a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Bassins à flot, l'autre quai de Bordeaux

Lectures Urbaines

Bassins à flot, l'autre quai de Bordeaux

C'est un quartier en pleine mutation. Entre les vestiges de la mémoire portuaire et l'arrivée massive de programmes immobiliers, le secteur des bassins à flot est devenu l'un des piliers de la reconversion urbaine de Bordeaux. Guidé par des approches innovantes, il est aussi un paysage aux atmosphères étonnantes, empreint d'une mosaïque d'histoires.

Vue aérienne des bassins à flot (1995)
© Denys Carrère a'urba

162 hectares, un vaste plan d'eau… Voici l'ampleur du projet urbain lancé en 2010 autour des bassins à flot. Il entend faire revivre l'une des anciennes friches portuaires de Bordeaux. Au nord de la ville, sur la rive gauche, l'opération a pour but de relier efficacement le centre de l'agglomération avec le territoire de Bacalan, profondément affecté par le déménagement du port en 1986. Son ambition est de créer un nouveau quartier qui rassemble logements, bureaux et lieux culturels. Et ainsi de poursuivre le développement de la ville autour de son fleuve jusqu'au secteur du Lac, conquis au cours du XXe siècle sur les « palus ».

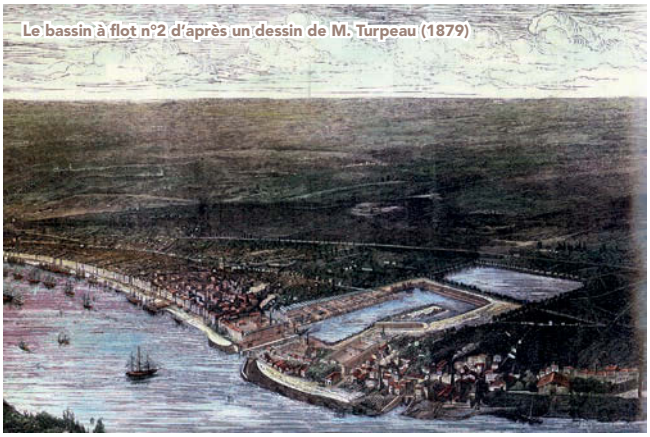
Après les 4,5 km de promenade sur les quais réinventés par Michel Corajoud, le passage sous le pont Chaban-Delmas vous projette soudain ailleurs. Cet univers évoque les films réalistes du début du XXe siècle, ceux de Jean Renoir ou d'Éric Von Stroheim. Anciens hangars, blockhaus, friches industrielles, chantiers, voies pavées défoncées, rails de chemins de fer abandonnés, poids lourds et remorques garés pêle-mêle sur les délaissés portuaires… C'est un territoire à part, longtemps fascinant pour les Bordelais et de nombreux visiteurs, mais qui tend à se normaliser par le développement urbain, tout en cherchant à conserver ses spécificités historiques.

Un cadre qui rapelle les décors des films de Jean Renoir

Au commencement, le fleuve

Le destin de ce quartier, comme celui de Bordeaux-centre, est étroitement lié à l'évolution de l'activité portuaire au fil du temps. Le XVIIe siècle voit la naissance des échanges commerciaux avec les colonies, sous la double et paisible mandature de Michel de Montaigne. Un siècle plus tard, la fin du XVIIIe marque l'apogée du règne maritime de Bordeaux. On dénombre à cette époque près de 3 000 navires ancrés sur le chenal ! Équipages, marchandises et passagers sont acheminés par gabarres vers les « perrés » de la rive gauche. Ces berges inclinées sont positionnées sur les zones les plus proches du chenal naturel. Or, celui-ci, sous l'effet de la force centrifuge, tend à se rapprocher de la rive concave, la plus favorable à l'accostage. À marée basse, on peut observer depuis le quai des Chartrons (en rive gauche), les alluvions et autres dépôts fluviaux sur la rive opposée (la rive convexe). La forme du méandre de la Garonne et ses premières installations maritimes expliquent le développement de la ville sur la rive gauche.

