



**ESPACE DU PHARE
MÉRIGNAC**

UNE COMMANDE DE LA FAB POUR LA ZAE DU PHARE MÉRIGNAC

QUEL AVENIR POUR LE PHARE?

Enora Bétaux - Marielle Caillard - Léna Carlier - Georges Farina - Étienne Gazin
Anaïs Godet - Vincent Guichot - Camille Vinas
Commanditaire : Flore Lavigne - La FAB
Tutrice : Julie Ambal (ensapBx)
Enseignants coordinateurs : Stéphane Hirschberger (ensapBx) - Gilles Pinson
(Sciences Po Bordeaux)





Présentation de la commande

Ce projet collectif a pour but d'associer des étudiants du master Stratégies et Gouvernances Métropolitaines de Sciences Po Bordeaux et les étudiants du parcours Intelligence et Architecture des Territoires de l'ensapBx. Cet exercice vise à mettre les étudiants de ces deux formations dans des conditions proches de celles qu'ils rencontreront dans leur vie professionnelle en les confrontant à une commande émanant d'une entreprise privée ou d'un acteur public.

Ce projet collectif est encadré par une équipe enseignante composée de Gilles Pinson, Professeur de science politique et directeur du master SGM, Stéphane Hirschberger, architecte DPLG, maître-assistant et coordonnateur du master IAT, et Julie Ambal, paysagiste DPLG, doctorante en architecture et tutrice du projet portant sur la ZAE de Mérignac Phare.

Sept étudiants ont travaillé sur cette commande, à savoir Enora Bétaux, Marielle Caillard, Léna Carlier, Georges Farina, Etienne Gazin, Anaïs Godet, Vincent Guichot et Camille Vinas.

Ce carnet a pour objet l'étude de la « ZAE (Zone d'Activités Economiques) du Phare », localisée sur la commune de Mérignac (33) ; plus précisément, il s'agit de s'intéresser à sa composition, aux dynamiques à l'oeuvre au sein, et aux alentours de cet espace, ainsi qu'à son possible devenir, et aux perspectives qui s'offrent à elle.

Cette préoccupation pour les ZAE, et celle du Phare en particulier, fait écho à plusieurs transformations majeures, à l'oeuvre sur le territoire périurbain de la métropole. Cette ZAE est intégrée au périmètre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport, opération de grande ampleur, qui va considérablement transformer le paysage économique du territoire. Enfin, elle est localisée à proximité d'un des sites choisis pour développer l'opération « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs ». Ces trois éléments lui confèrent une place stratégique, et participent largement de l'intérêt d'étudier cette zone.





Sommaire

Introduction.....	8
Partie I : L'espace du Phare à Mérignac : une ZAE à la fois vétuste et dynamique, et qui réunit une pluralité d'acteurs	11
A) Analyse urbaine de la zone	13
a) Le périmètre de l'espace du Phare	13
b) Une ZAE au coeur d'un espace stratégique.....	13
c) Morphologie urbaine	14
d) Etat des lieux matériel : un premier constat de vétusté de la zone	16
B) Portrait des acteurs implantés sur le site et de leurs besoins.....	19
a) Présentation générale de l'économie du Phare : une zone résiliente.....	19
b) Diagnostic et hétérogénéité des besoins des acteurs du Phare	23
c) Des acteurs difficiles à mobiliser.....	29
C) Panorama des acteurs institutionnels	31
a) L'OIM et Bordeaux Métropole	32
b) Le Club des entreprises de Mérignac	35
c) La commune de Mérignac.....	35
Partie II : Légitimation de l'action publique sur le Phare	39
A) Quelle place pour l'action publique sur une zone d'activités ?	40
a) Des ZAE traditionnellement investies par des projets d'origine publique.....	40
b) Une situation contemporaine de retrait relatif de la puissance publique sur les territoires des zones d'activités	40
c) Un portage privé sur Mérignac.....	42
d) Le rôle d'animation économique des institutions	43
e) Quels liens de causalité pour des effets d'entraînements?.....	44
f) Trois exemples d'opérations de requalification sur les zones d'activité	45
g) Mener une concertation sur le Phare: faire remonter des doléances et créer une dynamique de projet	48
B) Application de ces modèles théoriques sur des éléments de diagnostic identifiés sur la zone : les leviers basés sur la concertation	51
a) Mutualisation	52
i) Parkings automobiles et offre de transport	52
ii) Mutualisation de la gestion des stocks et des marchandises	57
b) Environnement.....	63
i) Dépollution et traitement des sols	63
ii) Adaptation du bâti	67
c) Voirie et logistique	70

Partie III : Mise en situation des outils pour une requalification des espaces de la zone du Phare	75
A) Un projet exemplaire sur le site pour permettre la diffusion de nouveaux usages..	77
B) La maison du Phare, une pépinière d'entreprises support des systèmes de concertation envisagés sur l'espace du Phare.....	79
C) Stratégies constructives de la maison du Phare	81
D) Illustration des effets potentiels sur le Phare : cas de l'implantation d'entreprises issues de la maison du Phare.	84
Conclusion	86
Glossaire	88
Bibliographie	89
Annexes	93

Introduction

L'espace du Phare est une zone industrielle créée en 1963 sous l'impulsion de la préfecture de Gironde et de la mairie de Mérignac. Elle est située dans les plans de zonage d'origine en périphérie de la ville de Mérignac et de l'agglomération bordelaise. Ce territoire a une histoire intriquée avec celle de l'activité économique et industrielle de Mérignac. Historiquement, cette zone est investie par les filières de l'Aéronautique, la Défense et le Spatial (ADS) qui représentent une spécialisation productive de l'Aquitaine en général, et plus spécifiquement de Mérignac. De plus, le 8 novembre 1959, un aérogare neuf est inauguré sur l'ancienne base aérienne de l'OTAN, et Mérignac réalise l'ambition de devenir une ville aéroportuaire. L'ambition économique suit : le zonage industriel doit permettre de convertir l'économie locale qui traditionnellement est investie par des activités agricoles, de maraîchage, et par une faible industrialisation. Ainsi, la concentration des entreprises, des fabriques, des vendeurs de gros est facilitée, voir forcée sur un territoire restreint. Merignac se dote donc de zones industrielles, de zones artisanales, de nouveaux lotissements-dortoirs, d'une zone aéroportuaire, d'une zone spécialisée militaro-industrielle - Marcel Dassault profitant de la dénationalisation de l'industrie militaire décide l'ouverture de sa « Grande Usine » à Merignac dans les années 1950.

La seconde grande étape dans la construction de ce territoire périphérique est la venue de la rocade de Bordeaux, autoroute A630, qui relie et sépare Mérignac du reste de l'agglomération. La rocade est construite entre 1972 et 1983. La rocade présente dès l'origine trois sorties vers la ville de Mérignac, la n°10, la n°11a et la n°11b, qui desservent respectivement, le centre de Mérignac, son parc d'activité (celui de l'Hippodrome, au sud

de la zone du Phare), et sa zone aéroportuaire. Entre 1980 et 1994, on constate alors un étalement des entreprises le long de la rocade, et une rapide progression du nombre de résidences pavillonnaires qui comblent les espaces auparavant occupés par des terres agricoles.

Avant de poursuivre, il est important de préciser que, tout au long de ce rapport, nous utiliserons de manière indifférenciée les mots « zone » et « espace » pour caractériser la ZAE du Phare. Nous pensons en effet, que ces termes sont les plus à même de rendre compte, à la fois, du caractère flou du périmètre étudié, et de la pluralité des situations rencontrées au sein même de la ZAE. Ils sont également mobilisés par les différents acteurs de la zone, dans les documents officiels ainsi que dans la signalétique.

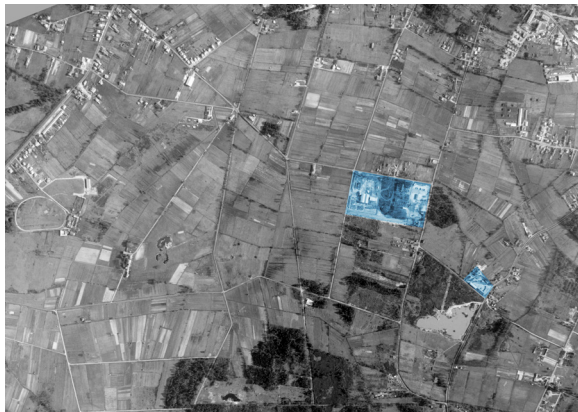


1. Site de production DASSAULT Mérignac 1950

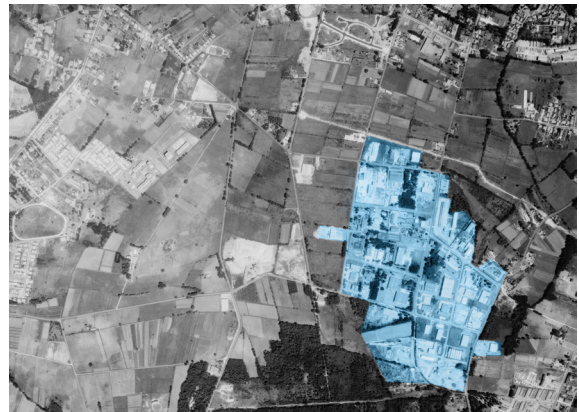


2. Aérogare de Mérignac 1959

Illustrations de l'extension du périmètre de la zone du Phare



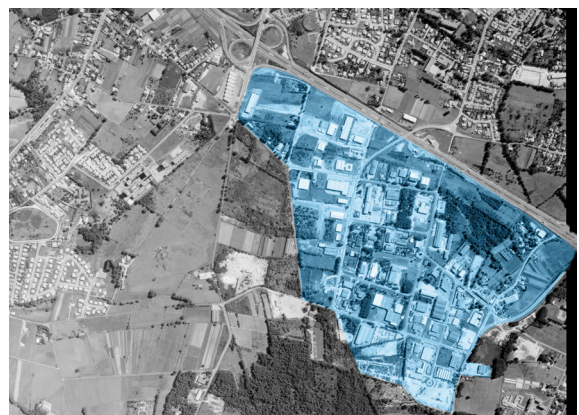
3. Photo aérienne IGN de 1966



4. Photo aérienne IGN de 1976



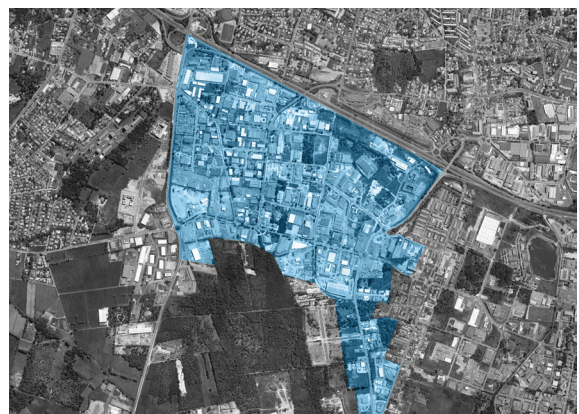
5. Photo aérienne IGN de 1980



6. Photo aérienne IGN de 1984



7. Photo aérienne IGN du 10 juin 1994



8. Photo aérienne Google du 10 mai 2012



Notre approche de la commande

La commande initiale passée par la Fab portait sur la réalisation d'un état des lieux de la zone d'activités du Phare, à Mérignac. Cet état des lieux revêt plusieurs dimensions ; la première est matérielle, il s'agit de s'intéresser à la situation urbaine, et à l'état du bâti notamment. Également, nous nous sommes intéressés à la situation économique de la zone, et au jeu d'acteurs, à l'oeuvre sur le territoire.

Au cours de cette étude, nous avons rencontré un certain nombre de difficultés : la difficulté à accéder à la documentation existante, aux études diverses, déjà réalisées ; la difficulté à mener une véritable enquête de terrain, du fait de la complexité à mobiliser les acteurs, et en particulier les acteurs économiques, implantés sur la zone ; enfin, la difficulté à se satisfaire d'un simple travail de « catalogue », que nous avons jugé peu pertinent.

Dès lors, nous avons pris le parti de problématiser cette commande, et de la reformuler, de la manière suivante : étudier le Phare est finalement une manière de s'interroger sur l'héritage de ces zones d'activités développées dans les années 1960. En effet, l'état matériel de ces zones, et de celle du Phare pose question, particulièrement dans un contexte où fleurissent de nouveaux projets d'aménagement de territoires dédiés aux activités économiques, tels que les parcs d'activités, ou les opérations d'intérêt métropolitain. Les leviers d'action sur cette zone posent également question, dans un contexte où la capacité d'une action publique se trouve limitée par l'importance du domaine privé, et l'hétérogénéité et la difficulté à mobiliser les acteurs.

Se posent ainsi les questions suivantes : quel enjeu peut représenter cet existant regard de l'étalement croissant de l'activité ? Mais également, quelle est la place d'une zone caractérisée par la prégnance du BTP au sein d'un territoire largement dédié à la filière ASD (Aéronautique Spatial Défense) ? Ce territoire peut-il constituer une réserve foncière ? Peut-on construire de l'activité sur l'activité ? Quels sont les leviers pour l'action publique ? Quel renouvellement et quelles évolutions de l'activité dans une zone existante ?

Nous proposons donc, dans ce rapport, une réflexion sur les leviers et outils d'action, à la fois spatiaux et institutionnels, qui pourraient être mobilisés, pour faire face aux enjeux et problématiques identifiés. Cette réflexion s'inscrit dans un second temps du rapport, à la suite de l'état des lieux explicitement demandé par le commanditaire.

Partie I

**L'espace du Phare à
Mérignac : une ZAE
à la fois vétuste et
dynamique, et qui
réunit une pluralité
d'acteurs**

L'étude de cet espace nous a permis de constater un dynamisme économique important malgré une vétusté des lieux. Pour comprendre cette contradiction, l'étude des acteurs de l'espace et de leurs intérêts et objectifs a révélé des dynamiques similaires en terme d'objectifs mais des ressources insuffisantes ainsi qu'un manque de concertation qui empêche une véritable action publique sur les lieux.



9 - Une zone définie par ses limites

A) Analyse urbaine de la zone

a) Le périmètre de l'espace du Phare

La zone d'activité économique du Phare-Mérignac est située à l'Ouest de la métropole. Son périmètre n'est pas clairement défini. Cependant nous pouvons le déduire en négatif des franges qui le bordent. Le Phare peut être défini comme le territoire inscrit entre le tronçon des échangeurs n°9 et n°10 de la rocade à l'Est, le quartier Mérignac Beaudésert au Nord et à l'Ouest ainsi que par l'avenue de Magudas au Sud.

b) Une ZAE au coeur d'un espace stratégique

L'espace Mérignac Phare se situe dans une zone stratégique. Ce territoire profite de sa position dans le corridor de développement Bordeaux-Arcachon, de sa proximité avec l'aéroport et les grands projets associés, et d'une connectivité très importante. En effet, l'espace du Phare bénéficie grandement de sa proximité à la rocade, qui la dessert au niveau de la sortie n°9 et qui assure une continuité avec le reste de la métropole Bordelaise et de la Région en général. Cette facilité d'accès est d'ailleurs un des éléments mis en avant par les entreprises pour expliquer leur choix de localisation et constitue par ailleurs un argument marketing pour les promoteurs présents sur le site.

