomération.

### Une mise en œuvre en mode projet : le groupement d'intérêt public (GIP)

Afin de mettre en œuvre un Grand Projet de Ville d'une telle ampleur, un Groupement d'Intérêt Général (GIP) a été mis en place, dirigé par Étienne Parrain, notre accompagnateur de la journée. En effet, le GPV Rive droite représente 10% de l'agglomération bordelaise, 300 opérations, 15 opérateurs et 12 800 logements sociaux. Un projet de cette envergure nécessitait donc une importante ingénierie de projet.

### Zoom sur la réhabilitation des tours de Saint-Hilaire dans le quartier de Génicart à Lormont

La ville de Lormont s'est historiquement développée entre le fleuve et le plateau bocager. Mais à partir des années 1960, avec la création de la ZUP des Hauts de Garonne, le petit village de 4 000 habitants devient, avec plus de 20 000 habitants en 2013 (Insee), la huitième ville du département sur un territoire marqué par la présence de lourdes infrastructures routières et ferroviaires constituant autant de barrières physiques entre les quartiers de la ville (Convention ANRU, 2006).

*Le secteur Libération,  
projet de rénovation  
urbaine du Bas-Floirac.*



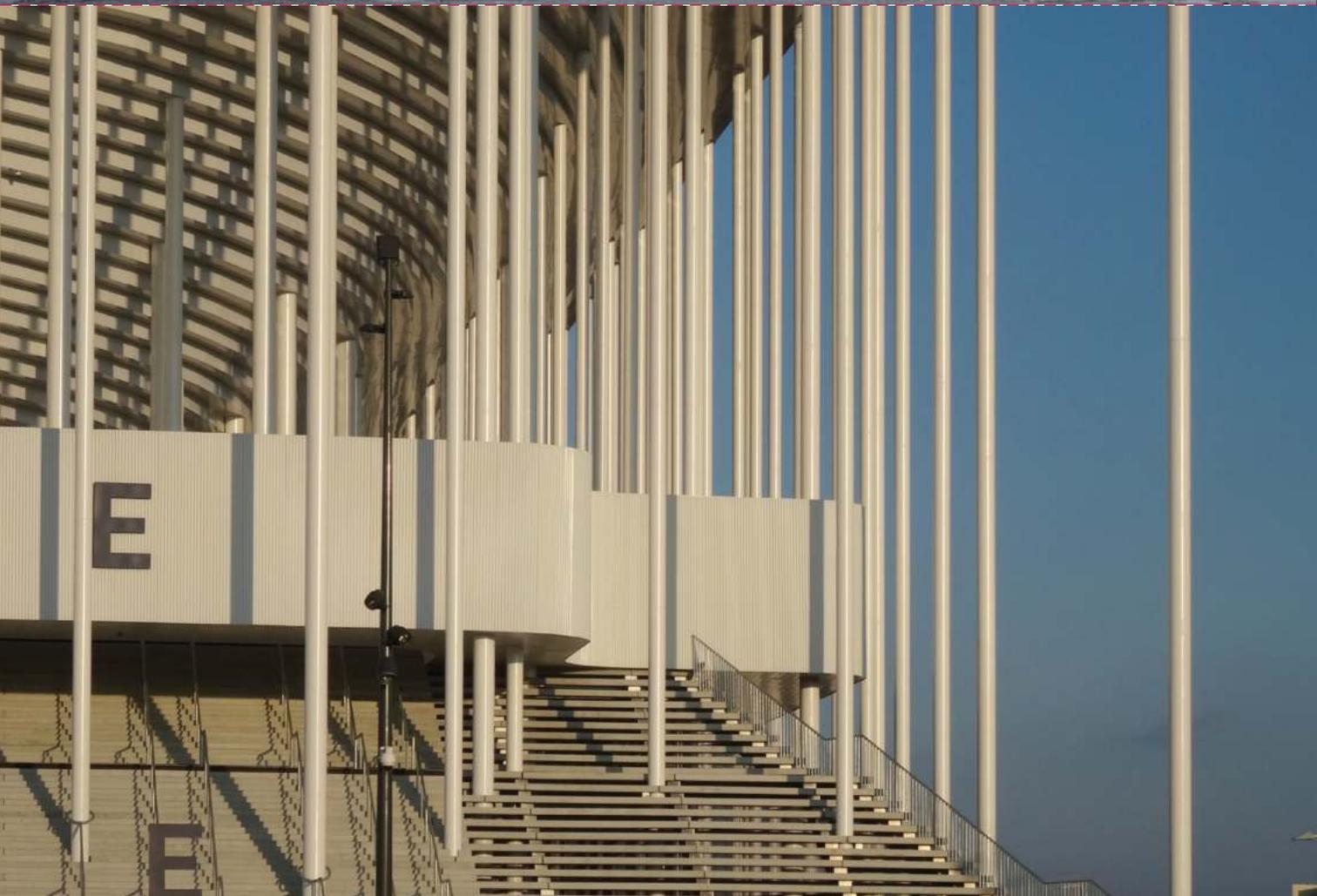
*Le Secteur Saint Hilaire-  
Ronsard à Lormont.*

La ville de Lormont bat en outre le record aquitain avec 66% de logements sociaux. Mais aujourd'hui, le quartier a connu de lourdes transformations avec de nombreuses démolitions, reconstructions, résidentialisations mais aussi réhabilitations et réaménagement des espaces publics. L'approche de la réhabilitation adoptée par l'agence d'architecture LAN est à ce titre extrêmement innovante. Grâce au travail réalisé sur les façades (qui a permis d'améliorer significativement la consommation énergétique des bâtiments), il a été possible de générer des espaces de vie supplémentaires en offrant aux habitants des loggias plus spacieuses d'environ cinq mètres carrés. Les réhabilitations des trois tours de Saint-Hilaire aujourd'hui achevées donnent un réel cachet au quartier. L'esplanade centrale imaginée comme un espace ouvert aménagé autour d'un espace de jeu, semble déjà avoir été complètement appropriée par les enfants du quartier.

### **Le renouvellement de la Rive Droite : vitrine d'innovation urbaine ?**

Dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) lancé en 2014, le GPV souhaite s'orienter vers une dynamique d'innovation regroupée autour des quatre axes suivants : une ville habitée, une ville active, une ville nature et une ville incarnée. Néanmoins, les financements de l'ANRU dans le cadre de ce deuxième programme national de renouvellement urbain s'annoncent bien moindres et constituent, à ce titre, un défi de plus à relever pour les acteurs de ce GPV, lancé maintenant il y a plus de quinze ans.

---



## Des projets vitrines, symbole de l'ambition métropolitaine

### Un stade: pour qui et pour-quoi?

*Le projet Darwin dans l'ancienne caserne Niel sur la rive droite de la Garonne.*

Le Nouveau stade de Bordeaux semble représenter, par deux facettes, le parfait outil de marketing territorial. En effet, il rassemble deux aspects utilisés par les gouvernements locaux des villes pour faire parler de leur territoire qui sont le sport et un grand nom de l'architecture. Les stades sont souvent choisis pour participer à l'amélioration de l'image des villes grâce à leur capacité à rassembler les foules et à retransmettre les événements qui s'y passent par médias interposés. Cependant, le stade Matmut Atlantique a-t-il vraiment été un vecteur de mobilisation et d'image pour la ville de Bordeaux étant donné sa localisation, son coût et sa nécessité ?

Le Nouveau stade de Bordeaux est situé dans le quartier de Bordeaux-Lac et a été inauguré le 18 mai 2015. Avec ses 42 115 places, il est le sixième stade français en nombre de places assises. Le stade est multifonctionnel puisqu'il accueillera, en plus des matchs de football, des matchs de rugby ainsi que des événements culturels et sportifs. Ce nouveau stade a été construit par le groupement VINCI-FAYAT et celui-ci a confié la conception du projet à l'agence d'architecture internationale Herzog & de Meuron. Cette oeuvre architecturale apparaît comme légère et transparente. L'idée maîtresse du projet fut la reconstitution de la forêt landaise, ce qui s'est traduit par de nombreux poteaux aux diamètres différents, certains porteurs, d'autres qui ne sont qu'agrèments afin d'en avoir un nombre suffisant pour représenter une forêt.