L'influence des marées sur le fleuve est particulièrement visible à Bordeaux. Dès la fin du XIXe siècle, pour augmenter le linéaire d'accostage bénéficiant des services portuaires, il est décidé de prolonger le quai de Bacalan, au nord de la ville, où se trouvent depuis 1760 les premiers chantiers navals. Mais ce dernier s'avère moins favorable à l'accostage car la rive devient convexe à ce niveau. Et, en fonction du marnage, la Garonne peut connaître des variations de hauteur allant jusqu'à sept mètres ! Aussi, à l'instar des grands ports de la Mer du Nord, des docks intérieurs sont aménagés en 1899 avec la création d'un premier bassin. Le niveau des eaux peut être maîtrisé grâce à un système d'écluses. Le second bassin est réalisé au cours de la première moitié du XXe siècle, pour accompagner l'essor du commerce céréalier et notamment de l'Huilerie Franco-coloniale, qui deviendra Céreol-Lesieur. Simultanément, des quais maçonnés sont construits le long de la Garonne. De 1930 à 1940, le Plan d'Adrien Marquet, maire de l'époque, confie à l'architecte Jacques d'Welles le soin de bâtir une série de hangars en béton d'esprit Art déco. Implantés en vis-à-vis de la façade fluviale historique de Bordeaux, ils s'élèvent sur le terre-plein de la rive gauche pour faciliter une manutention plus directe, dite « bord à quai ».



Le bassin à flot n°2 d'après un dessin de M. Turpeau (1879)

Le déclin des activités portuaires

Le Mississipi en cale sèche dans la grande forme de radoub (années 1970). En bas à droite, Le Parapluie.

Mais l'histoire du port bordelais a ses cycles de vie. Dans les années 1960, l'époque entre dans l'ère du « tout-voiture » et voit advenir la suprématie du trafic routier, dont le symbole est la construction du pont d'Aquitaine en 1967. Les activités portuaires elles-mêmes évoluent avec l'essor du transport de matières premières (pétrole, charbon, bois…). Les cargos de l'ère industrielle exigent désormais des accostages en eau profonde : depuis Bassens, le long de la Garonne, jusqu'à Pauillac, Le Verdon, au débouché de l'estuaire de la Gironde, à l'entrée de l'océan. Les produits pétroliers ou chimiques s'accommodent mal de la proximité des zones habitées, et les flux logistiques nécessitent la connectivité des zones de déchargement avec la route et le rail. C'est dans ce contexte que le port quitte Bordeaux pour s'installer en aval sur la commune de Bassens, en rive droite de la Garonne, où un port industriel avait été aménagé par les Américains lors de la guerre de 1914-18. Avec le déplacement des activités de négoce plus en aval, les bassins à flots vont dès lors progressivement perdre leur vocation purement portuaire.

Un des symboles forts de l'activité portuaire bordelaise, la pêche à la morue, vit alors ses derniers instants. Elle avait débuté au XVIe siècle près du pont de pierre, quai des Salinières, et à la fin du XIXe, elle permettait encore à Bordeaux de compenser les pertes économiques liées à la dévastation du vignoble par le phylloxéra. Mais avec le développement de la congélation à bord des bateaux et la fermeture des mers de Terre-Neuve aux pêcheurs étrangers, son déclin s'accélère ainsi que toutes les activités associées comme le commerce du sel ou les sécheries de morues à Bègles… Le 6 décembre 1988, le départ du dernier des terre-neuvas marque la fin de l'agonie du port de Bordeaux. Deux décennies plus tard, l'ancienne liaison ferroviaire qui reliait les sécheries de Bègles[1] aux bassins à flots cède la place aux promenades sur les quais rénovés.