La zone est proche de l'aéroport Bordeaux Mérignac, qui assure des liaisons internationales avec le reste de l'Europe, ainsi que du complexe Vert-Castel, un cluster spécialisé dans la défense et l'aéronautique, avec pour représentant majeur le groupe Thalès. Au Sud de la zone et autour de l'avenue John F. Kennedy se situe le Technoparc de l'aéroport, mais l'effet de démarcation entre les deux espaces est flagrant : le technoparc est bien relié au reste de la métropole par les transports en commun (avec la liane 1 notamment), le bâti est globalement homogène et la zone procure un « effet vitrine » lorsqu'on la parcourt. La zone est de plus, bien aménagée et a su se positionner sur des secteurs qui produisent peu de nuisances comme l'hôtellerie ou les services aux entreprises. Plus à l'ouest, le développement récent du secteur Vert-Castel représente à la fois une opportunité et un risque pour la zone Mérignac Phare ; elle pourrait bénéficier de cette proximité en misant sur sa proximité géographique et se positionner dans ce continuum technologique, mais elle court aussi le risque, si elle

ne parvient pas à se requalifier, en termes de qualité du foncier disponible par exemple, de décliner. L'espace Mérignac Phare est donc localisé dans une zone clé de l'agglomération bordelaise qui connaît actuellement un dynamisme économique certain ; signe de cet emballement, la ligne de tramway A a vu son terminus se prolonger jusqu'à la station Le Haillan Rostand, qui dessert l'extrémité nord de la Zone, sur l'avenue de Magudas.

L'implantation du tramway est un marqueur d'une politique d'aménagement, notamment de la ville de Mérignac et de Bordeaux Métropole, qui nous montre que cet espace est attractif, qu'il a besoin d'être desservi de façon multimodale et qu'il n'est donc pas enclavé et en déclin.

Il est primordial de considérer le Phare comme un espace inscrit dans un territoire plus large en très forte mutation. En effet, nous ne pouvons pas regarder le Phare sans observer les nombreux projets d'aménagements inscrits dans le périmètre de l'OIM et organisés autour de la filière ASD (Aérospatiale Spatial Défense).

Au regard de la question de l'étalement urbain, il est légitime de s'inquiéter de ce développement spectaculaire couvrant un périmètre de près de 400 hectares extra-rocade.

De plus, ce développement de nouvelles zones d'activités économiques pose un double problème d'image. Le Phare constitue-t-il un problème pour l'image des aménagements de l'OIM ? Les nouvelles zones d'activité exercent-elles une concurrence sur le Phare ?

Dans ce contexte, et profitant de cette dynamique il nous semble pertinent de considérer le Phare comme une possible réserve foncière se trouvant encore en mesure d'absorber l'activité et de freiner l'étalement urbain. C'est par ailleurs une façon d'inscrire le Phare dans les objectifs poursuivis par la Métropole quant à la maîtrise de son étalement et des enjeux environnementaux.

c) Morphologie urbaine

La morphologie urbaine de la zone est symptomatique des espaces périurbains. Elle est le résultat d'un aménagement ayant bénéficié d'une abondance d'espace.

A l'échelle de la zone

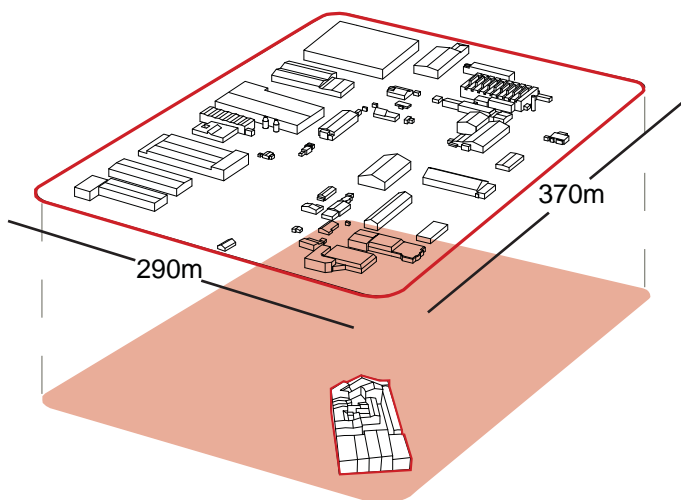
En prêtant attention à la taille des îlots qui constituent la zone, nous comprenons très vite que cet espace a été pensé uniquement pour un mode de déplacement motorisé. Par ailleurs, les défauts d'aménagement tels que les absences de trottoirs ou leur état précaire en est un des symptômes.

Au delà de la question modale, l'échelle des îlots telle qu'elle est représentée sur la zone engendre plusieurs problèmes :

- la densité urbaine est directement liée à l'échelle des îlots. Une telle superficie ne pousse pas les entreprises à s'implanter de manière efficiente. Il en résulte une très importante quantité d'espace résiduel non exploité sur chaque parcelles.

- le nombre d'entreprises et de locaux est aussi lié à la taille des îlots. Dans une certaine mesure, un trop grand nombre d'acteurs peut rendre difficile la mise en place d'une gestion commune et collaborative. Ceci est d'autant plus vrai, qu'il semblerait qu'il n'y ait pas ou peu d'entente commune entre voisins. Il est donc nécessaire de mener une réflexion autour d'une échelle "collaborative" en vue de faciliter les relations entre les différents acteurs.

- une taille d'îlot trop importante peut également entraîner des problèmes de servitude. Leur profondeur est telle que certaines entreprises et locaux s'y retrouvent enclavées. Cela entraîne une complexité logistique accrue et un manque de visibilité des entreprises. Par ailleurs, des îlots d'une telle échelle constituent un linéaire de façade sur rue (vitrine) plus réduit par rapport à un tissu davantage subdivisé.



10 - Schéma de comparaison des îlots

Comparaison de la densité et de la taille d'un îlot de la zone du Phare avec un îlot du centre ville de Bordeaux

- la nature et l'échelle du réseau viaire constituent un frein au développement des modes de déplacements alternatifs. En effet on peut constater que le Phare est particulièrement inadapté aux mobilités douces, et présentent même des situations d'insécurité routières (piétons, automobiles et logistique partageant les mêmes voies, absence de trottoir, trottoirs occupés et congestionnés par le stationnement sauvage).

A l'échelle de l'îlot et de la parcelle

L'implantation des locaux d'activités peut sembler empirique. Elle est le résultat d'un règlement un peu flou dicté par le PLU dans la section UE4, conjugué à la nature du plan parcellaire. De plus, il y a très peu d'attention portée à la matérialisation des limites parcellaires. Cette porosité des limites autorise très largement les vues à l'intérieur des parcelles et des îlots. Elle offre une grande visibilité aux stocks qui dans certains cas occultent même les façades des locaux des entreprises. Un tel espace donne le sentiment d'un grand désordre qui nuit à la lisibilité de la zone et trouble la perception de l'espace public qui semble colonisé par l'activité.

Cas de Vert Castel

L'opération Vert Castel menée par l'aménageur Progefim est intéressante à différents points de vue. Son aménagement est régi par un règlement de lotissement plus restrictif que le règlement du zonage UE du PLU¹ qui s'applique sur ce secteur. L'article 11 de ce règlement est à signaler ; il présente de nombreuses exigences concernant la qualité architecturale mais son intérêt réside surtout dans son caractère très restrictif concernant les aires de stockage: « Les aires de dépôt et de stockage extérieures devront être occultées à la vue depuis les voies extérieures ainsi que depuis les voies de desserte internes de zone. Pour cela, elles seront disposées et aménagées de façon à être intégrées à la volumétrie du bâtiment principal[...] ». Il en est de même avec l'article 12 concernant les aires de stationnement où il est stipulé qu'elles seront implantées de préférence à l'arrière des constructions depuis l'espace public. Enfin, les permis de construire doivent faire l'objet d'un visa par l'architecte en chef du site, ici appartenant au CREHAM (une structure de conseil à la maîtrise d'ouvrage), il s'assure de leur conformité au regard du PLU et du règlement du lotissement. Ce règlement de lotissement témoigne d'un manque concernant les recommandations du PLU pour atteindre de nouveaux standards de qualité et répondre aux enjeux de requalification des zones d'activités.

¹ PLU Bordeaux Métropole
2016



11 - 12. *Présence de friches sur la zone*



13-14. *Etat de délabrement très avancé du bâti*



15-16. *Débordement des stocks et non-gestion des limites parcellaires*



17-18. *Absence totale d'aménagement sur l'espace public. Trottoir inexistant ou trottoir en stabilisé saturé par le stationnement automobile*

d) Etat des lieux matériel : Un premier constat de vétusté de la zone

L'Espace du Phare fait état d'une certaine vétusté du patrimoine bâti, des équipements et des espaces publics. De nombreuses friches sont présentes, et une large partie du foncier est encore disponible. Les routes et les réseaux sont parfois très mal entretenus et les espaces publics sont congestionnés par les usages des entreprises. La congestion des routes est fréquente et causée par la suractivité des entreprises de gros œuvre, rendue possible par la proximité de la rocade. Globalement, la zone ne paraît que peu adaptable à des usages autres que ceux des entreprises, les espaces publics sont quasi inexistant, les pistes cyclables dangereuses. Malgré cette vétusté, la zone se caractérise aussi par une forte capacité à évoluer, du fait de cet espace disponible, et non exploité, ou non optimisé actuellement.

L'Espace du Phare donne lieu à une réflexion sur la notion d'espace public. Peu ouverts aux visiteurs, aux piétons et cyclistes, les espaces sont accaparés par les entreprises et leurs activités qui débordent sur l'espace public. En marchant dans la zone, nous avons constaté la difficulté pour un piéton ou un cycliste de naviguer et de se repérer au sein du Parc d'activités. La signalisation n'est pas toujours homogène, et les appellations varient parfois : « zone du Phare », « Z.I du Phare », « Espace Mérignac Phare ».. Cela est confirmé par la faible homogénéité du bâti, qui rend la zone difficilement lisible pour les visiteurs qui s'y rendent.

Nous avons aussi remarqué la faiblesse des équipements publics et des espaces publics plantés ou végétalisés. La plupart de ces espaces végétalisés sont en fait des friches qui sont souvent utilisés comme espaces de stockage ou comme annexes ; ils ont été réappropriés par les entreprises, qui les exploitent dans le cadre de leur activité économique, notamment en en faisant des espaces de stockage et de stationnement. L'absence de valorisation des espaces publics est un autre élément caractéristique de la zone du Phare.

Nous avons par ailleurs constaté la difficulté de se déplacer à vélo au coeur de la zone, du fait de l'absence de pistes cyclables sur la plupart des artères (mis à part l'Avenue Marcel Dassault), ce qui contraint les cyclistes à s'aventurer sur les trottoirs. Les sorties très fréquentes de camion constituent un danger supplémentaire. Ce constat était déjà mentionné dans l'« Atlas des Zones économiques de la CUB » réalisé par l'A'Urba en 2012.

De ce premier constat d'apparente vétusté, il s'agit dès lors, pour en dresser un état des lieux socio-économique, politique et urbain plus complet, de s'éloigner de l'analyse visuelle et architecturale du site : ses acteurs, son implantation dans le territoire, sa mutabilité.

La situation stratégique de la ZAE du Phare, intégrée dans le périmètre de l'OIM Bordeaux Aéroport en fait un espace attractif.

Un premier état des lieux matériel nous a permis de constater la vétusté de la zone, qu'il s'agisse du bâti, des voiries ou bien des espaces verts. La zone semble fonctionner repliée sur elle-même, avec des franges qui permettent peu d'échanges avec le reste du territoire. Pour obtenir une analyse plus fine de la zone, nous nous sommes ensuite concentrés sur les acteurs et les entreprises implantées sur le site, ainsi que sur la typologie économique de la ZAE.

La ZAE du Phare apparaît donc être un espace au périmètre relativement flou, ses limites se définissent davantage en négatif des autres espaces qui l'entoure. Ces espaces immédiatement voisins de la zone, la positionne au coeur d'un territoire particulièrement stratégique, et dynamique. Le premier constat de vétusté de la zone interroge donc sur son devenir, face à la multitude de l'offre (en termes de foncier disponible, par exemple) localisée à proximité immédiate du Phare.

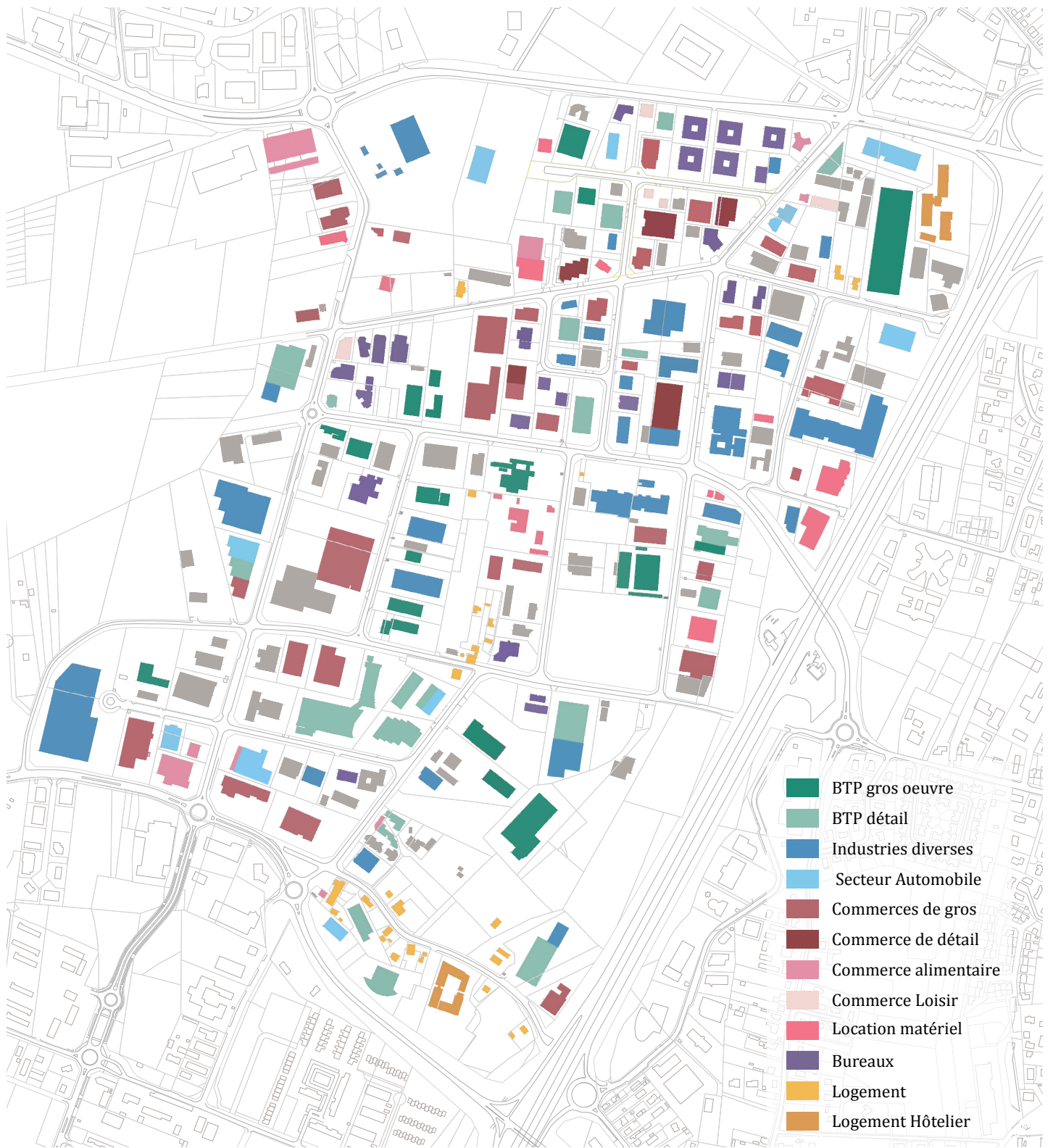
B) Portrait des acteurs implantés sur le site et de leurs besoins

a) Présentation générale de l'économie du Phare : une zone résiliente

Une économie propre au Phare qui fonctionne bien.