*Le nouveau stade de Bordeaux, par les 'architectes' suisses Herzog et de Meuron.*

La localisation du Nouveau stade a respecté les recommandations de Jacques Chaban-Delmas qui expliquait que les grands équipements devaient se trouver au nord de la ville. Cependant, le secteur de Bordeaux-Lac, malgré sa nouvelle attractivité, est situé très loin du centre-ville et, surtout, dans un secteur déjà surchargé en termes de flux avant même la réalisation du stade. Au moment de grands événements, il y a donc une saturation des transports. Ensuite, concernant les dépenses, la réalisation du stade a coûté 183 millions d'euros. Ceci est dû au choix de ces grands architectes, mais également aux matériaux très coûteux utilisés et aux nombreux poteaux non porteurs qui ont été rajoutés. Cette question de coût a engendré plusieurs oppositions au projet dont celle du parti socialiste de Bordeaux qui dénonce des vices de formes et des violations de la loi.

Il est possible de parler d'instrumentalisation, pour la compétition politique, du nouveau stade de Bordeaux. La création d'un tel équipement peut avoir un effet stimulant sur le rayonnement de la ville mais également sur l'assise politique du maire, porteur du projet, soit Alain Juppé dans ce cas précis. Un tel projet peut servir à un certain affichage politique de la part des élus, en effet, il peut être perçu comme un accélérateur de croissance pour la métropole. Dans le même temps, c'est également un moyen d'affirmation pour les grands clubs de football (ici les Girondins) associés à sa création.

← ————

En témoigne le montage juridique particulier dont a fait l'objet le stade bordelais puisque que l'on est ici face à un cas de partenariat public-privé, c'est-à-dire que la ville est propriétaire mais a recours à des partenaires privés pour financer et exploiter le stade. Ainsi, Bordeaux rembourse le constructeur exploitant (dans ce cas, le groupe VINCI-FAYAT) et perçoit une redevance de la part du club résident. Le nouveau grand stade de Bordeaux est également un bon exemple de naming c'est à dire qu'une entreprise (ici le Groupe Matmut) va donner temporairement (10 ans dans ce cas) son nom à un équipement afin de récupérer les retombées économiques générées, par le marketing par exemple.

Ce type de montage a été fortement remis en cause et critiqué notamment à cause du manque de résultats du stade depuis sa mise en service. En effet, le taux de remplissage n'était que de 60,2% début 2015, tout juste supérieur à celui de l'ancien stade Chaban Delmas aujourd'hui fortement dégradé.

Ce grand stade paraît donc avoir eu un rôle à jouer dans l'affirmation de la métropole bordelaise sur la scène française mais également sur la scène internationale. Et cela d'autant plus, qu'il a été réalisé dans le cadre de l'Euro 2016, incarnation parfaite du sport spectacle. Il a donc un rôle à jouer dans le marketing territorial et la compétition entre les villes puisque l'on a vu apparaître récemment plusieurs nouveaux grands stades sur le territoire français, tous considérés comme moteurs du dynamisme des métropoles d'équilibres.

La pertinence d'un tel stade, dans le cadre plus global d'un projet de développement urbain, est donc ici interrogée. Il existe en effet le risque, déjà pointé à l'origine par les détracteurs du projet, que ce stade devienne une structure hors-sol, sans aucune logique de connexion au reste de la ville alors même que la proximité paraît nécessaire afin d'en faire un véritable marqueur territorial et de favoriser l'appropriation de cet équipement par les bordelais.

—————

*Vue d'ensemble du nouveau stade de Bordeaux.*



## La comédie urbaine

**B**ordelaise d'origine, Deux Degrés est une agence de stratégie et de promotion territoriale fondée en 2010 par deux géographes et urbanistes, Mathieu Zimmer et Florian Rodriguez, dont la particularité réside dans leur « regard décalé sur l'aménagement et les évolutions de la société ». De la médiation à la cartographie, en passant par le blog, leur approche, sans cesse en évolution, reste toujours au service d'une prospective urbaine accessible. Si nous les rencontrons dans le cadre de cette revue, c'est parce qu'ils ont publié « Bordeaux Safari » en 2014, ouvrage ludique et rafraîchissant sur la savane bordelaise, « un guide-jouable, fruit des amours interdites entre un guide et un livre dont vous êtes le héros ». Adeptes du raisonnement par l'absurde pour mettre à jour les failles d'un urbanisme contemporain et ses dogmes qui parfois s'essoufflent et tournent en rond, ils prouvent que pratique et registre comique ne sont pas incompatibles, bien au contraire, en particulier lorsqu'il s'agit de montrer l'envers du décor. Le rideau se lève. Entretien en cinq actes.

1. ZIMMER, Mathieu in BALDASSI, Margot. « Plaidoyer pour un urbanisme des petites b\*\*\*\* : entretien avec Deux Degrés, auteurs du "Petit Paris" » in [www.pop-up-urbain.com](http://www.pop-up-urbain.com), le 18 juillet 2013.

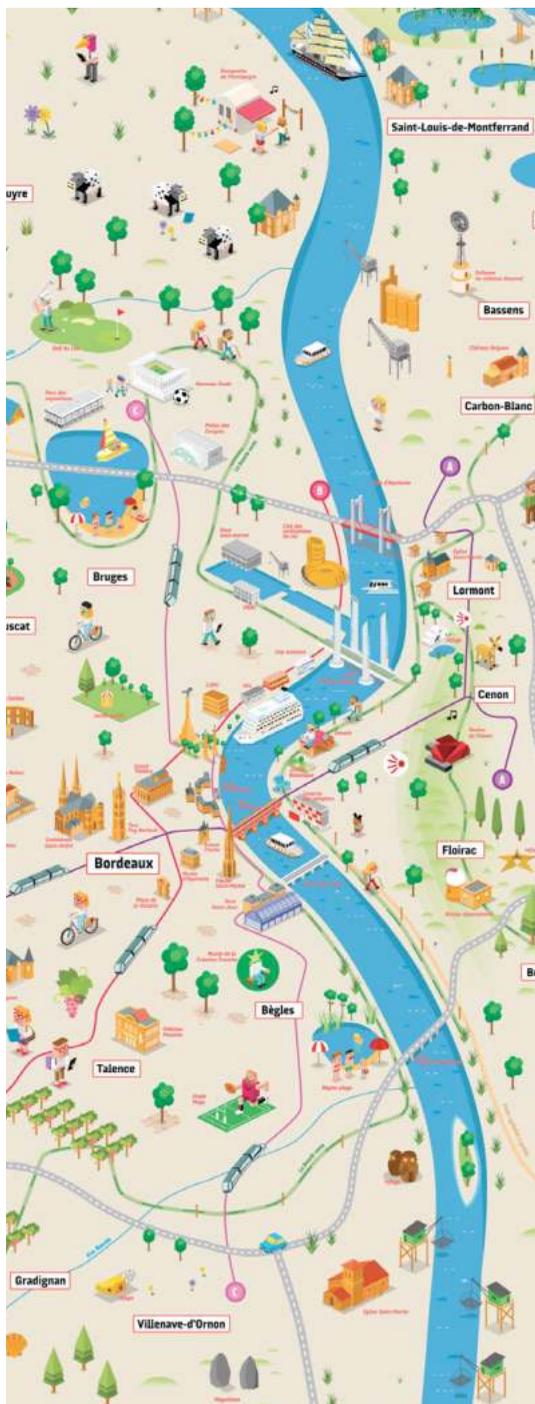
**La COP 21 s'achève. Aujourd'hui, tout le monde est formel, il faut limiter la température à deux degrés. Ça chauffe, deux degrés c'est déjà trop. Too hot. Pour une fois, vous semblez faire comme tout le monde. Au fait, pourquoi Deux Degrés ?**

**Deux Degrés :** Déjà, c'est pas nous qui faisons comme tout le monde, c'est tout le monde qui fait comme nous ! Deux degrés, c'était surtout une référence au second degré, une capacité qui fait profondément défaut dans notre profession... et c'est vrai... c'était aussi un peu pour doper notre référencement internet grâce aux angoissés du climat.