Bateaux en hivernage sur le bassin n°2

Malgré ces décennies de déclin, une activité maritime perdure au cœur de l'agglomération bordelaise. Les immenses paquebots de croisière venus du monde entier font escale sur les quais plusieurs fois par an (22 en 2014) ; sur la rive droite demeurent les ateliers du constructeur Béneteau, les Chantiers Navals de Bordeaux (CNB) et l'entreprise JBN (Jean Bernard Nicolas). Seule la fonction d'hivernage ainsi qu'un résidu de réparation navale se sont maintenus sur les bassins à flots.

1. Les sécheries de morue, implantées à l'origine sur les quais de Bordeaux, furent déplacées à Bègles en raison de nuisances olfactives provoquées par cette activité.

Nicolas Milhé, *Respublica*, 2009

Un territoire à reconquérir

Au sortir des années 1980, privés de leur activité portuaire, les bassins à flot deviennent une friche urbaine, un *no man's land*. La coupure avec la ville-centre est renforcée par la fréquentation quasi autoroutière des quais et de la rue Lucien Faure empruntés par 80 000 véhicules quotidiens ! Au-delà des bassins à flot, l'ancien quartier ouvrier de Bacalan, où résidaient beaucoup de dockers, de pêcheurs ou d'employés de la réparation navale, devient un isolat résidentiel.

Pourtant, ce territoire conserve encore une mémoire portuaire dont témoignent les noms des rues bordant les bassins à flots : rues de New-York, des Étrangers, quais du Maroc ou du Sénégal…

C'est encore un quartier cosmopolite qui, grâce à sa culture ouvrière, a conservé une forte identité, nourrie par la vie associative. Rue des Étrangers, le Garage Moderne, avec sa grande et fragile carcasse de fer et de briques, résiste. Il témoigne des nouvelles initiatives solidaires qui animent ce quartier qui a également inspiré de nombreux créatifs, artistes de rue, photographes (Anne Garde), plasticiens (Nicolas Milhé), auteurs de BD (Nicolas Dumontheuil) ou encore le sculpteur Jean-François Buisson. Figure de la vie artistique bordelaise, ce dernier a transformé les anciens Vivres de la Marine (bâtiments du XVIIIe) en un lieu artistique multidisciplinaire, les Vivres de l'art.

Les maisons ouvrières de la rue Blanqui dans le quartier de Bacalan

L'impressionnant édifice de la base sous marine

L'autre marqueur identitaire de ce paysage est l'héritage de la Seconde Guerre mondiale. Outre les nombreux blockhaus disséminés, l'édifice le plus impressionnant reste la base sous-marine. Ce mastodonte de 600 000 m³ de béton fut construit de 1941 à 1944 sous les ordres nazis. Sur les 6 000 ouvriers réquisitionnés parmi lesquels figuraient de nombreux portugais, des ouvriers locaux et des manœuvres déplacés d'Europe centrale, on dénombrait pas moins de 3 000 Républicains espagnols. Depuis, la mairie de Bordeaux l'a reconvertie en lieu d'exposition, recevant également des représentations théâtrales et des concerts. Monumental, labyrinthique, le lieu dessine une scénographie unique.

Tout autour, le domaine public maritime, propriété de l'État gérée par le Grand Port Maritime de Bordeaux, représente 80 hectares d'activités et d'entrepôts. Et au-delà, les friches industrielles offrent désormais une immense réserve foncière dont la transformation restait encore en 2000 à inventer.

Une marina aux bassins à flot ?