La ZAE du Phare se caractérise par une double mixité. Mixité fonctionnelle d'abord, puisque quelques logements individuels se trouvent intégrés à une zone d'activités économiques. Mixité du point de vue des activités économiques également, car plusieurs secteurs sont représentés au sein du Phare ; les secteurs tertiaires avec plusieurs locaux de bureaux hébergeant notamment des services aux entreprises, les secteurs du BTP, le transport et la logistique, les commerces, les équipements extérieurs (entreprises de construction de piscine, par exemple), l'hôtellerie, ainsi que des industries diverses.

« L'Atlas des zones économiques de la Cub », édité par l'A'Urba en 2012 détaille l'importance des différents secteurs sur le site de la ZAE ; il évalue la part des emplois issus des activités de construction, de 20 à 30%, de même que celle liée au commerce (de gros, et de détail). Il souligne également le rôle de l'industrie et des services aux entreprises ; ces deux secteurs d'activités sont, chacun, générateurs de 10 à 20% des emplois du site.



19 - Acteurs de la zone du Phare

Le secteur du BTP (Bâtiment et Travaux Publics) revêt une importance toute particulière pour la zone du Phare, du fait de sa place centrale en termes d'emplois générés, mais aussi de place occupée physiquement sur le territoire. En outre, les flux de camions, transporteurs et clients renseignent sur l'activité du site et le dynamisme des entreprises du BTP, et ce tous les jours. La congestion des voies publiques inhérente aux activités de la zone informent sur une forme de suractivité économique des différents secteurs de cette filière.

Les principales entreprises que nous avons identifiées réalisent du chiffre d'affaire et ce de manière croissante. Cette croissance des bilans d'activités dénote une croissance générale de l'économie de la zone. Des entreprises issues de divers secteurs d'activités sont présentes sur l'Espace du Phare et elles se caractérisent globalement par une bonne santé financière : elles réalisent un chiffre d'affaire positif².

² Voir Annexe n°1

Le caractère particulièrement dynamique et attractif de la zone, nous a également été confirmé lors de différents entretiens, en confère les propos suivants : « Sur la zone du Phare, je trouve qu'elle est assez active, y'a beaucoup d'entreprises qui s'installent. Je crois savoir que c'est une des plus grandes (ZAE) d'Aquitaine. Il y a des entreprises qui sont assez dynamiques ; moi il me semble que c'est très dynamique ». (Entretien avec la responsable d'agence Challenge Interim, localisée au Nord de la ZAE³) ; « C'est la première et la plus vaste ZAE de Mérignac, celle aussi qui accueille le plus d'entreprises. C'est une zone qui vieillit mais qui reste extrêmement attractive, il y a beaucoup de transactions » (Entretien avec Maxime de Person, Directeur du développement économique, Ville de Mérignac)⁴.

³ Voir Annexe n°5

⁴ Voir Annexe n°3

Une spécialisation dans le BTP qui apporte une résilience à la zone.

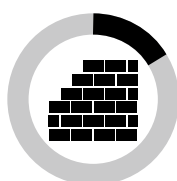
En plus d'être dynamique aujourd'hui, la spécialisation dans le BTP de la zone fait que c'est une zone résiliente, qui va pouvoir fonctionner aussi bien dans un futur proche.

La terminologie « BTP w » recouvre des réalités diverses ; la typologie suivante précise les types de métiers et d'activités inclus dans le secteur du Bâtiment et Travaux Publics (typologie et encadré issus du site web de l'Observatoire des métiers du BTP).

- Les métiers du bâtiment (carreleur, charpentier, électricien, peintre etc.)
- Les métiers des travaux publics (conducteur d'engins, monteur de réseaux électriques etc.)
- Les métiers liés à l'encadrement de chantier et à la gestion d'entreprises (conducteur de travaux, chef d'atelier, etc.)
- Les métiers techniques et de conception (technicien géomètre, technicien QSE, etc.)
- Les métiers de la création et/ou de la reprise d'entreprise

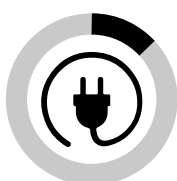
En Aquitaine, voici les cinq corps d'état qui regroupent le plus de salariés

Travaux de maçonnerie générale et gros oeuvre de bâtiment



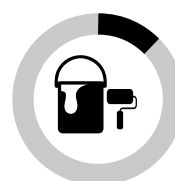
16,7 %
3633 entreprises

Travaux d'installation électrique dans tous les locaux



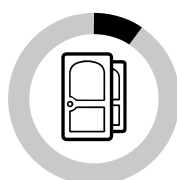
12,4%
3283 entreprises

Travaux de peinture et de vitrerie



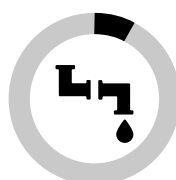
12 %
3643 entreprises

Travaux de menuiserie bois et PVC



9,2 %
2792 entreprises

Travaux d'installation d'eau, de gaz en tous locaux



7,3 %
2204 entreprises

20. Les cinq corps d'état qui regroupent le plus de salariés en Aquitaine

Il s'agit d'un secteur dynamique, en confère les prévisions de la Fédération Française du Bâtiment, qui annoncent une reprise à hauteur d'environ 1%, de la croissance des activités liées au BTP, pour l'année 2016, après un recul massif à la suite de la crise de 2008, et une croissance atone, voire un faible ralentissement de l'activité depuis.

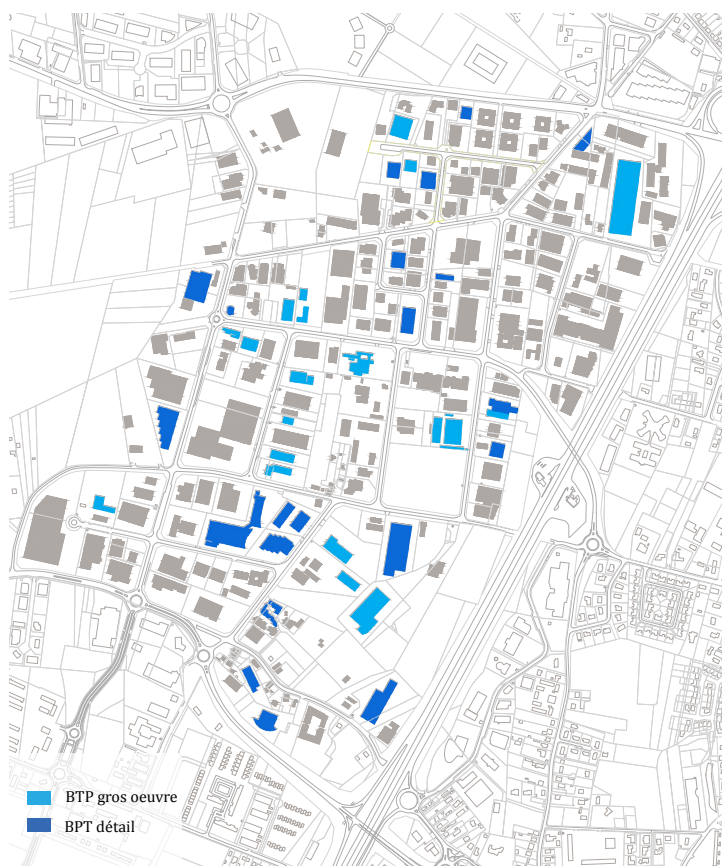
L'encadré suivant, issu du site web de l'Observatoire des métiers du BTP, permet de mieux appréhender les réalités du secteur, sur le territoire aquitain (données de 2013).



b) Diagnostic et hétérogénéité des besoins des acteurs du Phare

Les acteurs du BTP : une population hétérogène et des enjeux communs.

Une grande partie des filières du BTP est représentée sur l'espace du Phare. Par conséquent, c'est aussi une multitude d'acteurs qui sont présents, ce secteur étant caractérisé par sa pluralité. Les individus et groupes sociaux qui le composent ont aussi une myriade d'usages de l'espace urbain, et en cela une grande hétérogénéité de besoins. Les populations liées à ces filières rassemblent beaucoup de types de métiers et d'activités différentes : ouvriers, commerciaux, transporteurs, consultants, cadres supérieurs, ingénieurs, etc.



21 - Activités du BTP

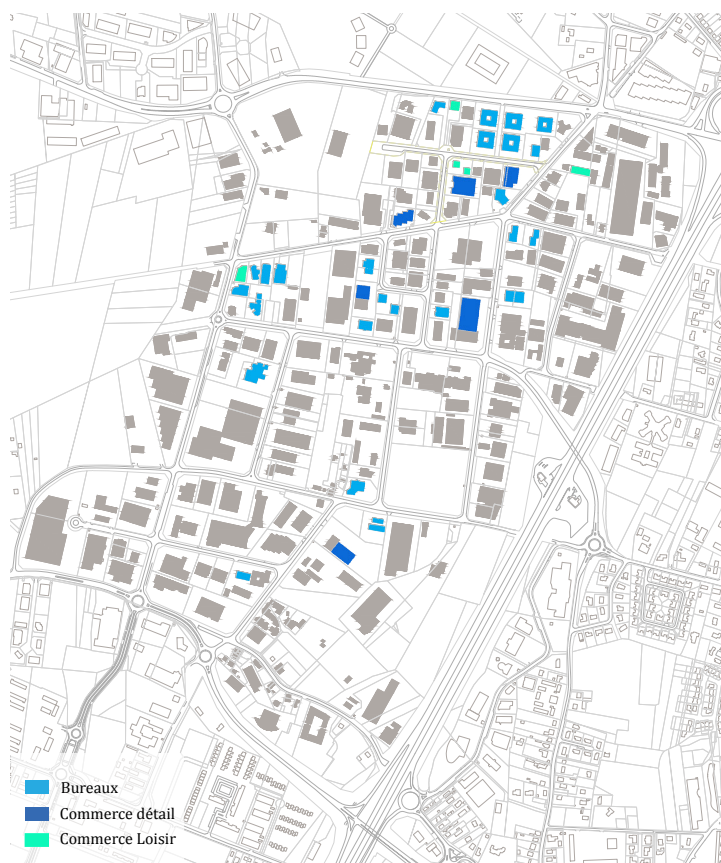
Les problématiques auxquelles sont confrontés ces acteurs sont à ce titre multiples. D'une part, il est nécessaire de noter que nombre d'entreprises se situent sur une échelle de gamme relativement « basse », en cela que les services qu'elles proposent et leur modèle économique repose sur de faibles contraintes architecturales, urbanistiques, écologiques et logistiques, afin de limiter les coûts de production et dégager des marges. C'est le cas pour de nombreuses entreprises du site, travaillant dans l'industrie métallurgique, dans la construction.

En outre, malgré la multiplicité des questions auxquelles sont confrontées les populations liées à ces secteurs, la problématique qui semble y être la plus criante demeure celle de l'accessibilité et de la circulation. En effet, il s'agit souvent d'entreprises qui effectuent de nombreux déplacements, le plus souvent en camions, ce qui tend à congestionner les rues et les axes de transport environnants. Cela se joue tant par leurs nécessaires approvisionnements en matières premières, biens à vendre et stocks, que par les déplacements pendulaires des travailleurs, ou encore par les livraisons, déplacements de matériels pour les chantiers, exportations, etc. Par ailleurs, nombre d'entreprises de Mérignac Phare sont amenées à entrer dans des logiques de filière intégrées et de sous-traitance avec l'ensemble du territoire économique de l'ouest de Mérignac. A ce titre, les enjeux de fluidité de la circulation, de qualité viaire sont extrêmement sensibles pour toutes ces populations.

Une tertiarisation latente du nord de la zone.

Conjointement à l'arrivée du tram jusqu'à l'arrêt « Le Haillan Rostand », une tertiarisation relative du nord de la zone du Phare est observable, le long de l'avenue de Magudas, et de l'avenue Gustave Eiffel. La tertiarisation est à comprendre principalement comme l'apport d'un nouveau type de commerces sur la zone, plus largement destiné aux particuliers. Il s'agit d'entreprises opérant dans les services aux entreprises et à la personne, dans le commerce de détail, dans l'informatique, etc. Nous trouvons alors nombre d'agences d'intérim, de conseil informatique et de réseaux, de commerces bio, centres de formation, cavistes.

Les besoins des acteurs de ces secteurs économiques divers, sont très différents de ceux des entreprises issues des filières BTP et logistique, en termes de soin apporté à l'image de leurs locaux, par exemple. Ces « secteurs divers » ont pour point commun, le caractère difficilement compatible de leurs besoins, avec ceux des entreprises industrielles. Tout d'abord, les entreprises tertiaires sont souvent au contact d'une clientèle extérieure au Phare, qui vient seulement pour les commerces présents sur le site (présence d'un caviste, d'un espace culturel, d'un supermarché bio), et dans tous les cas sensible aux nuisances possibles. Aussi les pollutions sonores (couloir aérien, flux logistiques) et matérielles (stocks, gazs, rejets des industries, etc.) constituent des contraintes pour l'activité de ces entreprises.



De plus cette population, à la fois cliente et salariée, est sensible aux enjeux de congestion, de flux de transporteurs, de sûreté des espaces publics, de parking. Cette sensibilité aux questions d'accessibilité par la voiture est aussi liée à la large sous-utilisation du tramway : l'effet de celui-ci sur les déplacements modaux est très restreint, et sa zone d'action limitée à quelques centaines de mètres, la voiture restant le mode privilégié d'accès à l'espace du Phare pour clients, salariés et entrepreneurs. Selon Maxime de Person, ce phénomène reste alors très restreint sur un certain périmètre et ne risque pas de remettre en cause l'ADN de la zone³.