### Acte I De la métropole

Dans votre ouvrage *Le Petit Paris*, vous prenez à rebours, non sans un certain sarcasme, le dogme dominant d'une métropolisation dite « libérale », selon vous véritable « concours de b\*\*\*\* pour neuneus qui se passionnent pour les classements entre grandes villes<sup>1</sup> ». Vous parlez de réduction, de désurbanisation, et l'on sent presque apparaître en filigrane la notion de décroissance : y croyez-vous réellement, vous rêvez-vous en Ungers ou est-ce simplement pour l'amour de la polémique ? Ensuite, bien que les échelles ne soient pas les mêmes, osons la comparaison : vous parlez d'un Petit Paris, quid d'un Petit Bordeaux ? Est-il bien raisonnable de viser le 1 000 000 d'habitants, les 50 000 logements, les 55 000 hectares pour la nature ? Ne faudrait-il pas plutôt laisser la belle endormie tranquillement assoupie ? Enfin, avez-vous peur de la métropole ou, pour le dire autrement, n'idéalisez-vous pas la ville moyenne ?

Soyons clairs : la décroissance, c'est pas le sujet ! On s'en est tenu à interroger la croissance : ça amène quoi de positif ou de négatif pour une ville et, surtout (mais alors surtout), ça amène quoi de positif ou de négatif pour ses habitants ! La vraie question du Petit Paris, c'est : pourquoi promeut-on un Grand Paris dans un pays où les gens rêvent de petites villes (y compris les Parisiens eux-mêmes) ? Le truc inacceptable dans le Grand Paris, c'est qu'on trouve normal que des gens soient obligés de venir y passer quelques années de leur vie pour des raisons professionnelles. Un peu comme si on réinventait une forme de service militaire : t'as 25 ans et un diplôme, OK, tu vas à

inter-  
view

*BORDEAUX  
MÉTROPOLE MAP  
Carte conçue par Deux  
Degrés et illustrée par  
Guillaumit pour le compte  
de l'Office de tourisme  
de Bordeaux Métropole.  
Valorisant l'ensemble du  
territoire de Bordeaux  
Métropole, elle est  
disponible dans les locaux  
de l'office de tourisme  
de Bordeaux Métropole  
depuis avril 2015.*

Paris pour 5 à 10 ans. Déjà c'est plus long, et c'est plus pernicieux (t'es pas obligé... mais t'es obligé). La seule aspiration que l'on porte, c'est celle du choix résidentiel. Plein de gens déclarent ne pas/plus vouloir vivre en région parisienne et quand ça représente des millions de gens, ça devient préoccupant. Au passage, on n'idéalise pas la ville moyenne, ça a de très bons mais aussi de très mauvais côtés : difficulté pour trouver du boulot pour les deux membres d'un même ménage, offre de loisirs plus limitée, perspectives sociales et sexuelles réduites pour les célibataires, etc. Mais beaucoup de gens déclarent vouloir y vivre (à tort ou à raison). Donc s'il y a des « clients » pour la ville moyenne, qui en plus s'avèrent être des gens qui ne veulent pas/plus vivre à Paris... alors le projet politique d'aménagement du territoire semble tout trouvé ! On ne dit rien de plus.

***Notre aspiration, c'est la liberté du choix résidentiel. C'est admettre qu'il y a plein de profils de villes, plein de profils et d'aspirations d'habitants, et que ça devrait pouvoir coller aussi bien que sur Meetic (notamment en dehors de Paris et des grandes métropoles).***

Cette question de l'attractivité, la vraie, celle qui est exprimée (pas celle mesurée par les analystes économiques). À Bordeaux, pour l'instant, il y a encore une grande majorité de la population qui est contente d'y vivre (contrairement à Paris). Pour l'instant l'équation *cool x agréable à vivre x y'a des services* est encore bonne. A un moment donné, cette équation ne sera plus satisfaisante (on le sent venir pour des questions de prix des loyers notamment). La question à Bordeaux c'est



comment on préserve un cadre de vie relativement plébiscité alors qu'à Paris, la question c'est plutôt comment on améliore une situation merdique et dispensable pour beaucoup de gens ?

## Acte II De la boulimie

Depuis déjà un certain temps, Bordeaux collectionne les grands pro(ob)jets d'architecture : une Cité du vin conçue par X-TU, un Nouveau Stade de Bordeaux conçu par Herzog & De Meuron, un FRAC Aquitaine conçu par BIG et FREAKS, un Rocher de Palmer conçu par Bernard Tschumi, un pont Chaban-Delmas conçu par Lavigne & Chéron, etc. Pendant ce temps, de nouveaux quartiers fleurissent comme Ginko, les Bassins à flot ou encore Euratlantique. L'augmentation des impôts locaux de 5 % en 2015 et la baisse des dotations de l'État donnent pourtant à voir une autre réalité. Dans ce contexte, comment expliquer une telle appétence pour la figure du « starchitecte » ? Cette boulimie dispendieuse ne porte-t-elle pas en son sein un désastre annoncé ? Bordeaux ne court-elle pas le risque de ressembler à une ribambelle de projets autonomes et de perdre sa cohérence urbaine ?

Les « starchitectes »... nous en s'en fout un peu, et on se demande si beaucoup de gens ne s'en foutraient pas tout autant que nous (voire plus). Les grandes signatures c'est un délire de collectivités (vous avez dit « concours de b\*\*\*\* » ?) ou d'initiés qui nous laisse assez indifférent. Ce qui veut dire que l'on n'est ni énervés, ni contents... juste... on s'en fout ! Concernant la multiplication des projets : Bordeaux est restée à l'arrêt

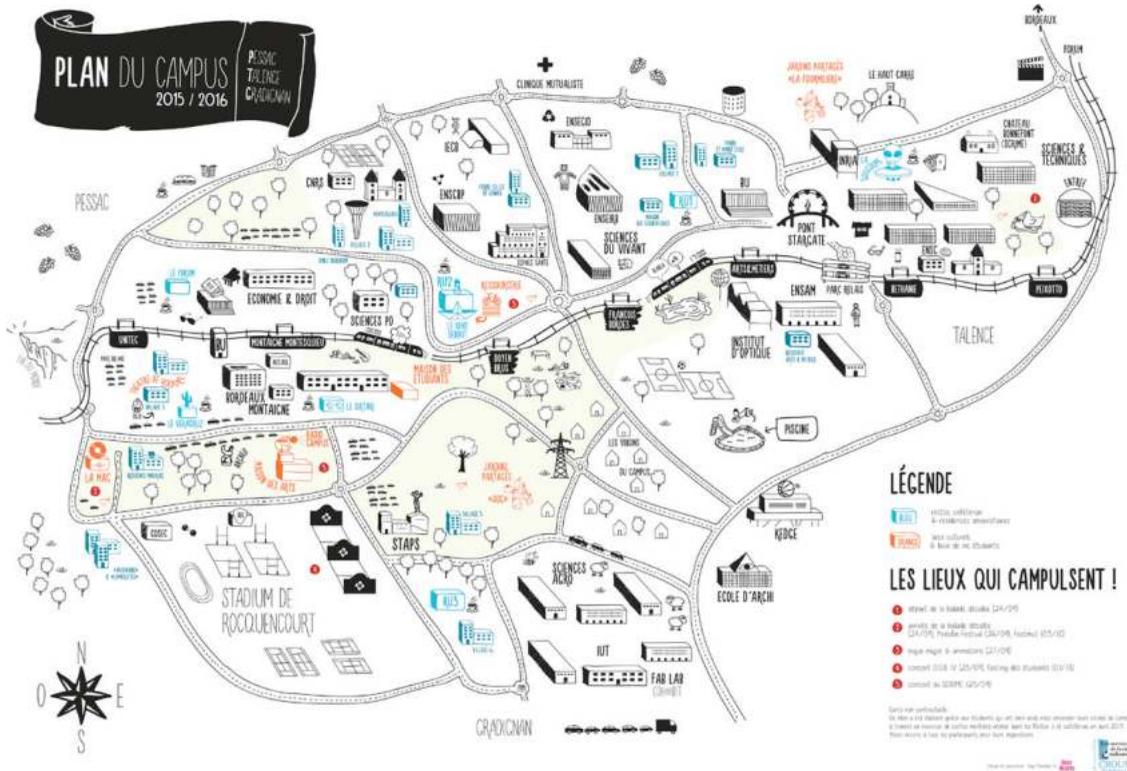
vingt ans pendant la sénilité de Chaban, alors est-ce que tous les projets en retard ne se sont pas juste concentrés sur 15 ans ?