Dans un souci de continuité de la vocation portuaire, la création d'un port de plaisance a souvent été évoquée. Depuis plusieurs décennies, le littoral atlantique et aquitain en particulier, connaît un engouement touristique important qui se traduit notamment par l'augmentation du nombre de bateaux privés sur les eaux. De fait, la demande en emplacements a largement aumenté et les bassins à flot de Bordeaux pourraient offrir une opportunité supplémentaire. Toutefois, deux obstacles majeurs subsistent. D'une part, la longueur de l'estuaire de la Gironde, l'océan étant distant d'environ 55 miles (90 km), soit 20 à 23 heures de navigation aller-retour en voilier classique ! Ensuite, la contrainte des écluses, car les portes des bassins ne s'ouvrent qu'à marée haute, c'est-à-dire deux fois par jour à des heures précises… Enfin, mis à part les quelques pontons installés sur le bassin n°2, où sont stationnés 150 voiliers, il n'existe aucune structure d'accueil des plaisanciers (capitainerie, sanitaires, *club-house*). Les bassins à flot sont ainsi l'anneau de plaisance le moins cher de la façade atlantique. Quelque peu embarrassé par une activité hors de ses missions historiques, le Grand Port Maritime a bien été tenté de supprimer les deux écluses, un projet de comblement de l'une d'elles a même été envisagé en 2000. Parmi les nombreuses idées de reconversion, on a imaginé un parc d'attractions doté d'un grand aquarium dans le bunker des munitions (autre bâtiment construit par les Nazis dans le secteur), la location des alvéoles de la base sous-marine à un club de plongée, ou encore un projet de portique de transport de bateaux pour supprimer les écluses...

Le développement urbain aux bassins à flot a été limité par d'autres facteurs. Il s'agit en effet d'un domaine public inaliénable, qui semblait présenter peu d'intérêt pour les investisseurs privés dans la réalisation de programmes immobiliers. Par ailleurs, il était difficile d'imaginer une « marina » au milieu des friches industrielles qui entouraient le site portuaire. D'autant que les seuls investisseurs à se présenter étaient alors des organismes HLM, ce qui, en l'absence de promoteurs privés, risquait de compromettre la mixité sociale du quartier. Jusqu'au plan local d'urbanisme de 2006, la vocation de ce territoire est donc demeurée économique et le site portuaire est resté en sommeil.

Opération de nettoyage des écluses envasées

Vers une reconversion

Au début des années 1990, l'association internationale Villes et Ports recherche avec l'État, propriétaire des ports du pays, les voies juridiques pour trouver des ressources extérieures à ceux qui sont en difficultés. Dans plusieurs villes européennes, à l'instar de Londres ou Hambourg, de vastes espaces se retrouvent cernés par le développement urbain. À Bordeaux, les regards sont alors tournés vers le renouveau de la rive droite et le démarrage de l'opération « Bastide ». La démarche initiée par Villes et Ports ne va donc rencontrer qu'un faible écho auprès des acteurs locaux.

Par la suite, un diagnostic économique approfondi est mené par l'a-urba sur l'ensemble du quartier, à l'initiative de la société d'économie mixte BMA qui cherche de nouveaux sites d'aménagement. Il révèle la présence à Bacalan d'un véritable terreau d'activités en recherche de locaux à bas loyer : jeunes entreprises, sociétés de gardiennage, associations, artisans, créateurs… En même temps que l'idée d'une reconquête par l'économie, les réflexions se focalisent sur la problématique de la gestion du domaine public par le Grand Port Maritime. Son statut demeure inaliénable. Dans ces conditions, impossible d'en faire un téléport (pôle tertiaire à haute technologie de télécommunications) ou un grand site de loisirs urbains, comme il est un temps envisagé... Sur le domaine public maritime, le port ne peut délivrer aux entreprises que des autorisations d'occupation temporaire !

Peu à peu, dans le cadre du projet urbain engagé en 2000 par la Cub et la Ville sur le territoire élargi de Bordeaux-Nord, une autre stratégie se met en place : revaloriser avant tout l'image du quartier. L'objectif à plus long terme est d'attirer de nouveaux habitants sur ses limites en friche, autour d'un site portuaire devenu plus attractif.