⁵ Voir Annexe n°3

Des espaces d'habitats insulaires et résiduels

Il est intéressant de noter sur l'espace du Phare des espaces résidentiels qui sont résiduels, insulaires et silencieux. En effet, nous y trouvons des habitats très hétérogènes et des populations qui y semblent isolées. Certaines habitations sont encore le témoin du territoire avant sa constitution en zone d'activités.



23 - Carte des logements

Nous pouvons alors assumer l'idée qu'il s'agit de populations qui ont suivi - et subi - l'expansion urbaine et industrielle à partir de la fin des années 1960, la déforestation massive conjointe à la désintégration de l'économie agricole traditionnelle, le phénomène de « périphérisation » par la construction de la rocade. La présence de ces habitants fait écho à la conflictualité sous-jacente et invisibilisée du *sprawl* périphérique sur les espaces ruraux - conflictualité qui est très présente dans les différentes phases d'expansion de la zone d'activité au cours des années 1970 et 1980, sous la forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Cela est visible notamment dans les archives des enquêtes publiques successives, et par le langage parfois très fleuri employé par les locaux dans les lettres adressées à la Mairie de Mérignac à plusieurs reprises. Nous trouvons pêle-mêle dans les dossiers des enquêtes publiques de 1977, 1990 et 1992, liées à des projets d'extension de la zone, nombres de lettres de protestation. Protestation, d'abord, contre la « bétonisation » de ce territoire, perçue très négativement par les locaux, et synonyme de malaise urbain, de bouleversement socio-économique, de déforestation. C'est aussi pour les habitants le moment d'une prise de conscience: celle de faire parti désormais du monde périurbain. Les lettres manuscrites adressées à la Mairie expriment un désarroi des populations traditionnelles locales, et bien que souvent caricaturales sur la description qu'elles dressent de la banlieue en construction sur leurs terres, banlieue synonyme de criminalité, chômages et autre empires de la drogue, elles révèlent à ce titre une problématique transversale à ce territoire : celle de l'inexistence de l'identité de l'espace du Phare - et des zones d'activités périphériques de manière plus générale. Nous apprenons par l'histoire sociale récente de la construction de cette zone, que tout y est à faire, et que le destin industriel, rural ou résidentiel d'un tel espace n'est pas tout tracé.

Outre les populations originelles, d'autres groupes de populations habitent l'espace du Phare. Sur l'avenue Maurice Lévy, il est à noter la présence d'habitats à l'apparence plus précaire voire temporaire (caravanes) situés dans des interstices, sur des espaces de friche, très peu aménagés. Les populations qui habitent ces lieux sont invisibles, l'espace qu'ils occupent n'étant pas du tout adapté à l'habitat. Les problématiques qu'elles rencontrent sont donc aussi celles de la dangerosité de l'espace viaire, de la congestion et de la praticabilité des espaces de déplacements.

La question du logement et des résidents de la zone semble être marginalisée alors que c'est un aspect important, puisqu'il pose la question de la condition de vie des habitants de Mérignac sur cette zone. Or même si l'objectif n'est pas de les pousser à partir, l'amélioration de leur cadre de vie ne fait pas parti d'un agenda défini. Une requalification de la zone pourrait mettre ce point d'interrogation sur l'agenda politique.

Des franges mixtes

L'espace du Phare est au contact d'espaces à la fonctionnalité et aux caractéristiques urbaines différentes. Les espaces de frange qui en résultent situent des besoins et des acteurs très spécifiques. Les « franges » en question sont en fait des zones de contact avec des espaces d'habitation, des espaces commerciaux et des espaces boisés. Au nord de la zone et au niveau de l'arrêt de tramway A - Le Haillan-Rostand, il y a un espace de contact entre des services, des commerces et les activités plus industrielles du Phare. Camille Uri nous a confirmé, lors de son entretien⁶, que de nombreux acteurs tertiaires étaient intéressés par une implantation sur cette frange nord : il y a un vrai questionnement sur le devenir de cette partie du Phare et de sa possible reconversion dans le tertiaire. Le côté ouest de la zone touche un espace boisé et le complexe Vert-Castel. L'extrémité sud-est de la zone du Phare est à proximité immédiate de la rocade et peut sembler laissée à l'abandon. Au sud-est de la zone, nous trouvons de l'habitat ainsi qu'un groupe scolaire, ce qui dénote fortement avec la vocation essentiellement économique et en particulier industrielle, de l'espace du Phare.

⁶ Voir Annexe n°2

L'espace du Phare est un lieu de transit et de transition : il se situe dans le corridor économique régional Bordeaux - Arcachon, dans le couloir Bordeaux - Mérignac, et est une porte d'entrée vers les secteurs économiques de l'aéroport par la rocade. A ce titre, les populations concernées par les enjeux du Phare sont souvent « extérieures » à celui-ci, usagères seulement des espaces viaires et des transports. Ainsi il est significatif de voir que l'axe nord-sud de l'avenue de la Grange Noire, les axes est-ouest des avenues de Magudas et Marcel Dassault sont des couloirs importants pour les grands groupes économiques de l'aéroport (Dassault, Thalès, etc) et leur myriade de sous-traitants, mais aussi pour les flux de voyageurs aéroportuaires. Il convient également de noter qu'avec la présence de commerces aux alentours, la fréquentation ainsi que la circulation automobile est amenée à augmenter, ce qui risque de créer des problèmes supplémentaires pour une zone déjà encombrée par les passages de véhicules lourds. A ce titre, l'enjeu des couloirs d'accès et de la logistique urbaine paraît être majeur pour la mutation future de cet espace et son adéquation avec son territoire : l'accessibilité du site étant régulièrement un des critères mis en avant par les entreprises implantées sur le site pour justifier leur choix de localisation, il convient de s'interroger sur l'évolution des flux de circulation automobile à proximité immédiate du Phare.

Il ne nous apparaît pas nécessairement pertinent de développer l'offre logistique présente sur la zone, car la plupart des espaces de logistique se localisent dorénavant sur la rive droite de la Métropole, avec un meilleur accès à l'autoroute A10 et A63. Néanmoins, l'enjeu est de fluidifier le trafic et de rendre plus efficiente la gestion des

stocks sur la zone. Par ailleurs, une réflexion sur le développement d'un bus à haut niveau de service qui relierait la station Le Haillan-Rostand à Pessac Alouette a été actée par Bordeaux Métropole, mais nous n'avons pu à l'heure de la rédaction de ce rapport, consulter le tracé exact de ce bus. Le passage de la rocade à 2X3 voies est également acté, et Camille Uri nous a indiqué qu'elle espérait que cela aura pour effet de soulager le trafic sur la rocade et sur la zone du Phare.

c) Des acteurs difficiles à mobiliser

Pour compléter un diagnostic qui s'appuie essentiellement sur des données chiffrées, nous avons entrepris d'interroger les entreprises présentes sur la zone, essentiellement à propos de leurs perceptions et de leurs rapports au territoire⁷. Nous avons sollicité, par téléphone, 30 entreprises de la zone, à qui nous avons ensuite soumis un questionnaire par mail. Malgré un intérêt lorsque nous les avons contactées, nous n'avons obtenu qu'une proposition d'entretien, et une réponse au questionnaire⁸.

⁷ Voir Annexe n°4 : Guide d'entretien à destination des entreprises de la ZAE du Phare

⁸ Voir Annexes n° 5 et 6: Entretiens avec Challenge Interim et Kyriad

Les deux répondantes, ainsi que les quelques discussions moins formelles que nous avons pu avoir avec des travailleurs de la ZAE, confirment un certain nombre des éléments dégagés précédemment, et notamment le dynamisme économique de la zone. Également, la tendance à la tertiarisation au Nord de la zone semble manifeste, pour nos répondantes : « Ah oui, mutation vers le tertiaire, sans aucun doute, il y a beaucoup de bureaux qui se créent. D'ailleurs de plus en plus de tertiaire oui » (Représentante de Challenge Interim). Enfin, elles confirment la diversité des acteurs en présence, et l'existence d'identités différenciées entre les différents espaces de la zone, avec davantage de commerçants au nord, par exemple, et plus d'entreprises de construction, de BTP, et de logistique au centre, ou encore la concentration des services liés à la restauration, le long des axes majeurs de transport.

Il est difficile de généraliser les revendications issues de deux entretiens et de quelques discussions informelles, et de les présenter comme des doléances communes à l'ensemble des acteurs implantés sur le Phare. Mais elles méritent toutefois d'être évoquées ici. Il n'y a, en réalité, pas de revendications particulières en termes d'amélioration de la ZAE, qu'il s'agisse de l'offre de services, de l'aménagement global de la zone (espaces publics, voiries, stationnement, etc.), émanant des entreprises. Le seul point qui apparaît unanimement poser problème est l'engorgement de la rocade, et les difficultés d'accès et de sortie, de la zone, que cela peut poser, en somme, des thématiques liées à l'accessibilité.

Revenons maintenant sur l'échec de cette enquête, du fait du très

faible nombre de réponses, et des informations qu'il nous donne sur les acteurs de la zone.

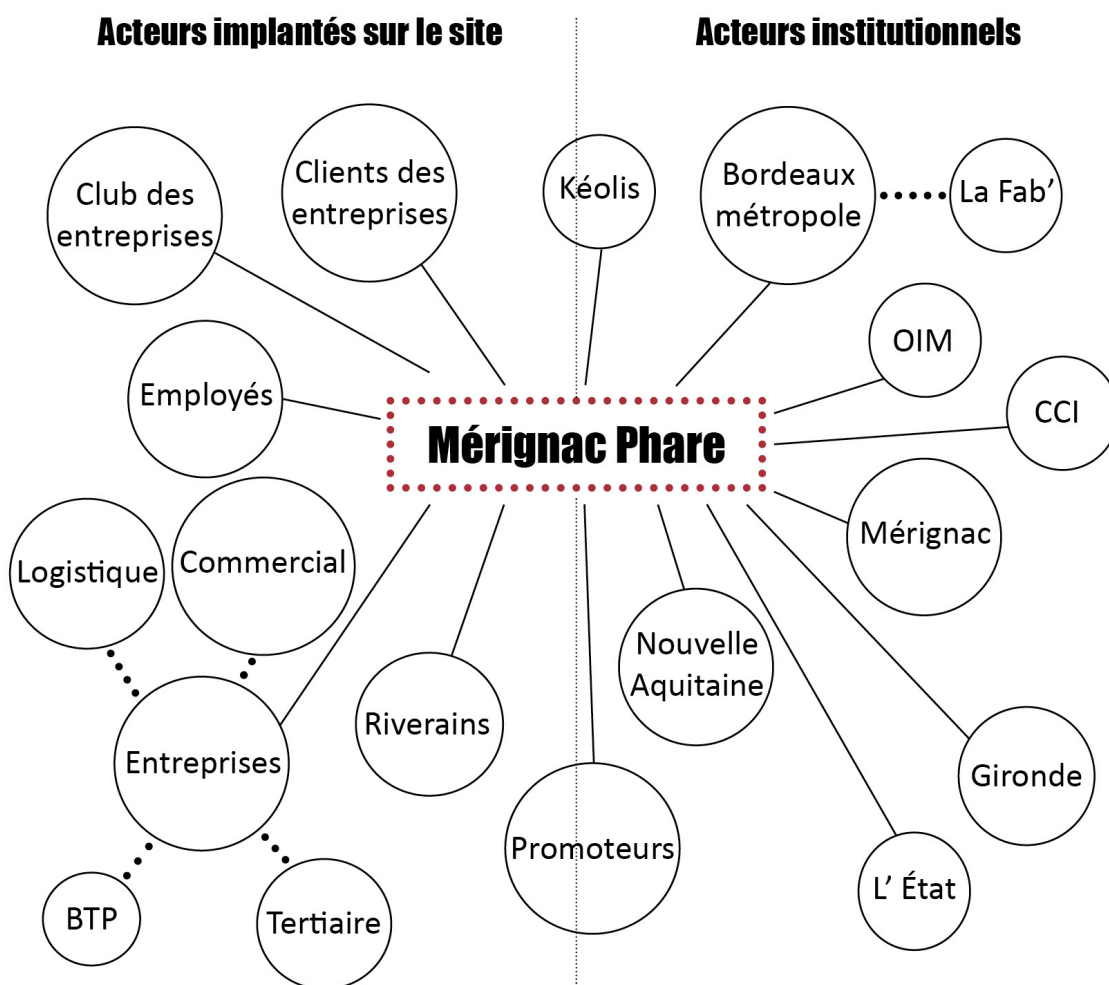
Deux éléments peuvent expliquer, en partie, l'échec de la consultation des entreprises. Premièrement, les quelques éléments que l'on a tout de même pu récolter nous indiquent une globale satisfaction des acteurs présents physiquement sur la zone, au quotidien ; l'absence de revendications spécifiques peut, en partie, expliquer l'absence d'intérêt à répondre à notre enquête. Mais plus largement et plus profondément, les acteurs privés, et en l'occurrence ici, les entreprises, apparaissent être des acteurs avec un habitus et une sociologie spécifiques, et qui sont, de fait, difficiles à mobiliser, lorsqu'ils n'ont pas un intérêt réel à participer. Il est important ici de mesurer qu'une concertation des acteurs sur la zone pourrait être particulièrement compliquée à mener, surtout s'ils n'ont pas d'intérêt à y participer.

Il apparaît que les acteurs de la zone du Phare sont confrontés à des problèmes communs : congestion des axes de transport, gestion des stocks et du stationnement qui tend à s'étaler sur des espaces laissés à l'abandon. De plus, nous avons constaté un phénomène de tertiarisation latente de la partie nord du Phare, qui fait suite à l'arrivée du tramway à l'arrêt Le Haillan-Rostand. Cette tertiarisation représente une coupure pour la cohérence de la zone, avec un cœur qui reste très largement à vocation logistique/BTP et une partie nord qui tend à se spécialiser dans le secteur des services. Nous avons également constaté que l'hétérogénéité des acteurs présents sur le site rend difficile toute concertation ou communication entre les entreprises, et que les relations de voisinage sont quasi nulles.

Cela représente un défi pour la transformation et la requalification du site, puisque les acteurs présents ne sont pas à même de formuler leurs besoins et d'envisager collectivement des solutions à leurs problèmes. La variété des acteurs institutionnels pouvant exercer leurs compétences sur le site ne permet pas non plus une meilleure lisibilité des enjeux. Dans la partie suivante, nous tâchons de les répertorier et de dégager un acteur institutionnel clé, qui serait la ville de Mérignac, avec l'appui d'autres institutions.

C) Panorama des acteurs institutionnels

Revenons maintenant, plus en détails, sur les acteurs institutionnels clés pour la zone, et sur leur positionnement, à la fois en termes de compétences, et sur le devenir du Phare.