*Le seul truc qui fait peur, en ce moment, c'est que les loyers deviennent délirants. J'en suis venu à espérer qu'enfin une grosse opération fasse un bide, pour qu'on revienne un peu sur terre. Florian (moitié de Deux Degrés)*

## Acte III Du marketing territorial

Le marketing territorial est *trendy*. Vous en êtes les nouveaux ambassadeurs, avec un fort penchant pour l'humour irrévérencieux et potache. Avec l'écriture de Bordeaux Safari, la réalisation, avec l'illustrateur Guillaumit, d'une carte sur le territoire de Bordeaux Métropole pour le compte de l'Office de tourisme de cette dernière et un plan du Campus Pessac-Talence-Gradignan pour le CROUS Aquitaine, le dessin est au cœur de votre pratique. Comment représenter – vendre – un territoire honnêtement lorsqu'on laisse tomber le voile de la blague ? Le marketing territorial peut-il conduire à une course effrénée à l'image et à la renommée ? Sans vouloir sonner réac', les outils numériques lissent sans cesse l'image des villes. L'« infographisation » du monde : fantasme ou réalité ?

On n'est pas forcément dans la blague, mais dans l'utilisation des codes locaux. Le fait que la future Cité du vin soit surnommée « la crotte » par les Bordelais... c'est drôle, mais c'est d'abord un code local (facilement compréhensible quand



CARTE DU CAMPUS  
Plan conçu par Deux  
Degrés et illustré par  
Hugo Marchais en mai  
2015 pour le compte du  
CROUS Aquitaine dans  
le cadre des campulsa-  
tions. Disponible au verso  
du programme du festival,  
il a été réalisé à partir  
de la mise en commun  
de 100 cartes mentales  
dessinées par les étudiants  
du campus.

on vient de l'extérieur, ce qui ne gâche rien). Ces codes locaux qui transparaissent dans le quotidien, l'anecdote ou la conversation de comptoir sont des mines d'or quand il s'agit de jouer des stéréotypes ou de désacraliser un discours propre, carré, trop beau pour être honnête. Autrement dit : le marketing territorial.

C'est vrai que c'est jouissif et irrévérencieux mais, comme on s'appuie sur des codes locaux et un recul qui est celui des habitants eux-mêmes, on ne peut pas résumer ça à du potache. Ça dit quelque chose de la ville (sur quoi on a nous-mêmes du mal à mettre un nom) et c'est ça que l'on cherche à mettre à en avant par nos guides-jouables Safari ou par le dessin.

**La blague (qu'on ne fait souvent que relayer), elle permet de décoder, d'envisager l'envers du décor et de rentrer un peu plus dans la réalité et la complexité d'un territoire.**

Ce qui est compliqué lorsqu'on doit vendre une image territoriale, c'est qu'on a droit qu'à deux ou trois mots-clés pour être efficace et c'est dur de sortir de ce système. C'est peut-être sur ce point-là que nous cherchons à dire plus, ou autre chose, ou autrement. Il y a de nombreuses manières d'appréhender un territoire et c'est ça qu'on essaie de montrer. En cela, on s'inspire peut-être de l'écriture de séries faussement de niche, type



*Big Bang Theory*, qui fonctionnent par références culturelles que tout le monde ne capte pas - ou pas immédiatement – mais c'est pas grave : ceux qui captent sont contents, les autres auront peut-être la curiosité de creuser. Du coup on est *trendy*. Surtout, on s'adresse aux habitants, pas aux investisseurs, donc les codes sont différents : pas de photo avec un chinois et un émir qui signent un contrat en sautant de joie au-dessus du miroir d'eau.

#### Acte IV Du tourisme

Lors d'un entretien, vous parlez d'un Bordeaux intermédiaire, celui « de la grande majorité des Bordelais, plus intéressant en terme de culture locale... mais pas le plus touristique<sup>2</sup> ! » Comment le définiriez-vous ? Peut-on le comparer à la petite couronne parisienne ? Quels endroits en particulier avez-vous en tête ? Ensuite, toujours dans cet entretien, vous affirmez « Bordeaux a beaucoup changé en vingt ans, cette confrontation entre vieilles adresses et nouveaux spots CSP++ coolos est très intéressante<sup>3</sup>. » Pourquoi ? Vingt ans, ça correspond également à l'arrivée d'Alain Juppé comme maire de Bordeaux. Comment résumeriez-vous son mandat ?

Le Bordeaux intermédiaire, c'est justement celui qui n'avait pas tant changé que ça depuis l'arrivée de Juppé, depuis les cours jusqu'aux boulevards et vers la proche banlieue, selon divers dégradés souvent peu perceptibles. Précisément une réalité qui n'existe pas à Paris où l'on change un peu de monde, entre l'intramuros et « l'au-delà ». Barbey, St-Augustin, Nansouty, St-Bruno ou Bacalan, à Bordeaux, Arlac, Mondésir, Talence ou le bas-Cenon dans le prolongement, sont autant

de quartiers révélateurs de la ville et de sa culture locale mais où il n'y a rien à voir de particulier pour un touriste. Quand t'es Bordelais, tu peux voyager en allant dans un bar portugais barrière de Bègles. Si t'es touriste, tu t'en fous ! C'est du tourisme de dimanche après-midi pour Bordelais qui en ont marre des quais.

Juppé est un mec qui, quand il a un projet, fonce. Il fonce pour le meilleur ou le pire, mais on peut pas lui reprocher son inaction – et derrière les 20 dernières années de Chaban, ça fait drôle. L'habillage est soft, mais il est un peu bourrin comme garçon, monomaniaque. Il a par exemple fait des projets un peu répétitifs sur les espaces publics comme les pavés calcaires où tu glisses quand il pleut et où il fait chaud l'été. L'unité que ça crée dans la ville est probablement l'une des raisons du succès, mais c'est probablement aussi ce qui risque de faire défaut si on se lasse des pavés calcaire – ou que des enfants meurent en glissant dessus.

**Sa force, c'est qu'il [Alain Juppé, ndlr] change de passion. Après sa période "espaces publics", on est aujourd'hui dans la période des "grands projets". La prochaine sera peut-être celle de la douceur, des arbres et de l'herbe. Il aura bouclé la boucle, ce sera bien.**

#### Acte V De la médiation

Après une rencontre avec Bernard Blanc au QG d'Aquitanis en octobre dernier qui nous a présenté les différents projets du groupe, nous sortons bluffés par leur démarche. On a vu que

2. RODRIGUEZ, Florian in BALDASSI, Margot. « Bordeaux Safari : le guide dont vous êtes le héros, par Deux Degrés » in *www.pop-up-urbain.com*, le 15 octobre 2014.

3. *Ibidem*.





**vous travailliez avec eux : c'est comment (notamment concernant les Sècheries de Bègles) ?  
Qu'est-ce qu'un médiateur culturel à la sauce Deux Degrés ?**

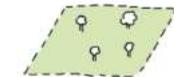
Aquitanis est vraiment un acteur intéressant, qui renouvelle ses manières de faire. Il cherche à être accompagné là-dedans. On tente à leurs côtés. Ils nous laissent des marges de manœuvre, ils font confiance, à nous de faire que ça marche. On expérimente dans de bonnes conditions. C'est de l'apprentissage mutuel. Tout le monde cherche à

savoir comment faire mieux avec moins et pour cela, on écoute les habitants pour savoir ce qu'ils veulent et on fait en sorte qu'ils se foutent pas sur la gueule (et comme ça on aménage moins de clôtures, moins de digicodes...). Donc médiateur, ça consiste tout d'abord à expliquer un projet simplement. Puis, on travaille sur l'appropriation du projet, on fait des ateliers, on plante avec eux leurs haies, on essaie de calmer leurs peurs. On les pousse à s'investir. Et surtout, on tâche de faire en sorte que ça fonctionne sur la durée. Donc il ne faut pas leur vendre du rêve mais, au contraire, être très pratique. On leur montre ce qu'ils ont à gagner à faire autrement, comme dépenser moins par exemple. Tout ne marchera pas, on se fera gueuler dessus mais si certaines nouveautés tiennent la route, c'est gagné. On va par exemple essayer de faire des vide-greniers dans un parking silo, ou mettre des paniers de basket tant qu'il n'y a pas trop de voitures. Il faut du concret : pas de promesses d'amour mais des économies, des services pratiques et pas d'usines à gaz au quotidien.