Dernières activités portuaires en 1990 sur les bassins à flots

La première phase de réhabilitation du hangar G2 en 2000
© Denys Carrère a'urba

Le démarrage du projet urbain

Peu à peu, une dynamique de changement se met en place. Dès 1999, à partir d'une étude commandée à l'a-urba, la Cub, la Ville et le Port organisent un grand projet de renouvellement urbain orienté vers plus de mixité. Outre la demande en locaux professionnels, Bordeaux a besoin de logements. Les bassins à flot pourraient devenir le pendant de l'opération Bastide, premier des « 3B » du projet urbain qui a démarré (Bastide, Belcier, Bacalan).

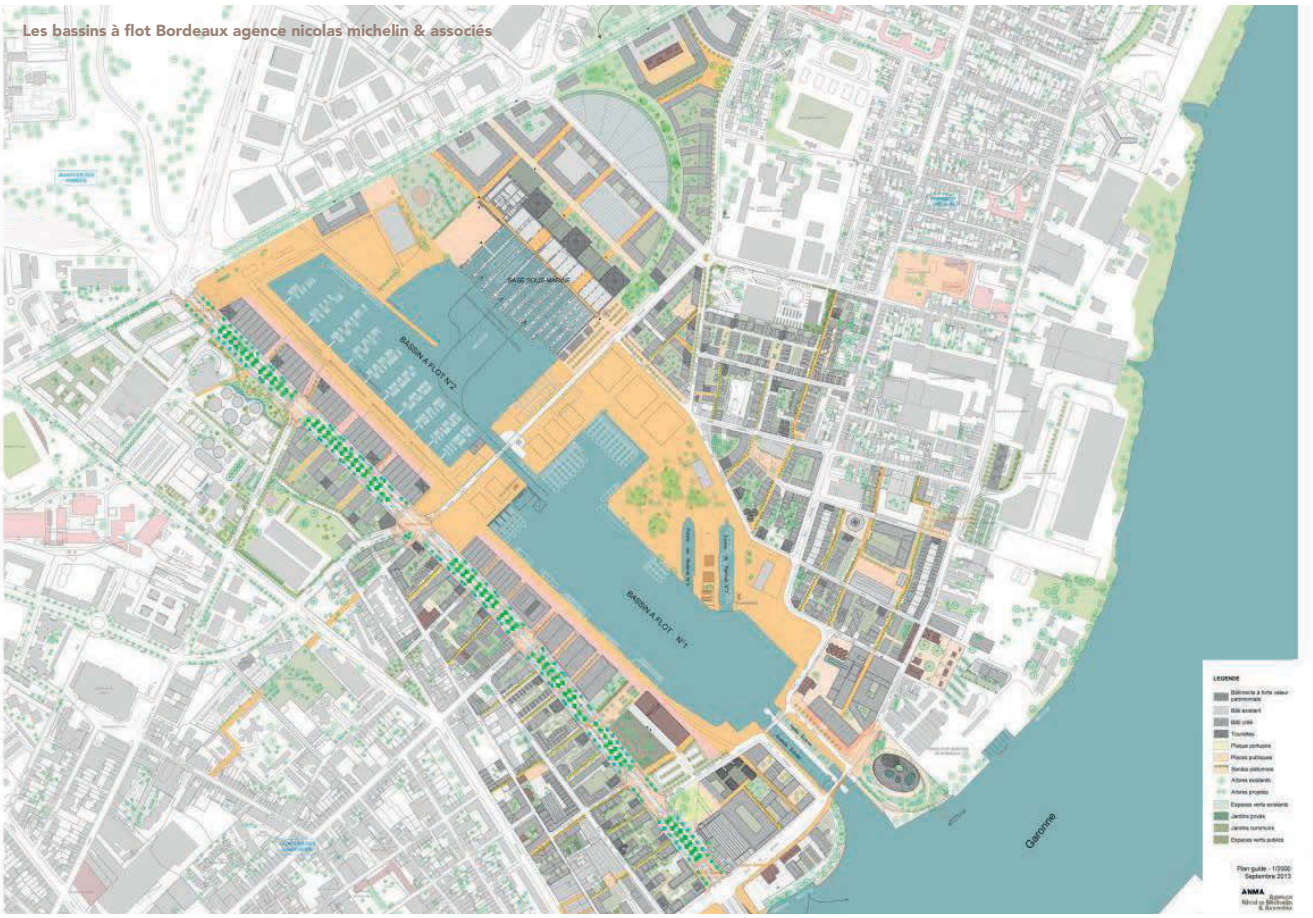
Parmi les acteurs de ce renouveau, l'agence d'urbanisme sous l'impulsion de son directeur général Francis Cuiller fait le choix en 2000 de quitter la position centrale de la tour de la Cub pour s'installer au hangar G2 bordant le bassin à flot n°1. Son objectif est de se positionner en pionnière des changements pressentis. Dès l'année suivante, elle est rejointe par le cabinet d'architecture Brochet, Lajus, Pueyo, auteur de la rénovation de cet ancien hangar de marchandises. Occupé par la banque alimentaire, il avait été racheté par le port à la Chambre de Commerce, convaincue de l'impossibilité d'une reconversion en bureaux ! Ses hauteurs sous plafond de 5,50 m et le principe retenu d'aménagement dépouillé permettent d'augmenter de presque 50 % sa surface initiale et d'en faire un outil de travail performant à moindre coût. Il est rapidement occupé par d'autres structures : bureaux d'études, agences d'architecture, de communication, graphistes, mais aussi par le Frac Aquitaine (Fonds régional d'art contemporain), un restaurant… Avec l'appui de l'a-urba dont il est déjà partenaire, le Grand Port Maritime engage une phase provisoire d'aménagement des espaces extérieurs à faible coût en utilisant les matériaux du site (rails sur plots, pavés conservés). Les enjeux sont de valoriser ce patrimoine en l'utilisant et de maintenir des entreprises sur le secteur même si elles ne sont plus liées aux activités portuaires.