24 - Représentation graphique des acteurs implantés sur le site de Mérignac Phare et des acteurs institutionnels

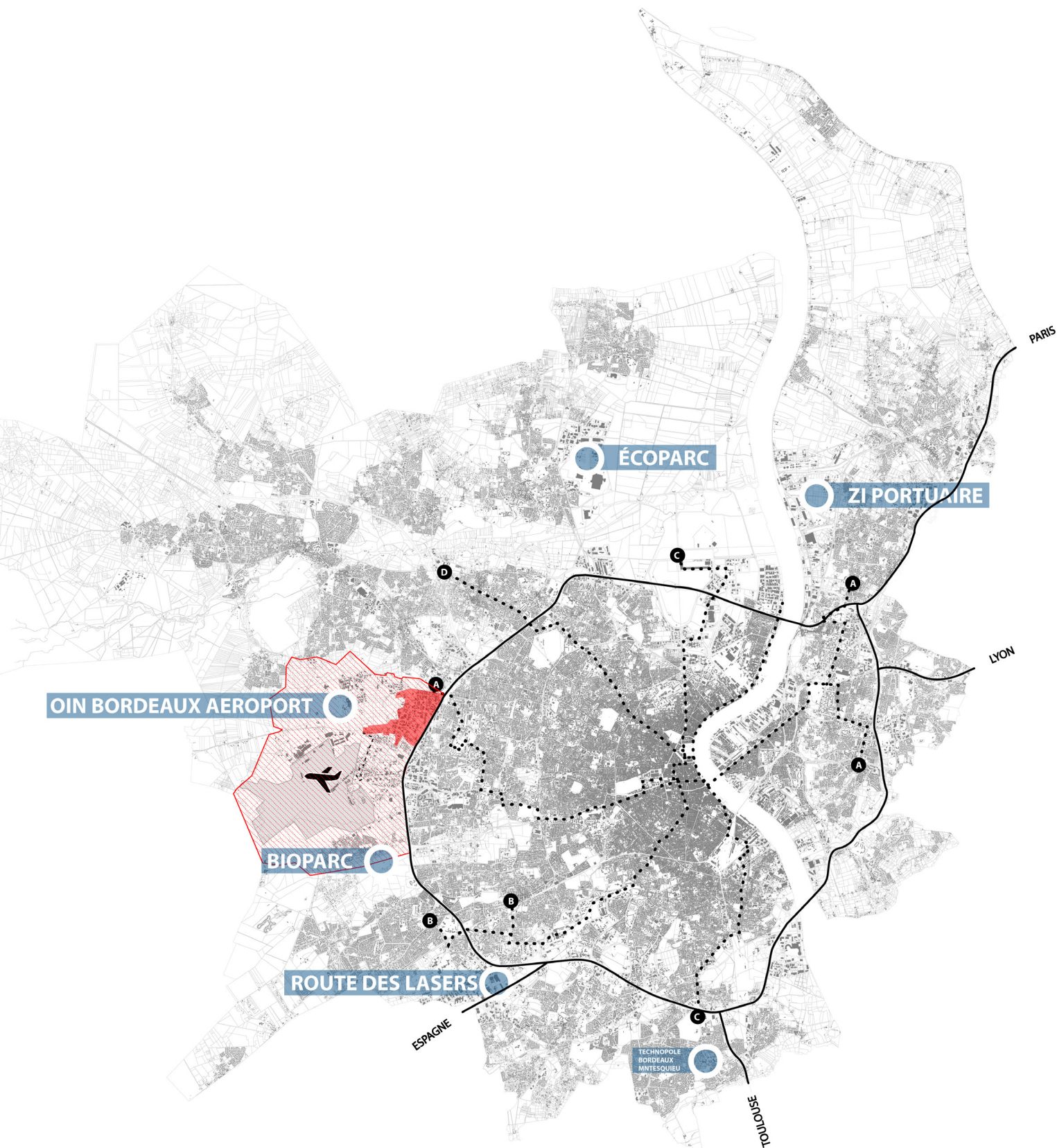
a) L'OIM et Bordeaux Métropole

La zone du Phare fait partie du périmètre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport qui a été créée le 25 septembre 2015 par un vote du Conseil de Bordeaux Métropole. Les OIM sont une déclinaison sur un territoire plus restreint (ici le cadran nord-ouest de la métropole bordelaise) des Opérations d'Intérêt National, créées par la loi du 7 janvier 1983 et dont le statut a été redéfini par la loi du 13 juillet 2006. Nées au moment de la décentralisation en matière d'urbanisme, ces opérations avaient pour but de préserver des champs de prérogatives spécifiques de l'État pour la réalisation d'opérations d'envergure et/ou stratégiques. De la même façon, une OIM est le moyen pour la puissance publique de favoriser le développement d'un territoire, en collaboration avec les acteurs privés locaux, à travers une gouvernance ad-hoc. En plus de l'aéroport, Bordeaux Métropole a aussi créé une OIM autour du campus de Pessac-Talence-Gradignan (Innocampus) et est impliqué dans une OIN autour de la gare St-Jean créé par l'Etat (Euratlantique).

L'OIM de Bordeaux Aéroport s'étend sur un vaste périmètre de 2 500 hectares répartis sur trois villes : Mérignac, Saint Médard en Jalles et le Haillan, et délimité au nord par les zones naturelles de la Jalle, à l'est par la rocade, à l'ouest par la limite communale de Mérignac et au sud par l'avenue François Mitterrand. Sur ces 2 500 hectares, 670 sont consacrés au projet « Aéroparc ». Concernant les parties à aménager, Camille Uri nous a indiqué qu'environ 400 hectares allaient être concernés, et que la plupart des opérations seraient réalisées par des opérateurs privés qui ont acheté des terrains il y a plusieurs années. Bordeaux Métropole est néanmoins en contact avec plusieurs promoteurs concernant des questions de cohérence urbaine, et de futurs usages de ces locaux, mais sans véritable levier d'intervention contraignant.

Plusieurs études ont été menées ou sont en cours sur la zone, notamment des études portant sur les réseaux (présentées comme obsolètes par Camille Uri lors de notre entretien), la mobilité et les questions de protection de l'environnement par Bordeaux Métropole et l'équipe en charge de l'OIM. Un schéma de mobilité est actuellement en cours de réalisation par la métropole mais nous n'avons pu y accéder à l'heure de la rédaction de ce rapport. Les questions écologiques paraissent être néanmoins un thème très important pour la Métropole, et peuvent représenter un levier d'action contraignant vis-à-vis des promoteurs et aménageurs sur le site. Les promoteurs sont tenus de compenser la consommation d'espaces naturels forestiers qu'ils occasionnent, voire d'en créer plus qu'ils n'en détruisent.





- Espace du Phare Mérignac
- OIM
- Tramway

b) Le club des entreprises de Mérignac

Le club des entreprises de Mérignac fête ses 20 ans cette année, ce qui en fait l'un des plus anciens en France. Il constitue un lieu de rencontres pour près de 300 entreprises membres, et se donne 4 objectifs principaux que sont :

- favoriser les synergies
- créer des espaces de convivialité
- mettre à disposition des entreprises membres un réseau de partenaires sélectionnés
- proposer des actions de développement durable aux entreprises

Il est l'un des outils principaux de la politique municipale sur les questions d'animation et d'intégration des entreprises dans le tissu économique local. Plusieurs entreprises présentes sur la zone du Phare en sont membres.

c) La commune de Mérignac¹¹

¹¹ Synthèse de l'entretien avec Maxime de Person, du 17/11/2016

La mission principale de la ville sur une telle zone est la veille, à la fois qualitative, et quantitative, sur les entreprises. Elle peut également les accompagner dans leur démarche d'installation, mais le principal levier d'action dont dispose la Ville, n'est pas lié à l'aménagement physique de la zone. D'autant que cette action de veille ne se fait pas par ZAE, mais bien à l'échelle de la commune dans son ensemble, de même que les actions de promotion du territoire, et de marketing urbain.

La Ville a tout intérêt à développer un projet sur la zone, celle-ci étant la plus grande de la commune, mais n'a pas prévu, pour l'instant, d'en porter un. La collectivité est plutôt partisane d'un renouvellement naturel mais piloté, de la ZAE ; l'idée étant qu'elle se renouvelle et se transforme d'elle-même, par la délivrance de permis de construire, ou de permis d'aménager, qui inclut de plus en plus d'exigences en matière de développement durable, par exemple.

Conclusion de l'état des lieux

Le site du Phare est investi par nombre d'entreprises de secteurs divers, avec une dominante BTP et logistique. En l'état, le modèle économique de la zone fonctionne très bien, les chiffres d'activités montrent une bonne santé économique et les acteurs rencontrés nous ont confirmé que cette zone est très attractive pour les entreprises. Toutefois, il y a peu de relations de voisinage, et finalement peu d'incitations directes pour elles à prendre part à un processus lourd, coûteux et chronophage de réhabilitation et de requalification du site.

Nous percevons ici le manque à gagner pour les entreprises : leur rationalité propre les désincite à engager des actions de modernisation de leurs espaces, alors même qu'il y aurait des opportunités en termes d'économie d'agglomération, d'économies d'échelles, d'optimisation des performances énergétiques, de rationalisation de l'espace, de mutualisation du foncier. De plus, il apparaît que la proximité géographique avec des espaces plus performants et plus récents comme l'Aéroparc ou bien Vert-Castel peut porter à une comparaison défavorable à la zone du Phare, qui apparaît plus ancienne et ne menant pas de projet de renouvellement. Les arguments écologiques et de qualité de l'environnement sont d'ailleurs des éléments fortement mis en avant par les promoteurs lorsqu'ils communiquent sur ces sites, ce qui montre qu'il s'agit là d'un facteur de différenciation et d'un argument de vente fort qui peut jouer en la défaveur du Phare.

Il ressort de nos études sur le site que la zone du Phare est dans une situation paradoxale. D'un côté, c'est une zone économique assez résiliente, avec des entreprises qui se portent bien et qui sont satisfaites de leur choix de localisation. Les faibles relations de voisinage entre les acteurs présents sur le site ne facilite pas la concertation et la résolution de problèmes communs aux entreprises, ce qui n'entraîne pas de véritable réflexion partagée sur le devenir de la zone et son possible renouvellement. Il n'y a pas non plus d'action menée par les pouvoirs publics sur ces problématiques là, et la zone n'est donc pas incitée à se transformer. D'un autre côté, la zone se trouve au coeur d'un espace particulièrement dynamique et en transformation qu'est l'OIM. Les nombreux projets des promoteurs au niveau de l'Aéroparc et de Vert-Castel vont en outre constituer une offre alternative qui peut dégrader l'image de la zone du Phare. Les transformations liées à l'OIM peuvent constituer une opportunité pour la zone de se renouveler et de se moderniser afin d'affronter la concurrence que représente la zone de l'Aéroparc et les nouveaux parcs d'activité construits par les promoteurs.

La matrice suivante, issue de la méthodologie, dite "SWOT" (Strength, Weakness, Opportunity, Threats), a pour vocation de résumer ce qui a été dit dans cette première partie, et de mettre en perspective les différents éléments qui contribuent à définir ce qu'est l'espace du Phare.

MATRICE SWOT (FORCES - FAIBLESSES)

	POSITIF Assure à la ZAE une capacité attractive	NUISIBLE Inconvénients de la ZAE
INTERNE endogène à l'espace du Phare	FORCES <ul style="list-style-type: none"> - Mixité fonctionnelle : résistance supposée aux chocs d'offre économique. Capacité de survie accrue - Prédominance des secteurs «BTP» : atout dans les conditions immobilières métropolitaines, dans les conditions d'attrait pour le Partenariat Public Privé - Positionnement géographique clés : «corridor» économique Bordeaux-Aéroport, «corridor» régional de Mérignac (grande «diagonale» Acachon Bordeaux) - Connectivité aux réseaux métropolitains : rocade, transports publics, aéroport, gare - Entreprises compétitives sur le site de l'aéroport (Dassault, etc.) : clientèles et soustraitance 	FAIBLESSES <ul style="list-style-type: none"> - Etalement des activités : débordement stocks, congestion des camions et véhicules utilitaires - Faibles capacité fédérative des industries présentes (pas d'associations de quartier, de conseil de quartiers, d'identité propre du quartier) - Vieillesse des espaces et bâtiments, faiblesses des normes écologiques - Conciliation difficile des acteurs : intérêt à ne pas voir le foncier et la fiscalité s'élever, intérêt à ne pas être régi par des normes restrictives (environnementales, servitudes) - Présence de résidents à plein temps sur la zone (campements plus ou moins informels, gens du voyage)
EXTERNE exogène à l'espace du Phare	OPPORTUNITES <ul style="list-style-type: none"> - Proximité avec les parcs technologiques, pôles d'innovation, pôles de compétitivité locaux : possible effet « cafétéria », possible accroissement de la demande pour les entreprises du Phare, interdépendance et cohésion territoriale accrue grâce à une mise en réseau des entreprises sur tout le site de l'OIM (Technowest) - Attractivité de nouvelles populations, nouvelles main d'oeuvre : projet « 50 000 logements autour des axes de transport collectif », extension ligne de tram, nouveaux services urbains (V³), élargissement de la Rodeo ouest - Taxe d'Aménagement Majorée sur les espaces à l'ouest (Vert Castel) : attractivité fiscale du Phare - Friches foncières disponibles 	MENACES <ul style="list-style-type: none"> - Dépendance aux aléas du secteur BTP - Concurrence territoriale des nouveaux espaces économiques en création, drainage des individus et des activités - Pénurie de ressources publiques pour un projet de reconversion du Phare nécessitant une intervention de la puissance publique

Partie II

Légitimation de l'action publique sur le Phare

A) Quelle place pour l'action publique sur une zone d'activité ?

a) Des ZAE traditionnellement investies par des projets d'origine publique

L'action publique sur les zones d'activité a été traditionnellement forte. A l'époque du zoning, la création de zones d'activité est un outil de politique municipale forte. Cela permet de valoriser du foncier largement disponible en périphérie des communes, de produire de l'incitation directe au développement économique en viabilisant des territoires entiers à l'implantation d'entreprises.

Un rapide historique issu des archives communales de l'espace du Phare confirme cette tradition de politiques publiques :

- Entre 1962 et 1966, la ville de Mérignac procède à l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement de la zone industrielle, puis les cède à la Société d'Équipement de Gironde (SEG). Cette cession des terrains correspond à une zone de 200 hectares, dont une première tranche de 46 hectares déjà équipée par la ville elle-même.

- Trois Zones d'Aménagement Concertées (ZAC) sont décidées dans les années 1979, 1982 et 1986 pour étendre la zone, lui donnant son périmètre actuel.

- Au moins six actes notariés (1967, 1976, 1979, 1981, 1994) renseignent d'acquisitions par la ville de Mérignac de parcelles privées, d'ensembles immobiliers habités par des personnes privées sur la zone.