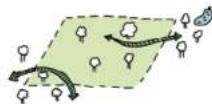
*LES QUAIS  
Mode d'emploi réalisé par  
Deux Degrés en juillet  
2015 pour le compte  
d'Aquitanis, dans le cadre  
du projet des Sècheries de  
Bègle.*

**Mode d'emploi : les principes**

**Au départ, il y a le parc des Sècheries.**



Il y a des arbres remarquables.



Il y a des corridors écologiques empruntés par des animaux.

**Puis une première volonté : retrouver l'idéal de la maison individuelle.**



Aux Sècheries, pour que le maximum d'habitants puissent profiter du quartier, il y aura des immeubles de maisons :



C'est comme 3 à 6 maisons superposées et accolées.

**Du dessert ?**

*Une salve de questions existentielles*

**Deux degrés, à la coule<sup>4</sup>. Juppé... aussi ?**

Je crois qu'il a beaucoup d'humour mais comment peut-on être à la coule quand tout le monde scrute ce que vous faites ? Il est pas assez peinarde...

**Draguez-vous dans le tramway ?**

On drague pas mais on mate (sans se frotter). Meilleure concentration filles/garçons dans un espace restreint. Ça peut satisfaire notre fibre esthétique pendant un trajet pour aller au boulot. Mais parfois, tout le monde est moche dans la rame et c'est triste...



4. voir [www.deuxdegres.net/projects/a-la-coule/](http://www.deuxdegres.net/projects/a-la-coule/)



5. *Protagoniste du Petit Paris que ses auteurs adorent détester, Antoine incarne une sorte de caricature de l'éco-citoyen : toujours donneur de leçon, jamais assez modèle.*

6. ZIMMER, Mathieu in BALDASSI, Margot. « Bordeaux Safari : le guide dont vous êtes le héros, par Deux Degrés » in *www.pop-up-urbain.com*, le 15 octobre 2014.

7. voir *www.deuxdegres.net/projects/bordeaux-safari/*

### **Tout comme Antoine<sup>5</sup>, êtes-vous de véritables écocitoyens ?**

On est probablement un peu écocitoyens, mais par réflexe ou habitude. Contrairement à Antoine, c'est peu conscient et certainement pas revendiqué. Parce que c'est sûrement très bien d'être écocitoyen, mais c'est moins bien d'être un emmerdeur donneur de leçons.

### **L'écosystème Darwin, deux mots (ou trois) ?**

Darwin... un lieu vraiment agréable mais qui sert de niche écologique à des espèces bizarres. Tout est plus beau, mais, du coup, tout est un peu plus faux. On sent qu'il y a une agence de com' derrière tout ça.

**Et ce n'est est pas un écosystème : il manque un prédateur pour emmerder les community managers qui se croient à San Francisco.**

### **Le fait d'avoir étudié l'urbanisme à Bordeaux a-t-il affecté votre manière de penser celui-ci ?**

**Mathieu (moitié de Deux Degrés) :** Pour moi, c'est surtout d'avoir grandi dans un lotissement qui a influencé ma vision de la ville, donc j'aime bien les raquettes. Florian, c'est un urbain avec des réflexes méditerranéens.

### **Vous avez dit « les classes créatives et l'aura qui les entourent commencent à nous faire chier<sup>6</sup> (...) » : auriez-vous peur des CSP++ ? Pire, pensez-vous en être ?**

On est vaguement créatifs, mais sans les revenus

d'un CSP++... et mal fringués. Le danger, c'est la caricature, la monospécialisation. Tous les espaces de *co-working* pour designers, c'est super, mais une grosse usine Ford, c'est mieux. On aime bien que tout le monde soit représenté en ville et que la ville soit pensée pour tout le monde - et pas seulement pour le Graal du moment.

### **Si résumer Bordeaux à un « selfie en moccasins devant le miroir d'eau<sup>7</sup> » est un peu vrai, poussons la rhétorique un peu plus loin : avez-vous d'autres traits d'esprit à adresser aux bordelais ?**

Par exemple, « avoir un mode de locomotion bizarre mais visible sur les quais un dimanche après-midi ». On aimerait populariser « le demi à deux euros dans un bar portugais après une partie de pétanque », mais c'est pas gagné ! Sinon, « s'intéresser au football tous les dix ans quand on gagne un titre ».

## 50 000 logements, à quel prix ?

A travers la densification des abords des stations de tram, l'opération 50 000 logements répond à un triple objectif : offrir de nouveaux logements aux futurs habitants de la métropole et permettre aux bordelais de se loger à moindre coût tout en limitant l'étalement urbain. La logique est connue : une augmentation de l'offre entraîne la baisse des prix - baisse fortement attendue dans la quatrième ville de province la plus chère de France. Les objectifs de l'opération sont ambitieux : deux tiers de la production devront être commercialisés en dessous de 2 500 €/m<sup>2</sup> (contre une moyenne de 3750 €/m<sup>2</sup> dans le parc neuf), sans pour autant rogner sur la qualité.

Bien que les promoteurs se soient engagés à respecter ce seuil, les moyens mis à leur disposition sont particulièrement limités. En effet, la construction des lignes de tram - démarrée en 2000 - ne s'est pas accompagnée d'une politique foncière adaptée à une production de logements abordables. Bordeaux a toujours refusé de se do-

ter d'un Etablissement Public Foncier et la Fab (Société Publique Locale chargée du pilotage de l'opération) n'a été créée qu'en 2012, privant la ville d'un contrôle des valeurs foncières de référence.

Si la Fab est chargée d'aménager plusieurs îlots témoin à court terme, ceux-ci ne représentent que 2 000 à 2 500 logements bâtis sur un foncier déjà maîtrisé ou aisément mutable. Restera alors aux acteurs privés la tâche d'édifier les logements restants dans un contexte fortement concurrentiel. Bien que la charte fixe une charge foncière maximale de 280€/m<sup>2</sup> pour les opérateurs, celle-ci ne garantit en rien une stabilisation des prix.

En effet, le marché du foncier est ainsi fait qu'une baisse de la demande conduit à une rétention des terrains, les propriétaires fonciers préférant attendre une nouvelle hausse des valeurs. Les exigences de la Métropole risquent donc de limiter les possibilités d'acquisition foncière, compromettant ainsi ses objectifs de construction.

*Fresque réalisée pour expliciter la démarche des 50 000 logements, Diane Berg pour le centre d'architecture Arc en Rêve.*



## Darwin écosystème sur la Rive droite de Bordeaux

1. Jean Marc Gancille, cofondateur de Darwin écosystème, Ecologik février-mars 2015.

Le projet Darwin Ecosystème, dont le nom évoque déjà l'idée d'adaptation et de régénération, a été initié par Philippe Barre et Jean-Marc Gancille et s'est implanté sur un périmètre de 9 714 m<sup>2</sup>, intégrant les anciennes casernes Niel, un patrimoine militaire remarquable sur la rive droite de Bordeaux à proximité immédiate du Parc aux Angéliques de Michel Desvignes. La réhabilitation de ce lieu historique, débutée en 2010, a permis de développer des programmes innovants à travers « une approche plus collaborative et écologiquement responsable »<sup>1</sup>.

Les multiples réalisations sur le site, les magasins, les espaces de travail modulables et mutualisables pensés pour les start up, et les activités proposées (le skatepark, « la ferme Niel », ...) manifestent clairement cette volonté « d'hybrider collaboration économique, transition écologique et alternatives citoyennes ».