Trois équipes d'urbanistes sont alors sollicitées dans le cadre d'un « marché de définition », programme mêlant habitat, activités et équipements sur un périmètre élargi aux abords de la plaque portuaire. Les lauréats, Antoine Grumbach et son équipe, associés à James Augier, jeune architecte bordelais, établissent le plan-guide de la zone en 2005 en vue de la création d'une Zac. Une zone d'aménagement concerté : morceau de quartier dont la transformation profonde - décidée par la collectivité - est confiée à un aménageur public ou privé, avec des règles d'urbanisme spécifiques, un régime exceptionnel de participation aux dépenses publiques et qui fut longtemps accompagnée par une maîtrise foncière publique souvent ruineuse et interminable. Or, en dehors du foncier appartenant au port, la Cub, en charge de l'aménagement, ne maîtrise pas les terrains concernés par le projet. Ils appartiennent à des propriétaires privés. La crainte est que la durée, imprévisible pour le rachat de ce foncier, ne compromette la faisabilité et le bilan de l'opération… Mais le mouvement est en marche et l'intérêt des investisseurs manifeste. Il sera encore renforcé par la décision en 2006 de construire le pont Chaban-Delmas.

Nicolas Michelin, nouvelles visions de la ville

Afin de ne pas perdre de temps et d'économiser les deniers publics, la Cub, la Ville et le Port engagent une démarche d'urbanisme négocié en 2009 – après avoir annulé la procédure de Zac au profit d'un PAE (programme d'aménagement d'ensemble). Désormais, une participation financière aux dépenses publiques sera demandée aux promoteurs pour tout mètre carré de plancher nouveau et la prise en compte des exigences environnementales fera l'objet d'une attention particulière. L'arrivée d'un nouvel urbaniste va coïncider avec ces évolutions. Directeur de l'École du Paysage de Versailles, commissaire en 2008 d'Agora, la biennale d'architecture de Bordeaux, Nicolas Michelin privilégie une conception environnementale passive de ses constructions. Il préconise également une approche collective et concertée des programmes urbains qu'il a en charge. Ses principales réalisations sont alors le quartier de l'Amphithéâtre à Metz, l'Ilot Armagnac à Bordeaux, ou l'éco-quartier de la XIIe escadre d'aviation à Reims. Nicolas Michelin avait déjà eu l'occasion de réfléchir quelques années auparavant sur le devenir des bassins à flots dans le cadre de la consultation programmatique de 2000. Presque dix ans après, au-delà de ses références, c'est la démarche participative qu'il propose qui va le désigner comme nouvel animateur de la transformation du site.

L'investissement public dans le cadre du PAE (2010-2025) sera de 124 millions d'euros. D'ici à 2025, plus de 700 000 m² doivent être construits : 5 400 logements, 6 000 emplois créés, une dizaine d'équipements publics de proximité (crèches, écoles, gymnases, jeux de plein air) et des équipements culturels majeurs comme la Cité du Vin. Le parti d'aménagement urbain repose sur ce que Nicolas Michelin appelle les « macrolots ». Cette notion part d'une structure urbaine existante (la trame des rues) et tient compte des caractéristiques du sous-sol. Il suffit de regarder la moindre excavation lors de travaux sur la voie publique pour constater l'affleurement de la nappe phréatique ! Cette proximité de l'eau rend quasiment impossible l'hypothèse de stationnements enterrés. L'ensemble va donc s'organiser par îlot, avec un stationnement mutualisé en cœur d'opération sur deux niveaux. Ce principe directeur sera plus ou moins omposé dans le cadre des ateliers des bassins à flot. Adossés à ce parking, des activités et des commerces surmontés par plusieurs niveaux de logements s'ouvriront sur les rues. Au cœur



Les bassins à flot Bordeaux agence nicolas michelin & associés

Les bassins à flot en chantier en 2015

de chaque îlot, Nicolas Michelin propose de planter la toiture des parkings et de couvrir ces jardins intérieurs collectifs par d'immenses serres, sortes de capteurs du rayonnement solaire. Ce principe directeur sera plus ou moins décliné sur l'ensemble de l'opération.

À partir d'un plan-guide traduisant les objectifs évoqués, promoteurs et architectes ont été désignés pour préciser le contenu et les formes (matériaux, textures des façades).
Un atelier permanent s'est tenu régulièrement à la Maison du Projet, au rez-de-chaussée du hangar G2. Le contenu définitif des programmes, la qualité urbaine, les principes architecturaux y ont été âprement discutés jusqu'au dépôt de permis de construire car, dans de nombreux cas, les promoteurs avaient déjà fait l'acquisition des terrains… En quelques mois, une vingtaine de grues ont fait leur apparition autour des bassins à flot, signalant dès 2012 le démarrage du nouveau quartier. Et depuis, la dynamique se poursuit.

Des questions pour la suite…

L'une des premières interrogations est l'accessibilité financière de ces nouveaux programmes immobiliers. Relativement aux revenus médians des ménages locaux, ils paraissent en effet coûteux – de 3 280 à 4 880 € le m². Sur le plan des circulations urbaines ensuite, le projet conserve les voies publiques existantes qu'il requalifie. Des cheminements (les sentes) sont créés à travers les îlots très denses. Mais ces ruelles étroites ne finiront-elles pas sous le contrôle des riverains ? Comment vivra le terre-plein portuaire avec l'absence totale de plantations ? Car, parallèlement aux programmes immobiliers qui se déploient sur ses abords, le Grand Port Maritime projette le doublement du port de plaisance actuel. Porté à 302 voiliers, équipé d'une capitainerie et d'un

Une végétation sauvage se développe sur le toit de la base sous-marine

club-house, il sera géré par un concessionnaire privé et accompagné d'hôtels d'entreprises et de commerces. Restera-t-on sur une logique d'hivernage ? Quels usages publics permettra un terre-plein actuellement occupé par des clôtures rendant bassins, grues et formes de radoub inaccessibles ?