Ces quelques éléments sont significatifs d'un fort investissement de ressources publiques, financières et politiques sur la zone industrielle.

b) Une situation contemporaine de retrait relatif de la puissance publique sur les territoires de zone d'activités

Des évolutions contemporaines

Aujourd'hui, deux grandes évolutions ont influencé la conduite des projets urbains. D'une part, avec les dévolutions de compétences opérées par la décentralisation, les communes et intercommunalités exercent un rôle croissant dans l'urbanisme

et l'aménagement de l'espace à l'échelle locale. Par ailleurs, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (2000) redonne de l'importance au renouvellement urbain, défini comme « une intervention publique volontaire visant à réinscrire dans le marché économique les territoires de la ville considérés comme « en panne » de développement et d'attractivité et à les réintégrer dans un cercle vertueux de création de valeur »¹². Ainsi, les acteurs publics ont un rôle à jouer dans la revalorisation des ZAE obsolètes en les rendant de nouveau attractives pour les entreprises et investisseurs. Il est à ajouter que l'émergence des questionnements autour de la transition écologique impacte également les projets de requalification des ZAE, dans une optique de développement durable. D'autre part, le contexte économique est devenu prégnant dans la réalisation de projets urbains déterminés par les marchés fonciers et immobiliers. En effet, aujourd'hui le marché joue un rôle de régulation important dans le développement urbain. De plus, les villes sont désormais placées dans une logique de compétition territoriale, tandis qu'elles bénéficient de financements de plus en plus limités : les acteurs publics ne peuvent plus porter seuls l'ensemble des coûts d'aménagement (notamment la libération et dépollution des sols, l'équipement des terrains ou encore la réalisation des aménagements), d'où la nécessité d'une « co-production » de la ville entre acteurs publics et privés. Il est ainsi de plus en plus important pour les acteurs publics d'attirer les fonds privés pour monter des opérations partenariales et partager le portage des charges financières et opérationnelles.

Mais pour que les différents acteurs s'engagent dans le projet, il est nécessaire qu'il génère de la valeur économique : celle-ci est une fin en soi pour les acteurs privés afin d'assurer la rentabilité des investissements, tandis que pour les acteurs publics il s'agit d'un moyen au service d'objectifs publics tels que la réalisation d'équipements publics, le maintien d'activités économiques dans la zone d'aménagement. Monsieur Barraud¹³ nous expliquait que selon lui une grande responsabilité de la puissance publique réside dans sa capacité à mettre à disposition du foncier à un moindre prix pour rendre des espaces attractifs pour les acteurs privés à la recherche d'un coût minimal d'investissement. L'intervention du secteur public en amont de la réalisation du projet est déterminante dans la création de valeur économique. Elle intervient notamment dans le potentiel de développement (« l'ensemble des critères contextuels qui déterminent un projet ») à travers le contexte politique puisque les acteurs publics déterminent les objectifs de politique urbaine et de développement du territoire qui influencent le contenu des projets ainsi que le choix des zones à valoriser. Ainsi, selon R. Linossier et R. Verhage, « La création de valeur dans les projets urbains est d'abord le résultat d'investissements et d'interventions publiques ». Ainsi, « La volonté politique est un facteur clé de déclenchement des projets, car sa force détermine la priorité donnée aux actions de valorisation des sites ».

¹² LINOSSIER Rachel, VERHAGE Roelof, *La co-production public/privé dans les projets urbains* : Paul Boïno, Lyon La production de la ville, Parenthèses, pp.144-171, 2009

¹³ Frederic Barraud, expert en requalification des zones d'activités, *La Fab' (2015), Rapport sur les ZAE : Requalification, redynamisation, services aux entreprises*

c) Un portage privé des opérations d'aménagement des zones d'activité à Mérignac

Lors de notre entretien, Camille Uri nous a informé que sur la trentaine d'opérations d'aménagement sur le périmètre de l'OIM, la plupart allaient être réalisées par des opérateurs privés qui ont acquis du foncier sur le site il y a plusieurs dizaines d'années. Des études écologiques sont en cours sur le site, et elles seront déterminantes pour la viabilisation du reste du foncier. Dans ce cadre, Bordeaux Métropole nous a confirmé ne pas envisager d'opération d'aménagement lourde sur le site, faute de leviers et d'outils juridiques contraignants, mais plutôt un travail d'animation économique. En effet, les opérations de requalification ont beaucoup de mal à se réaliser, et sont souvent déficitaires: les loyers que paient les entreprises ne sont souvent pas suffisants pour compenser les coûts d'aménagement, et l'une des seules solutions pour atteindre l'équilibre budgétaire est de construire des logements, qui offrent de meilleurs revenus fiscaux. Or 85% du périmètre de l'OIM est sous le coup d'un plan d'exposition-bruit. Par conséquent, Bordeaux Métropole et Mérignac pensent se focaliser sur l'animation économique, avec la mise à disposition d'ingénierie pour les entreprises présentes sur le site afin qu'elles deviennent «acteurs de la valorisation de leur foncier»¹⁴.

Le mot d'ordre sur le Phare est «*small is beautiful*»¹⁵. Cette mise à disposition d'ingénierie pourrait faire suite à des réunions avec les acteurs présents sur le site à des heures libres (comme la pause déjeuner) afin de les sensibiliser à ces questions et de les faire se rencontrer. Pour résumer, la Métropole préfère concentrer ses efforts sur les autres espaces inclus dans l'OIM où tout reste à faire plutôt que sur le Phare, qui est vu comme une zone résiliente qui marche bien. Néanmoins, l'unique levier d'action dont dispose la Métropole et Mérignac est la question des normes écologiques, qui peut permettre d'énoncer des prescriptions environnementales contraignantes pour les aménageurs, ce qui explique l'intérêt porté sur les études environnementales sur le site. Camille Uri nous a également indiqué que la Métropole était en contact avec le Préfet pour déposer un dossier d'autorisation environnementale qui porterait sur l'ensemble du site, ce qui permettrait d'éviter d'avoir à en déposer pour chaque opération d'aménagement et ferait ainsi gagner de 1 à 2 ans aux opérateurs. Si cela aboutissait, la Métropole disposerait d'un moyen de négociation très fort avec les opérateurs, qui seraient évidemment très intéressés par cet outil. Les contraintes environnementales peuvent donc être un moyen de discussion de la Métropole sur les opérateurs, mais dans ce cas cela serait gagnant-gagnant: les opérateurs gagnent du temps,

^{14/15} Entretien avec Camille Uri effectué le lundi 3 octobre 2016

la Métropole est associée à la commercialisation. Elle pourrait ainsi discuter des acteurs intéressés par les locaux d'entreprise et émettre des réserves si certains publics ne semblent pas être pertinents sur le site (comme les entreprises de logistique).

Sur le site de Mérignac, les opérations d'aménagement, construction, assainissement sont principalement portées par des opérateurs privés. La puissance publique est donc réduite à l'animation économique (OIM, Mérignac), et dispose de peu de normes coercitives sur les aménageurs privés, si ce n'est l'incitation à produire du «propre» et du «moderne» (marketing territorial lié à la stratégie globale de l'OIM d'en moderniser l'économie).

d) Le rôle d'animation économique des institutions

La ville de Mérignac, l'OIM, Bordeaux Métropole ont comme attributions un rôle d'animation économique (ou développement économique) dans les zones d'activité de la métropole. Derrière ce terme résident de multiples réalités d'action publique. Il est à retenir que ce rôle d'animation économique signifie un rôle peu coercitif des acteurs publics, en comparaison avec les opérations de zoning fréquentes au siècle dernier. Les institutions travaillent désormais à produire du développement économique grâce aux ressources endogènes des territoires et dans une logique de projet. Ainsi, il s'agit pour la ville de Mérignac de structurer les filières d'entreprises locales, d'accompagner les jeunes entreprises et de les diriger vers le Club des Entreprises et les pépinières d'entreprises. Pour les acteurs métropolitains, cela prend la forme de l'orientation de l'aménagement urbain à travers les documents d'urbanisme métropolitain (PLU, SCot, Schéma Métropolitain de Développement Économique). L'OIM, expression de cette stratégie d'animation économique, correspond ainsi à un tracé d'un périmètre de projet, sur lequel les ressources du territoire (groupes industriels, filières locales, réseaux de sous-traitance, aménageurs privés, universités, etc) sont activées et rassemblées par la structure publique pour créer des projets de développement.

Le terme d'animation économique a été utilisé à plusieurs reprises par Camille Uri lors de notre entretien pour qualifier les actions que l'OIM souhaiterait mener sur la zone. Une de ces propositions serait de mettre à disposition des entreprises présentes sur le site un urbaniste conseil qui pourrait aider les chefs d'entreprise à mutualiser leurs parcelles et à valoriser leurs locaux et espaces dans un souci de rationalité économique.

Toujours dans ce souci de rationalité économique, un programme d'étude nommé ZIRI (pour Zone Industrielle des Réseaux Intelligents) est mené par Technowest, avec le soutien de la Région Nouvelle Aquitaine et de Bordeaux Métropole pour revaloriser les zones d'activités du territoire. Par exemple, des actions sont menées pour la mutualisation de la collecte des déchets, des achats groupés d'énergie, une réutilisation des eaux usées ainsi que le développement des transports en commun.

Toutes ces actions sont intéressantes pour les entreprises car elles leur permettent de faire baisser leurs coûts et cela leur permet aussi de nouer des liens avec les entreprises qu'elles côtoient et peut créer des synergies nouvelles. C'est aussi un dispositif intéressant du point de vue institutionnel, puisque ce genre d'actions ne requiert que très peu de moyens de la part des collectivités locales, l'essentiel des actions étant portées par et pour les entreprises intéressées et Technowest mettant à disposition ses connaissances en la matière. Ce genre de développement par le bas ou de renouvellement autogéré permet donc de conjuguer les intérêts des entreprises et les intérêts stratégiques des acteurs publics tout en utilisant essentiellement des ressources privées.

e) Quels liens de causalités pour des effets d'entraînement ?

La question est alors de savoir quels sont les effets d'entraînement des espaces publics sur le bâti privé, et plus largement de savoir dans quelle mesure l'action publique, dans ses degrés d'implication divers, au sein d'une zone d'activité, peut mettre en route un processus de "mise à niveau" des espaces privés. Dans notre situation, nous pouvons nous demander en quoi la mise en processus de logiques de projets ponctuels, concertés entre les entreprises, acteurs publics et aménageurs, permettrait de produire des effets d'entraînement sur l'ensemble de la zone, et ainsi d'obtenir en quelque sorte des externalités positives pour l'ensemble du territoire concerné, ainsi que pour l'action publique. En somme, ici, les effets d'entraînement sont bien au coeur du pari de "l'animation économique" telle qu'elle est portée par l'OIM ou par la ville de Mérignac : il s'agit pour la puissance publique de miser sur des externalités positives suite à des politiques d'animation.

Christine Fabre, Présidente du Groupement des Industries de la Haute Vallée de l'Arc (GIHVA), à l'occasion d'un séminaire du Cerema organisé sur la requalification des zones d'activité en 2013¹⁶ répond ainsi : «Il n'existe pas de réponse unique mais la requalification des espaces publics a un effet incitatif dans la mesure où les aménagements publics permettent d'étendre aux entreprises

¹⁶ "Séminaire : technique et partenarial la requalification des zones d'activités économiques en périphérie"

présentes la requalification et dans ce cas, le dépôt d'un permis de construire est une opportunité pour leur imposer des efforts de même qu'aux entreprises nouvelles (cahier de prescription)».

La question posée à Christine Fabre peut aussi être renversée : dans notre cas, nous pouvons nous demander en quoi des actions issues des acteurs privés à l'échelle des îlots, des groupements d'entreprises, des opérations de requalification et de rationalisation des structures bâties peuvent impacter, par effet d'entraînement, les espaces publics, la voirie, la «qualité» globale de la zone, et dans le cas du Phare, l'adéquation de ses espaces urbains avec ceux de Vert Castel et des objectifs environnementaux de l'OIM.

f) Trois exemples d'opérations de requalification sur les zones d'activité

Afin de mieux comprendre ce qu'implique une action publique sur une zone d'activité économique ainsi que les formes juridiques et informelles qu'elle prend et les objectifs qu'elle définit, voici des exemples de requalification de zones d'activités économiques en France.

Le premier cas intéressant est celui de la ZAE des Gâtines à Plaisir (78). Malgré son dynamisme notamment dû à sa proximité avec Paris, la zone fait face à deux enjeux : une mauvaise desserte en transport à cause d'une obligation de traverser le bourg des Gâtines et un secteur de bâti ancien avec un potentiel foncier de mutabilité de 43% (locaux sous occupés, espaces vides). Le problème d'attractivité de la zone vient du fait que les entreprises ont du mal à attirer de nouveaux employés parce qu'il n'y a ni services ni logements.

L'atout de la ZAE est que la majorité des propriétaires sont occupants et qu'il y a une forte présence d'investisseurs immobiliers qui permet à la zone d'être attractive pour de nouveaux investissements. C'est ainsi que l'initiative à l'origine du projet était privée. L'investisseur privé ProudReed a fait la démarche d'aller voir la commune, puis d'autres partenaires ont été sollicités comme le groupe Egis sur la faisabilité de projets sur l'ensemble de la ZAE et pour faire porter l'opération par l'ensemble des propriétaires. Ainsi une association de propriétaire a été chargée de la mission. Les deux scénarios retenus à la suite de l'étude urbaine lancée par la ville et financée par le département sont : une occupation plus mixte de la zone avec des logements de proximité dans la zone sous occupée ; et un projet pour renforcer le dynamisme

de la zone en densifiant et requalifiant les sites des entreprises dynamiques par des opérations d'éco-réhabilitation (valorisation du foncier par la densification urbaine et du bâti) et en favorisant l'implantation d'entreprises de plus petites tailles connexes aux grandes entreprises déjà présentes (comme Thalès) .

L'approche est participative pour mobiliser les entrepreneurs et les propriétaires par des entretiens et des réunions de travail de l'association et l'organisation de visites et d'un atelier participatif.

Les difficultés rencontrées lors de ce projet sont l'isolement de la ville et le manque de moyens pour valoriser la zone (malgré des recettes dégagées grâce à la charge foncière des logements) et une mobilisation des acteurs de la zone difficile car certains acteurs économiques n'ont pas rejoint l'association créée à ces fins.

Un autre exemple est celui de la requalification de la zone industrielle de Rousset Peynier qui s'inscrit dans le contexte de l'association foncière urbaine qui existe depuis 1962.

La zone se situe à 17km d'Aix-en-Provence (13), un peu isolée, et est créée en 1961 suite à la reconversion d'un ancien bassin minier. Au début, les principales activités sont industrielles puis la microélectronique et ses sous-traitants s'installent sur la zone à partir des années 1970.

Dès 1962, un syndicat de copropriétaires est créé sous la forme d'une association foncière urbaine : le règlement est strict et favorise la mise en place d'une gouvernance partagée. Les lots sont calibrés sur 5 000 m², il y a une source d'énergie mutualisée, une desserte ferroviaire et le syndicat est propriétaire des routes et des espaces verts. Par contre, il n'y a pas de services présents sur la zone au départ à cause de la réglementation qui limitait les implantations d'entreprises aux activités industrielles et de service – c'est un aspect contraignant de l'AFU. Aujourd'hui, l'association reste un véritable acteur du territoire puisqu'elle organise une collecte des déchets, un plan de déplacement inter-entreprises (bus et covoiturage) ainsi qu'une surveillance mutualisée.