Bien que la puissance publique finance moins de 6% du projet et que certains aménagements de l'espace public se fassent encore attendre, cette initiative privée n'en est pas moins appréciée et soutenue par la mairie de Bordeaux (Alain Juppé parle de ce lieu comme d'une « pépite »<sup>2</sup>), ainsi que par l'ancienne CUB qui a proposé aux entrepreneurs un prix de cession du terrain relativement peu élevé par rapport aux autres projets qui se développent sur la Rive Droite de Bordeaux, et tout particulièrement celui de la ZAC Bastide Niel.<sup>3</sup>

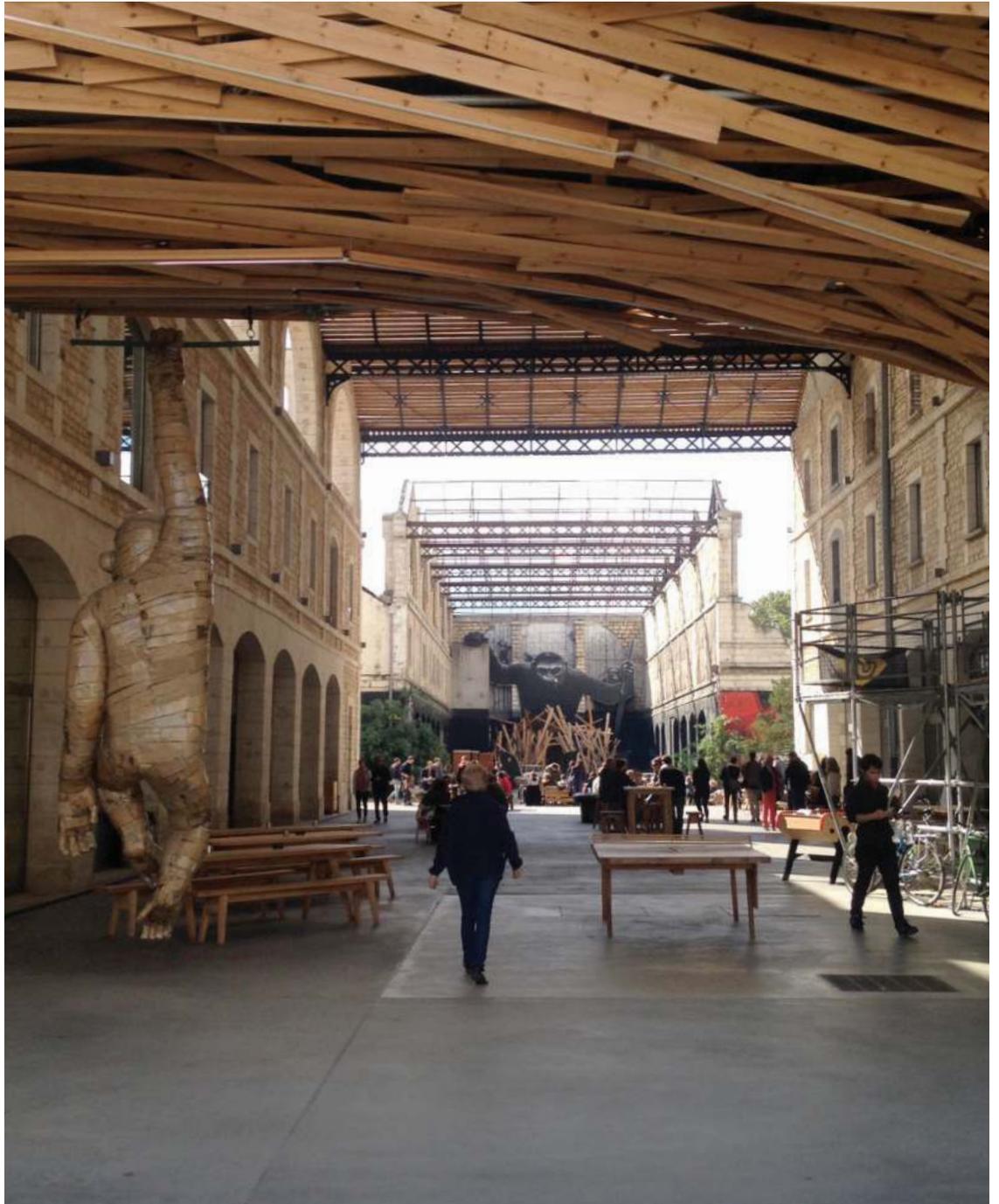
Certes ce projet est louable sur bien des aspects, mais l'on peut malgré tout interroger la pertinence de son programme qui s'adresse visiblement à un public aisé (les tarifs de l'épicerie des Magasins Généraux et les loyers des surfaces paraissent assez élevés) et reflète un certain mode de

vie associé aux « classes créatives », ayant tendance à exclure les habitants de la rive droite. Néanmoins, il est trop tôt pour conclure à une gentrification du secteur Bastide-Niel et il faut espérer que le développement du projet Darwin Ecosystème saura se greffer aux autres projets en cours, comme Euratlantique et les autres programmes de rénovation urbaine, à travers notamment les nombreux espaces publics proposés aux casernes, afin de recréer un véritable quartier de ville mixte de l'autre côté de la Garonne.

2. <https://www.youtube.com/watch?v=xnUGZZYYDQ>

3. <http://www.sudouest.fr/2013/06/24/labastide-darwin-sur-le-grill-1094530-2780.php>





*Grande halle ouverte  
entre les espaces de travail  
et le restaurant au sein du  
projet Darwin.*



# Une ambition forte mais quelle stratégie de développement économique ?

La stratégie de développement métropolitaine : Diffusion ou concentration?

*Chantiers dans le quartier des bassins à flot.*

1. Nicolas César, Economie | «Osez Bordeaux» pour une meilleure attractivité de la ville, *Aqui.fr*.

2. Comparaison avec la CU de Lyon (13,5 %), Rennes Métropole (11,5 %).

*Chantier de la Cité du vin, quartier des bassins à flot.*

En 2014, l'institut Great Place To Work publiait son palmarès des villes où il fait bon travailler. Au prisme de cette étude, la ville d'aquitaine attire et fait rêver 39 % des salariés interrogés. Bordeaux devance alors Toulouse, Montpellier, Aix-en-Provence et Lyon. L'attractivité bordelaise et sa mise en valeur fait figure de leitmotiv pour l'équipe municipale d'Alain Juppé. Ainsi, en 2013, ce dernier déclarait à regret : « On parle beaucoup de la qualité de vie à Bordeaux, mais il y a souvent un doute sur son dynamisme économique... Sur le plan économique, c'est encore un pari de choisir Bordeaux. »<sup>1</sup>

Dans cette perspective, le maire décide de lancer une marque au nom évocateur « Osez Bordeaux » pour accélérer l'attractivité de la ville et sa notoriété à l'échelle européenne et internationale. Hormis le succès affirmé de la capitale girondine, qu'en est-il de celui de la métropole ? Est-il homogène, concentré sur certains pôles ou diffus ?

Dans cet article, nous porterons un regard sur la matérialité de l'emploi bordelais en répondant aux questions suivantes : qu'en est-il de l'emploi bordelais, de sa composition, de ses spécificités et de ses filières structurantes ? Puis, nous – spatialiserons notre réflexion, en nous intéressant à la géographie de cette attractivité économique : bénéficie-t-elle à l'ensemble de la métropole ? A l'aire urbaine ? Quelle est-elle : nationale, euro-

péenne et/ou mondiale ?

## Données macro à l'échelle de la Métropole

La métropole bordelaise fait figure de centre névralgique de l'Aquitaine. Ainsi représente-t-elle 20 % des établissements économiques, 29% de l'emploi, 47 % des activités métropolitaines supérieures, et 38% du PIB de la région. Elle génère plus de 386 000 emplois dont 49 000 emplois de cadres. Le secteur tertiaire occupe une place primordiale dans l'économie métropolitaine. Ainsi, 65 % du salariat privé travaille dans le secteur tertiaire et les services. L'économie métropolitaine se caractérise par une main d'œuvre qualifiée et une part importante de l'emploi dans les activités supérieures (18 %). Ces activités métropolitaines supérieures se structurent autour de 4 grandes filières : le high-tech industriel, le high-tech services, les services aux entreprises à forte intensité en connaissance, et les services financiers. Malgré son dynamisme apparent dans le domaine, elle occupe, toutefois, le huitième rang des grandes aires urbaines de province, considérant le poids de ces activités dans son économie. Elle se place ainsi derrière Toulouse, Lyon, Rennes, Grenoble, Nantes... Si la métropole fait preuve d'un dynamisme économique certain, elle détient toutefois un taux de chômage non négligeable de 13,2% (sources INSEE de 2012)<sup>2</sup>, soit un taux supérieur à la moyenne nationale (environ 10% en 2012).