D'autre part, des éléments de patrimoine caractéristiques des bassins à flot seront à intégrer au nouveau cadre de vie qui se met en place. On pense aux anciennes grues, rachetées pour un euro symbolique par la Ville, aux deux impressionnantes formes de radoub, ces immenses fosses pour la maintenance des navires, fermées par des portes blindées. Le capital est aussi humain : quel sera le devenir d'une association comme APPRES (Association Réadaptation et Réinsertion Éducative Sociale), qui aide les jeunes en difficultés à travers les derniers ateliers de réparation navale, activité probablement appelée à disparaître ? Malgré ces quelques incertitudes, l'ensemble urbain ainsi constitué va accueillir de futurs équipements de dimension métropolitaine : outre la Cité du Vin, un cinéma, un hôtel de luxe, des établissements d'enseignement supérieur, le futur musée de la marine... et participer ainsi à l'ambition initiale de requalifier l'image du quartier et d'écrire une nouvelle page de son histoire.

Vue du chantier depuis l'intérieur d'une forme de radoub

Petite boucle à partir de la station Bassins à flot de la ligne B du tramway

Faire une pause au milieu du pont Chaban-Delmas (côté Cap-Sciences) : d'après vous, de quel côté se trouve l'océan ? Ici, le sens du courant ne suffit pas pour connaître sa direction (flux, reflux). Placez-vous face à la ville, l'océan se trouve derrière vous. Le soir, la couleur des piliers l'indique (verte à marée descendante, bleue à marée montante). Retourner à la station de tram puis longer les anciens hangars en briques jusqu'aux écluses (sans les franchir), pénétrer vers les bassins à gauche, suivre le quai du bassin n°1, le contourner par le pont du Pertuis, s'arrêter sur les chantiers de réparation navale rue Henri-Brunet côté base sous-marine. Prendre le quai Hubert-Prom, puis la rue des Étrangers, s'arrêter au Garage Moderne, puis poursuivre sur la rue Achard. À droite, s'arrêter place Raulin avec le magasin des Vivres et les Vivres de l'Art, la Cité du Vin. Franchir ensuite les écluses, prendre le tram et descendre au cœur du quartier de Bacalan, entre les stations New-York (commerces) et Brandenbourg (parc des Berges).

Au fond du parking de la base sous-marine, la dépouille du 3 mâts, le *Vendredi 13*, le plus long monocoque de son époque : 39 mètres. Un petit bijou technologique conçu et piloté par le navigateur Jean-Yves Terlain pour la Transat anglaise de 1972 entre Plymouth et Newport. Cette coque sombre raconte l'histoire d'un échec : celui du Conservatoire de la Plaisance. Deux passionnés installèrent leur collection de coques de 1990 à 1997 à l'abri de la base sous-marine, sans grand succès, mais révélant aux Bordelais la base, cet étonnant mastodonte aux allures de Grand Théâtre qui, du coup, put bénéficier d'une mise en lumière au même titre que les grands monuments bordelais : le site des bassins faisait son entrée dans l'histoire de Bordeaux.

La collection des « Lectures urbaines » de l'a-urba a pour ambition de révéler au plus grand nombre les processus à l'œuvre dans la fabrique des territoires bordelais et girondins. Chacun des livrets apporte un éclairage original sur les quartiers et espaces qui les composent à la croisée des approches urbanistiques, architecturales, paysagères, socio-économiques…

Textes de Pierre Layère avec la collaboration de Benoît Hermet et Élodie Maury.
Direction artistique : Sylvain Tastet. Iconographie : Hélène Dumora sauf mentions contraires