En 1994 est créée en plus une association d'entreprises à la demande des collectivités pour dialoguer avec elles. L'association accueille aussi bien des entreprises propriétaires que locataires, qui disposent d'un siège social sur le site ou qui sont des filiales.

Tout de même, c'est la Communauté du Pays d'Aix qui a engagé entre 2003 et 2009 une opération de requalification de l'espace public (ronds-points, implantation d'essences locales peu gourmandes en eau) pour pouvoir inciter les propriétaires à rénover, puisque le dépôt d'un permis de construire peut être vu comme une opportunité d'imposer des efforts aux entreprises nouvelles grâce au cahier de prescription. C'est donc la Communauté du pays

d'Aix qui a financé les aménagements extérieurs (espaces publics) et l'AFU les espaces privés grâce aux cotisations des adhérents.

Pour maîtriser le foncier de la zone suite à sa requalification, la mairie rachète les locaux trop grands et les revend aux nouveaux entrepreneurs pour éviter la spéculation immobilière.

L'AFU est donc un bon moyen de gérer les équipements et les services urbains sur une zone d'activité économique d'une façon assez contraignante mais du coup efficace. Par contre, elle ne sera pas suffisante pour engendrer une opération de fond de requalification d'une zone. Les pouvoirs publics sont alors le bon relais pour démarrer des opérations de requalification et en même temps pour éviter la spéculation immobilière.

Un autre exemple, qui nous montre que la requalification passe aujourd'hui avant tout par des projets d'éco-réhabilitation, est le programme de Bretagne Quali Parc, qui est un dispositif avec une application régionale qui englobe 423 ZAE. L'enjeu est d'allier attractivité économique et aménagement durable en démontrant que les parcs d'activités « qualitatifs » sont plus performants que les autres.

Deux leviers financiers sont possibles : les subventions accordées pour les projets de ZA et les subventions sur les projets d'immobilier d'entreprises. L'approche se veut plus globale en matière de développement durable (développement économique et urbanisme) et en lien avec le SCoT, qui est plus facilement conciliable aux objectifs qu'avec un PLU pour requalifier une zone (au cas où il y ait des difficultés de mise en œuvre ou que la zone soit peu pertinente).

Plusieurs difficultés ont été rencontrées sur ce projet. D'abord, il y a peu d'ingénierie dans les EPCI pour pouvoir suivre l'aménagement des parcs d'activités parce que les ressources humaines sont très limitées sur ces questions-là. Cela va dire qu'une pédagogie est nécessaire en permanence entre les différents acteurs. Certains acteurs publics ont été soumis à de fortes pressions quant à l'attribution des subventions. En plus, les effets d'entraînement sur la requalification des espaces privés ne sont pas toujours au rendez-vous.

Une nécessité, formulée par les responsables du projet, est une gouvernance autour des propriétaires fonciers et des entreprises exploitantes dans une structure associative pour la réussite d'une mobilisation des acteurs.

Cette structure totalement publique semble difficile à mettre en place et lourde à porter, pour les communes comme pour les entreprises. Ici aussi, la réussite d'une requalification passe par l'organisation des acteurs au sein d'associations.

Une opération de requalification passe toujours un moment ou un autre par l'engagement des pouvoirs publics, la plupart du temps la commune mais aussi des acteurs de plus grande ampleur. Ils peuvent être sollicités par les acteurs privés sur place ou ils sont à l'origine d'une impulsion pour requalifier la zone. C'est également l'acteur central pour maîtriser le foncier lors d'une opération de requalification.

L'organisation des entreprises au sein d'associations est essentielle pour avoir une meilleure visibilité face aux communes, une meilleure communication avec elles et une mobilisation efficace des entreprises.

Les principaux leviers utilisés pour requalifier les zones sont des opérations sur les espaces publics et l'éco-réhabilitation du foncier et du bâti.

g) Mener une concertation sur la ZAE du Phare : faire remonter les besoins et créer une dynamique de projet

Il a été établi que les acteurs de l'espace du Phare sont particulièrement difficiles à mobiliser. L'identification de leurs besoins de long terme, la mobilisation de leurs ressources communes, la compréhension de leurs besoins mutuels et des solutions de voisinage concertées à mettre en place sont autant de points extrêmement difficiles à isoler et formaliser. Par conséquent, l'idée de produire une concertation sollicitant les acteurs privés de la zone et leur permettant de s'exprimer et de solliciter leurs ressources propres apparaît comme une nécessité pour produire de l'action publique sur l'espace du Phare. Toutefois, il se trouve que ces acteurs ne sont pas propices à être mobilisés directement dans des processus parfois chronophages et trop coûteux. Proposer aux acteurs de concevoir et réfléchir ensemble sur l'avenir de leur territoire économique et de leurs conditions de travail nécessite donc une certaine ingénierie de participation. Nous avons donc tenté de proposer un protocole de concertation, facile à mettre en place, sollicitant l'intérêt des différentes entreprises et de leurs salariés, potentiellement porteur d'idées, et permettant à terme une mobilisation des ressources dormantes de l'espace du Phare.

Comment mobiliser les acteurs de la zone ?

Les éléments suivants sont des arguments permettant de justifier l'intérêt de la concertation pour les acteurs publics et les entreprises, de formaliser les intérêts que peut présenter la tenue de cette concertation pour ces acteurs.

Pour les entreprises, l'argument le plus porteur pour justifier une concertation est celui de la rationalisation économique ; en effet, la participation des entreprises à des dispositifs participatifs peut leur permettre d'influencer ou de porter des projets, qui permettraient d'optimiser leurs activités ou leurs ressources (via le redécoupage et l'optimisation du foncier, par exemple). Le dispositif de concertation que nous proposons vise donc en premier lieu les responsables des entreprises, davantage que les salariés, car ceux sont les plus concernés par les incitations économiques.

Les acteurs publics, au sens large, ont quant à eux, deux intérêts principaux à l'organisation d'une concertation. D'abord parce qu'elle permettrait, à terme, de porter des projets urbains sur la zone, et de se conformer à des contraintes réglementaires toujours plus importantes, en termes de développement durable, et de transition énergétique, par exemple. Ensuite parce qu'elle est porteuse d'innovation, elle est une manière de refonder et de repenser l'action publique. Enfin, la question du marketing urbain pourrait se poser à terme sur la zone ; une concertation pourrait une fois encore être porteuse de projets, qui permettrait d'améliorer l'image de la ZAE, et de renforcer son attractivité.

Les objectifs de la concertation

Il est aussi important de s'interroger sur les objectifs et les enjeux sous-jacents, d'une concertation.

L'une des problématiques de la zone concerne les acteurs institutionnels ; la Ville de Mérignac, l'OIM, Bordeaux Métropole, La Fab, et la Région, ont la même compétence, ou la même "entrée" sur la ZAE, celle de l'animation économique. L'un des enjeux majeurs de la concertation pourrait donc être de favoriser le dialogue entre ces différents acteurs, et de clarifier leurs rôles respectifs sur le territoire.

L'autre objectif principal de cette concertation est de réussir à mobiliser les acteurs privés d'un territoire. Le véritable enjeu de ce dispositif n'est pas tant l'objet de la concertation en soi, à savoir, porter des projets de requalification ou de redynamisation du territoire, mais plutôt le fait qu'elle puisse avoir lieu, et ainsi de rendre possible une action publique sur le site.

Nous avons fait ici le choix de privilégier un dispositif de concertation «lourd», au sens où il est institutionnalisé, et prendra du temps pour les participants. Même si ce choix peut paraître surprenant, du fait des contraintes de ces mêmes participants, il répond aux limites que l'on a pu percevoir lors de notre première tentative de consultation (via les entretiens) ; nous avons proposé un dispositif «allégé», et largement numérisé, mais qui n'a pas mobilisé. L'idée est donc de proposer un dispositif alternatif radicalement différent, et qui repose largement sur la convivialité.

LES « ÉTATS GÉNÉRAUX DU PHARE » : QUELS DISPOSITIFS À METTRE EN ŒUVRE ?

1^{ère} phase : De l'information à la consultation

- Initiative publique de la concertation
- Mobilisation du Club des entreprises
- Communiquer/ informer sur la concertation

2^{ème} phase : De la concertation à la co-élaboration

- Nomination d'un expert indépendant
- Les « États Généraux du Phare » : Concertation en 2 temps
- Synthèse et restitution

3^{ème} phase : Pérenniser la concertation

- Création d'un Comité consultatif permanent

La zone d'activités du Phare est une des plus anciennes de la Métropole, et cela se constate du point de vue du bâti, plutôt vieux et dégradé, mais aussi des espaces publics, laissés à l'abandon et réemployés par les entreprises présentes sur le site pour leurs activités (stockage, aires de stationnement ...). Aujourd'hui, l'espace du Phare entre en concurrence avec des zones d'activités plus récentes qui ont porté attention aux qualités environnementales et visuelles de leurs sites pour se valoriser et proposer un cadre de travail plus agréable aux potentiels employés. L'arrivée de l'OIM a cependant créé une dynamique sur cette partie de la Métropole à l'ouest de la rocade, avec l'arrivée de nouvelles entreprises et de multiples opérations d'aménagement. Dans ce contexte, il apparaît crucial que la zone du Phare puisse se renouveler et se moderniser pour faire face à cette nouvelle concurrence, tout en ne sacrifiant pas son coeur de métier historique, le BTP, et en faisant attention à ce qu'une intervention sur la zone ne produise pas un départ des entreprises du fait d'une augmentation du prix du foncier. Une des difficultés que nous avons rencontrées lors de cette étude est l'absence de demandes de la part des entreprises présentes sur le site, ce qui semblerait indiquer que la situation actuelle est satisfaisante pour l'ensemble des acteurs. Nous avons tenté de démontrer à travers la mise en avant de trois exemples que des interventions légères étaient possibles sur le site en s'inspirant d'autres zones d'activités, et qu'un processus de concertation pourrait être bénéfique pour faire apparaître des demandes et des besoins que nous n'avons pas pu révéler dans leur exhaustivité à travers cette étude. L'animation économique semble être un des leviers d'action envisagés par Bordeaux Métropole et Mérignac pour faire projet sur le site, avec une mise à disposition d'ingénierie qui permettrait aux entreprises de valoriser leur foncier et d'en tirer des revenus. Les propositions que nous mettons en avant dans la partie suivante répondent aux problématiques que nous avons identifiées dans la partie I de ce rapport.

B) Application de ces modèles théoriques sur des éléments de diagnostic identifiés sur la zone : les leviers basés sur la concertation

Pour faire face à la pluralité d'acteurs présents sur le Phare, nous développons plusieurs outils. Ils s'organisent autour de trois grandes thématiques : la mutualisation des ressources, la création de voiries et l'écologie. Ces différentes thématiques sont à même d'entraîner les différentes catégories d'acteurs représentées sur le Phare et s'inscrivent par ailleurs dans une stratégie globale de libération de foncier sur la zone. Ces outils ont été privilégiés en fonction à la fois de leur pertinence au regard de l'état des lieux de la zone et des problématiques qu'il soulève mais également en raison de leur accessibilité, leur faisabilité et proposent des échelles d'interventions diversifiées, pouvant en premier lieu s'appliquer à l'échelle localisée d'une concertation de voisinage jusqu'à se généraliser à l'échelle de la zone.

a) Mutualisation

i) Espaces de stationnement automobile et offre de transports

La ZAE du Phare de Mérignac possède une offre de transport très convenable aux abords de la zone. Au nord, elle est desservie par une station du tramway A, au niveau de laquelle il existe aussi une station de vélos en libre-service Vcub. Les lignes de bus 30, 48 et 71 traversent également la zone. *(illu 2)*

Cependant, ce réseau de desserte pourrait être amélioré. La zone du Phare est un espace dans lequel les véhicules (camions et automobiles) sont très présents. La majorité des employés fréquentant la zone viennent en voiture et stationnent dans les parkings privés des entreprises ou le long des voies. L'espace public est complètement congestionné par le stationnement des véhicules, ce qui rend la zone peu sûre et difficilement praticable par le piéton.

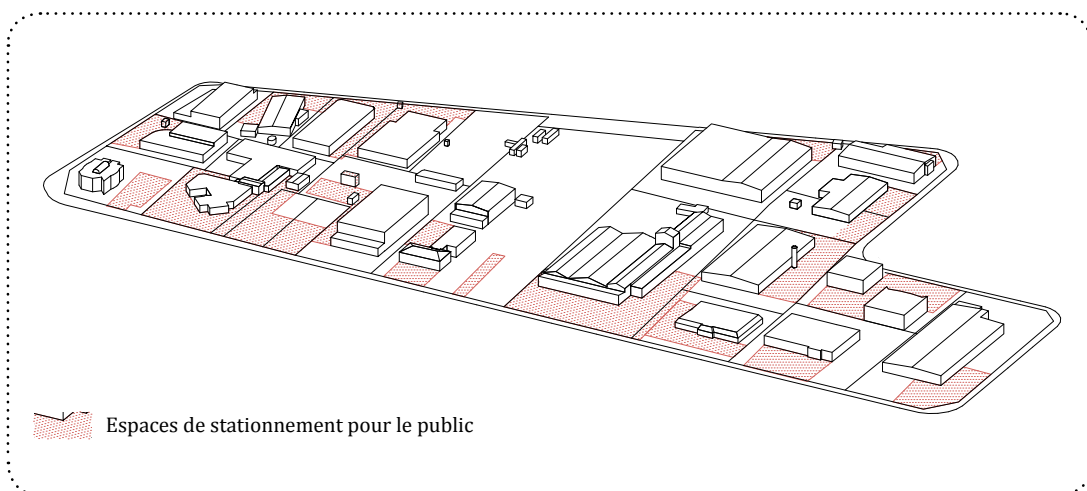


25 - Encombrement des voies



26 - Desserte actuelle de la zone du Phare

Les espaces de stationnement occupent une part importante de la zone. Sur un îlot au centre de la zone, les espaces de parking occupent 37% de l'espace non bâti privé.



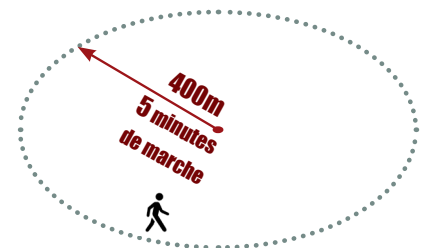
27 - Référence de l'espace de stationnement sur la zone du Phare

En libérant une partie des terrains occupés par les parkings, nous pourrions requalifier et libérer du foncier pour l'implantation de nouvelles activités. Cela permettrait de densifier la zone et de lui redonner cohérence et lisibilité.

L'échelle d'action proposée est double. A l'échelle globale de la zone, une intervention améliorera l'accessibilité et la connexion du Phare avec la métropole bordelaise. A une échelle plus réduite, celle d'un îlot, une action autour de la question du stationnement aurait un impact sur la morphologie urbaine de la zone.