### Une filière économique historique

Le dynamisme économique de la métropole bordelaise se structure autour de plusieurs pôles de compétitivité. Parmi eux, le secteur aéronautique. Cette filière aéronautique – spatiale – défense accueille 310 entreprises dont 9 groupes internationaux (parmi lesquels Astrium, Snecma Propulsion Solide, Dassault Aviation, Thalès, Sabena Technic, EADS Sogerma, SNPE, etc.). Elle génère plus de 20 000 emplois et un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros<sup>3</sup>. Depuis 2005, Bordeaux Aéroparc regroupe la majorité des activités liées à ce secteur. Localisé sur 3 communes (Mérignac, Le Haillan, Saint Médard en Jalles), cet aéroparc s'étend sur 1 570 hectares. Il accueille de nombreuses PME – TPE, des écoles d'ingénieurs, un institut de maintenance aéronautique et un technopole aéronautique.

### De nouvelles filières de pointe : la santé, le numérique, le laser...

D'autres filières stratégiques telles que la santé, la photonique, le tertiaire supérieur, le laser ou encore le numérique participent au dynamisme de la métropole. Le cluster « la route des lasers » regroupe un large réseau de PMI et des grands groupes dédiés dans le domaine du laser et de la photonique. Celui-ci génère plus de 9 000 emplois induits. D'autres lieux sont vecteurs de dynamisme dans le domaine, tels les parcs d'activités thématiques LASERIS 1 et 2, la Cité de la photonique, ainsi que des laboratoires et centres de recherches dédiés. Le secteur des sciences et des technologies de la santé, est quant à lui, fortement dynamique et représente 14 000 emplois industriels, 1 000 entreprises et 2 500 chercheurs. Son dynamisme est favorisé pour la présence du Centre Hospitalo-Universitaire de Bordeaux

et d'un cluster spécialisé dans l'imagerie et les Technologies de l'Information et de la Communication (imagerie médicale). Ici encore, un parc d'activité dédié a été mis en place pour soutenir l'activité et la recherche liées aux sciences et technologies de la santé. Il s'agit du BIOPARC, un site de 17 hectares, situé entre les communes de Pessac et Mérignac. Bien d'autres filières stratégiques doivent être mentionnées le numérique (avec la présence de la Cité du numérique), le pôle pin maritime (avec son pôle de compétitivité Xylofutur), le pôle éco- technologique Avenia, le tourisme, le vin et les éco-industries (avec la création de l'éco-parc).

### La part croissante des activités métropolitaines supérieures à l'échelle de Bordeaux Métropole

Les analyses INSEE relatives à l'activité économique de la métropole bordelaise et les études locales, relatives à l'implantation et aux dynamiques de ces activités sur le territoire métropolitain, soulignent une concentration des activités à haute valeur ajoutée, également nommées « activités métropolitaines supérieures » (AMS)<sup>4</sup>. Celles-ci représentent 69 000 emplois, soit 18 % des emplois de Bordeaux Métropole. Cette part de l'activité a, entre 2006 et 2011, gagné 4 700 emplois, soit une augmentation de 7 %, alors que l'emploi total de Bordeaux Métropole n'augmente que de 5 %. Nous pouvons ainsi noter une concentration des dynamiques d'attractivité et de développement dans un secteur bien précis des activités économiques du territoire.

Face à cette dynamique et à cette affirmation des activités métropolitaines supérieures, il semble important d'identifier sur quels territoires ces activités se développent et si elles n'engendrent

3. Plaquette MIPIM, « La décennie bordelaise : 2010 – 2020 ».

4. Les AMS se répartissent en quatre grandes catégories : l'high-tech industriel (HTI), l'high-tech services (HTS), les services financiers et les services aux entreprises à forte intensité en connaissance (Sefic).

pas des disparités socio-économiques, lisibles à différentes échelles du territoire métropolitain.

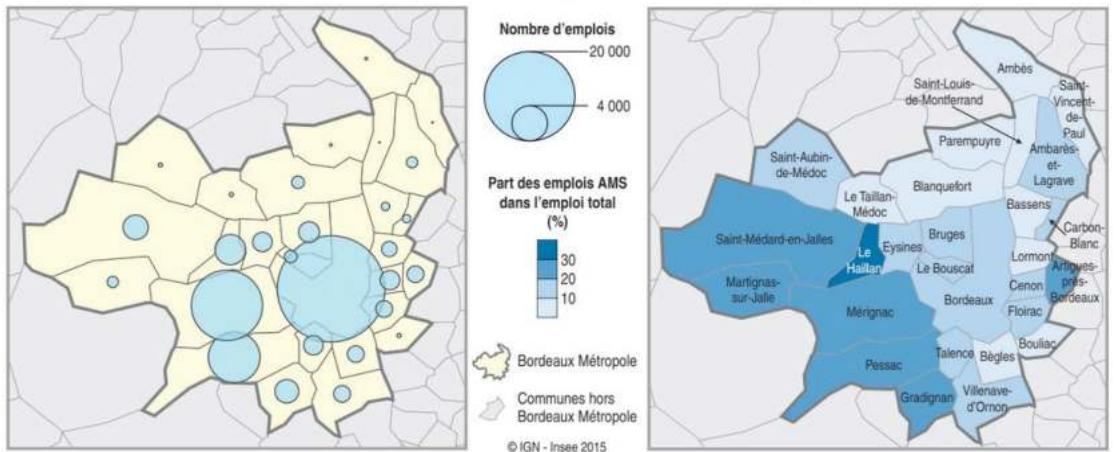
### Une concentration de l'activité économique métropolitaine dans trois polarités

A l'échelle de Bordeaux Métropole, il est possible d'identifier trois polarités : Bordeaux, Mérignac et Pessac. A elles seules, ces trois villes concentrent près de 70% des AMS, notamment par la présence et le développement des groupes Herakles et Thales Avionics, deux entreprises d'envergure internationale d'aéronautique.

Nous pouvons, dans un deuxième temps, identifier des zones moins attractives, mais bénéfici-

ant de l'attractivité des trois polarités, dans la partie ouest de la métropole, notamment autour de Bordeaux. Nous pouvons également noter que certaines communes, au nord de la métropole bordelaise, semblent « oubliées » dans ces dynamiques de développement économique. Parmi celles-ci, Blanquefort, Parempuyre, Ambarès-et-Lagrave, – Saint-Vincent-de-Paul, Ambès et Saint-Louis-de-Montferand. En périphérie nord de la Métropole, ces territoires peinent à bénéficier de l'attractivité et de l'affirmation des AMS. On constate ainsi que la "belle endormie" concentre nettement les activités économiques, au détriment du développement de ses communes limitrophes.

L'emploi dans les activités métropolitaines supérieures et part de ces activités, par commune de Bordeaux Métropole



Source : Insee, Recensement de la population 2011, exploitation complémentaire

*Les Activités Métropolitaines Supérieures (AMS) à l'échelle de l'aire urbaine de Bordeaux.*

### Les Activités Métropolitaines Supérieures (AMS) à l'échelle de l'aire urbaine de Bordeaux

En changeant de focale, en choisissant de mettre en perspective l'échelle métropolitaine et celle de l'aire urbaine de Bordeaux, il nous est possible de mettre en regard Bordeaux et ses caractéristiques

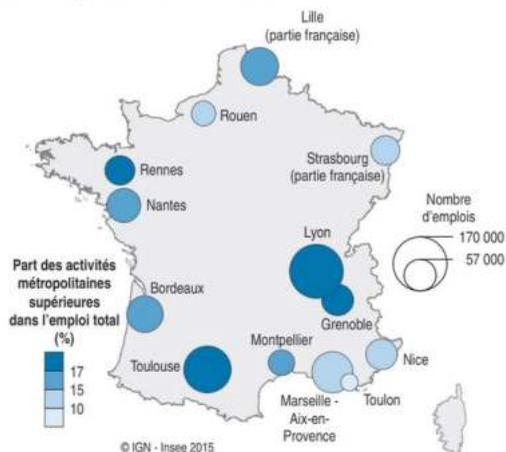
économiques avec d'autres villes françaises comparables, dans la mesure où elles connaissent la même croissance économique caractérisée par les AMS.

La carte ci-dessus souligne la comparaison possible entre l'aire urbaine de Bordeaux avec celle de Nantes ou de Lille, si l'on considère la part des



AMS dans l'emploi total de ces territoires. Ce croisement de données permet de mettre sur le plan économique et du développement trois métropoles en cours d'affirmation territoriale. Ces dernières se fondent sur des stratégies politiques, économiques et de développement urbain différentes et propres à leur caractéristique de villes de « province » aspirant à plus d'attractivité et de visibilité.

Part de l'emploi des activités métropolitaines supérieures dans l'emploi total des 13 très grandes aires urbaines de province



Source : Insee, Recensement de la population 2011, exploitation complémentaire

Bordeaux Métropole présente une stratégie économique claire, visant à faire de son aire urbaine un territoire attractif pour une plus grande diversité économique, passant par une diversification des activités. Cette volonté politique, notamment portée par Alain Juppé, commence à présenter ses effets dans la composition des emplois à l'échelle de la Métropole. Cependant, l'attractivité économique a pour effet négatif de laisser des territoires moins riches et moins favorisés socialement à l'écart des dynamiques de restructuration.

Au regard du développement économique des autres métropoles françaises, dans une logique de concurrence et de complémentarité entre elles, les élus de Bordeaux Métropole poursuivent les efforts portés sur l'identité économique de leur territoire. L'ambition, lisible en filigrane derrière les stratégies présentées et les discours politiques, semble être celle de devenir une nouvelle centralité, rééquilibrant les dynamiques territoriales de la moitié Sud du pays, aujourd'hui principalement concentrées par la métropole lyonnaise. Pour ce faire, les élus locaux misent sur l'ouverture de nouveaux secteurs d'attractivité, sur la venue de ménages parisiens et sur de grands projets urbains, qui tendent à remodeler l'image de la métropole et à la rendre plus attractive.



## Le marché de l'immobilier de bureaux aujourd'hui à Bordeaux

1. [http://osezbordeaux.fr/article/actu\\_bordeaux\\_ville\\_la\\_plus\\_attractive\\_pour\\_les\\_salaries\\_francais](http://osezbordeaux.fr/article/actu_bordeaux_ville_la_plus_attractive_pour_les_salaries_francais).

2. <http://www.bordeaux-immobilier.org/>.

3. <http://www.aquitaine.fr/actions/innovation-et-emploi/economie/thales-s-etablit-a-merignac>.

On décrit souvent Bordeaux comme une ville attractive auprès des salariés français du fait du cadre de vie proposé<sup>1</sup>, mais l'offre d'immobilier tertiaire sur le territoire de la Métropole permet-elle de répondre aux désirs de s'installer à Bordeaux et peut-on évaluer le niveau d'attractivité de l'agglomération auprès des investisseurs ? L'Observatoire de l'Immobilier d'Entreprise de Bordeaux a été créé en 1991 pour répondre à ces questions et donner une lisibilité plus grande du marché de l'immobilier tertiaire bordelais. Parmi ses missions, on retrouve également la volonté de créer plus de cohérence entre les opérations de bureaux et de valoriser l'image de l'agglomération bordelaise dans une démarche de communication et de marketing territorial.<sup>2</sup>

D'après l'OIEB, Bordeaux Métropole a connu en 2015 une année exceptionnelle avec près de 107 300 m<sup>2</sup> de bureaux échangés, mais le nombre de transactions enregistrées dans l'immobilier tertiaire doit être regardé avec précaution. En effet, l'opération de Thalès à Mérignac a dopé les chiffres avec un investissement de 200 millions d'euros pour une surface de 55 000 m<sup>2</sup>, c'est-à-dire le plus gros investissement privé des 40 dernières années dans l'agglomération.<sup>3</sup> Mérignac constitue un secteur important de création de valeur ajoutée dans la Métropole, et notamment pour les activités liées à l'aéronautique et la Recherche & Développement. Sur ces deux branches, on ne peut plus vraiment dire que Bordeaux cherche à se positionner comme la concurrente de Toulouse, mais plutôt que les deux métropoles existent aujourd'hui dans un rapport de « coopération », avec notamment avec la création d'un pôle de compétitivité commun, Aerospace Valley, en 2005.

Selon Pierre Coumat, Président de l'OIEB, Bordeaux connaît un marché de l'immobilier tertiaire en croissance grâce à son image qui rassure les investisseurs, et plus concrètement grâce à la disponibilité de son foncier qui permet de développer facilement de nouvelles opérations sans pour autant affaiblir la production de logements. Actuellement, Bordeaux connaît un retard sur son offre de bureaux neufs (avec un taux de vacance à 6% jugé trop bas pour assurer une bonne rotation des entreprises), mais l'on peut compter sur les deux opérations d'envergure, Euratlantique et les Bassins à flot, qui tout en obéissant à des modes d'aménagement différents proposent un programme ambitieux du point de vue de l'offre de neuf dans le tertiaire (480 000 m<sup>2</sup> pour le Centre d'affaires de Bordeaux Euratlantique, 70 000 m<sup>2</sup> aux Bassins à flot).

Ainsi, Bordeaux présente un marché de l'immobilier de bureaux dynamique et principalement porté par des transactions phares et soutenu par une production ininterrompue de bureaux neufs dans la métropole, tout en présentant une image de stabilité qui sait inspirer les investisseurs et attirer les salariés.







## Merci !

### ...aux intervenants

Sophie Bayce (A'urba)  
Bernard Blanc (Aquitanis)  
Frédéric Brouard (Euratlantique)  
Pierre Coumat (OIB)  
Benoît Gandin (In-Cité)  
Emmanuelle Goïty (A'urba)  
Maud Gourvellec (A'urba)  
Alain Juppé (maire de Bordeaux)  
Pierre Layère (A'urba)  
Laure Matthieussent (A'urba)  
Elodie Maury (A'urba)  
Nicolas Merlo (agence Brochet Lajus Pueyo)  
Jean-Yves Meunier (La Fab Bordeaux Métropole)  
Charles-Henri Mignon (Bassins à flot)  
Vincent Schoenmakers (A'urba)  
Jean-Marc Offner (A'urba)  
Etienne Parin (GPV Rive droite)  
Sylvain Schoonbaert (mairie de Bordeaux)

### ...à l'équipe pédagogique

Marco Cremaschi, directeur scientifique  
Brigitte Fouillant, directrice de l'école urbaine  
Irène Mboumoua, responsable pédagogique  
Jérôme Michel, assistant pédagogique

## Crédits iconographiques

Toutes les illustrations ont été produites par les étudiants et les enseignants dans le cadre du voyage, exceptées :

p.12 : Photo Sud Ouest / Gérald Bohic  
p.15 : collection des musées de Bordeaux  
p.28 : AFP  
p.30 : Thomas Sanson  
p.32-33 : CIVB  
p.53 : Bordeaux Euratlantique - Luc Guinguet  
p.56 : Agence ANMA  
p.66-68-70-71 : agence Deux Degré  
p.73 : Arc en Rêve - Diane Berg

### ...aux étudiants de la promotion 2015/2016

Iliès Acharhabi  
Félix Arrivé  
Léa Assouline  
Éléonore Basset  
Anne Bellée  
Camille Bourguignon  
Maud Chevet  
Sarah Colombié  
Yann-Kévin Creff  
Jean Déal  
Clément Derym  
Robin Drosson  
Emmanuelle Emmel  
Boris Fillon  
Jules Gallissian  
Alix Gastineau  
Jérémy Gay  
Simon Henry  
Helena Hiriart  
Cécile Ivanovsky  
Sophie Jacquemont  
Béatrice Lacombe  
Ludovic Lamaire-Maringer  
Caroline Lefèvre  
Alix Loisier Dufour  
Faustine Masson  
Cosette Méric  
Mark Moulines  
Laëtitia Pieri  
Mathilde Préault  
Myriam Ruffa Leclère  
Amaranda Sánchez Castro  
Xavier Seurre  
Eva Terliska  
Suzanne Thibault  
Camille Thisse  
Kieu-Mai Truong  
Louise Vachon  
Florent Vidaling

- 1. La Garonne
- 2. Le marché des Capucins
- 3. La Dordogne
- 4. Mériadeck
- 5. Le nouveau stade
- 6. Dégustation
- 7. Les quais
- 8. Bassins à flot

- 9. Les quais
- 10. Saint-Michel
- 11. Bassins à flot
- 12. Cité du vin
- 13. Ambès
- 14. Floirac
- 15. Le miroir d'eau
- 16. Palais Rohan