A l'échelle globale de la zone

L'idée, dans un premier temps, est de **créer une navette** connectée à un nouveau pôle d'échange au niveau du tramway qui desservira la zone du Phare. Cette navette faciliterait l'accès à la zone pour les personnes ne possédant pas de véhicule. Elle servirait de relais entre les transports en commun et les entreprises. Cette initiative permettrait d'intégrer pleinement la zone au fonctionnement urbain.



Une distance de 400m représente environ 5 minutes de marche. C'est la distance maximale acceptable entre deux arrêts de bus.

28 - Proposition de trajet pour la navette

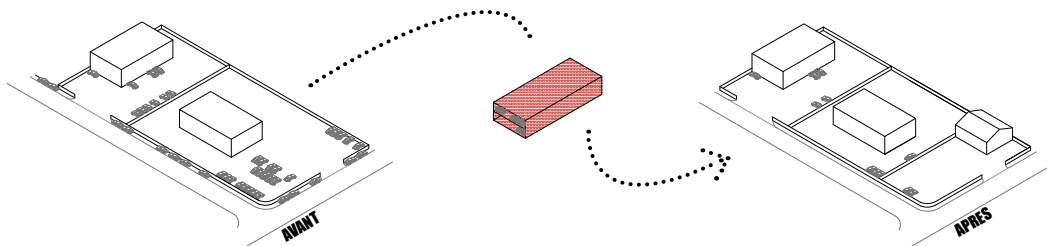
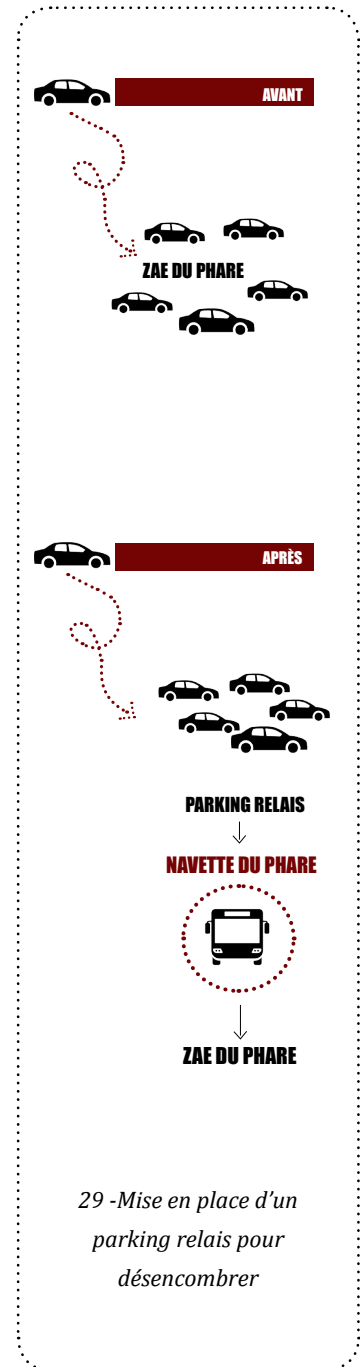
Deux types d'interventions sont possibles lors de cette première étape.

Dans le cas d'une **intervention publique**, nous imaginons l'utilisation des lignes de bus déjà en place en nous raccordant au réseau TBM. Cette proposition a l'avantage de s'appuyer sur le réseau en prolongeant ou en détournant une ou plusieurs lignes existantes. Cette légère adaptation du réseau des transports existant permettrait une mise en oeuvre rapide et à moindre coût. Ceci donne la possibilité d'irriguer plus efficacement la zone du Phare et ainsi de faciliter les déplacements à pied en rapprochant les employés de l'arrêt du bus. Si cette solution est étudiée il faudra alors mettre en oeuvre une signalétique sur les nouveaux arrêts de bus. Cette intervention nécessitera la concertation de l'ensemble des acteurs économiques de la zone afin de définir ce nouveau plan des transports.

Il est possible, d'autre part, de faire intervenir une **société privée**. Dans ce cas, une navette ferait le relais entre les transports publics (ici nous pensons plutôt au tramway) et les différentes entreprises. La mise en place de cette navette repose sur la concertation des acteurs du site qui se regrouperont pour pouvoir co-financer le service d'une entreprise spécialisée, telle que Keolis®. Cette solution présente l'intérêt d'être plus souple au point de directement s'adapter aux besoins des utilisateurs sans subir l'inertie et la complexité du réseau TBM. En effet, la sollicitation d'un acteur privé indépendant peut présenter davantage de flexibilité concernant l'échelle du dispositif, son réseau, les horaires et fréquences de passages.

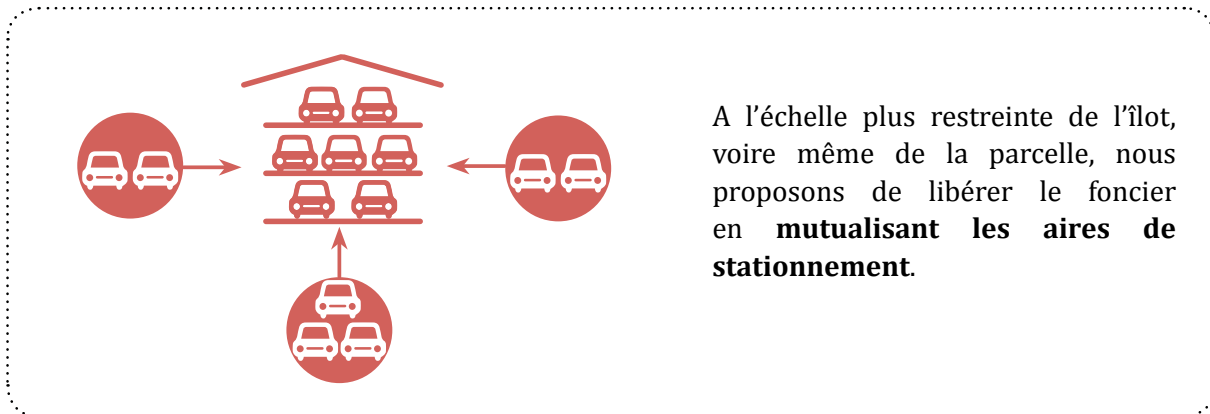
Dans un second temps, après avoir mis à l'essai cette navette et démontrer sa pertinence par le succès de son usage, nous pourrions imaginer la création d'un pôle de mobilité comprenant un parking relais ; celui-ci pourrait servir à la fois de station pour la navette, et de pôle TBM.

Ce nouveau pôle multimodal, situé en limite de zone, permettrait de décongestionner le Phare et notamment d'en faciliter la logistique. Le pôle permet de dédier cette navette à une plus grande diversité d'acteurs, à la fois les personnes accédant à la zone en voiture et celles utilisant les transports en commun TBM.



30 - Un parking relais diminuant la présence des automobiles sur la zone

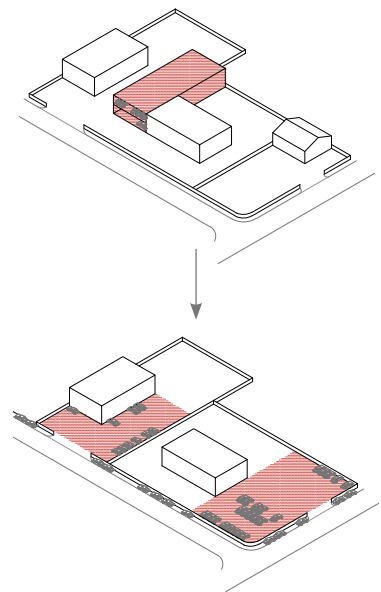
A l'échelle de l'îlot



Cette action, d'une échelle totalement différente de l'échelle évoquée précédemment, est autonome dans sa mise en oeuvre, sa temporalité et peut s'opérer à l'échelle du voisinage. En préambule de la mise en oeuvre d'un dispositif global sur la zone, la mutualisation localisée des parkings peut démontrer la nécessité d'un tel dispositif. Un développement parallèle de ces outils ponctuels peuvent également servir à consolider le dispositif global. Cette mutualisation permettrait de réduire la place de la voiture sur la zone. Pour les entreprises la libération des aires liées au stationnement leur donnera la possibilité d'étendre davantage leur activité ou de réaliser des économies fiscales en cédant leur terrain non utilisé. Dès lors, la redivision parcellaire entraînera un regain de densité sur la zone et donnera également l'opportunité de créer des espaces publics.

Nous évoquons, dans l'état des lieux de la zone, la difficulté de se déplacer à pied et à vélo sur la zone. En regroupant les voitures situées sur les trottoirs dans des aires de stationnements mutualisés, nous facilitons les parcours piétons et offrons une opportunité de retravailler l'aménagement des trottoirs. Nous pourrions les adapter à une meilleure circulation piétonne et cyclable quand nous en avons la possibilité.

Cette mutualisation libérerait des espaces de stationnement dédiés aux différentes entreprises et induirait la libération de foncier permettant la revalorisation des terrains. En libérant ainsi de l'espace, nous pourrions re-découper certaines parcelles afin de densifier le tissu des îlots ou utiliser les nouvelles parcelles comme espace public.



31 - Simulation de la mise en place d'un parking pour libérer du foncier

Il existe trois façons principales de monter un parking mutualisé¹⁸ :

¹⁸ Source : <http://docplayer.fr/449622-La-mutualisation-du-stationnement.html>

Il peut être privé « **multi-proprétaire** », soit basé sur le principe de la copropriété.

Dans ce cas, le parking peut être monté par exemple par une AFUL (Association Foncière Urbaine Libre). La collectivité pouvant être l'un des propriétaires.

Il peut être **privé** avec un investisseur unique.

Dans ce cas certaines conditions sont nécessaires, le parking doit être rémunérateur, et de multiples sources de financement sont nécessaires.

Il peut être **public**.

Dans ce cas, la collectivité est maître d'ouvrage, elle va gérer la réalisation et l'exploitation du parking. La réalisation se fait en VEFA (Vente en Etat Futur d'Achèvement), ensuite la collectivité peut l'exploiter en régie ou désigner un exploitant.

Dans le cas de la zone du Phare, la copropriété est la situation la plus adaptée. En effet, pour un acteur privé, le parking ne sera pas assez rémunérateur. L'action publique est possible mais peu probable étant donné le peu de pouvoir de la collectivité sur la zone. La copropriété est plus intéressante, elle repose sur la concertation des acteurs qui doivent trouver un accord pour rendre possible cette opération.

ii) Mutualisation de la gestion des marchandises et des stocks



32 - Schéma distribution sans mutualisation

«La **mutualisation** en transport et logistique est un accord de partenariat qui consiste à la mise en commun volontariste de moyens physiques, d'informations et de compétences dans le but d'obtenir à long terme des gains économiques, écologiques, financiers et/ou d'image, ou bien encore, de parer à court terme à une contrainte. Le cadre de cette coopération peut revêtir des formes juridiques et organisationnelles variables en fonction de la nature des parties, des moyens et des produits ou services.

Trois types de mises en commun sont possibles, la mise en commun du transport, la mise en commun des entrepôts et la mise en commun des informations.»

«**Multipick**» : Un seul camion est utilisé, il va s'approvisionner chez plusieurs fournisseurs pour distribuer un même lieu de livraison. (*illu 1*)

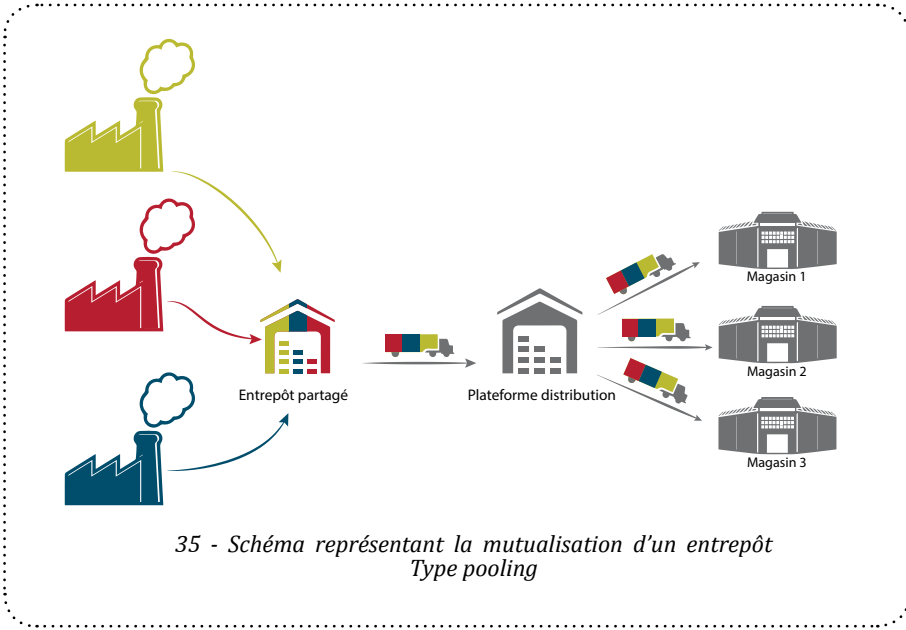
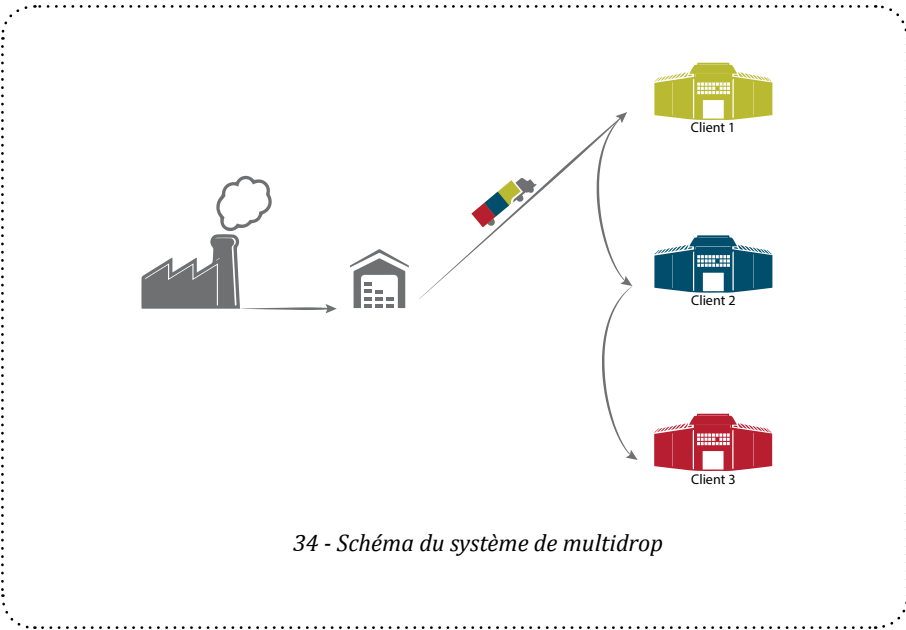
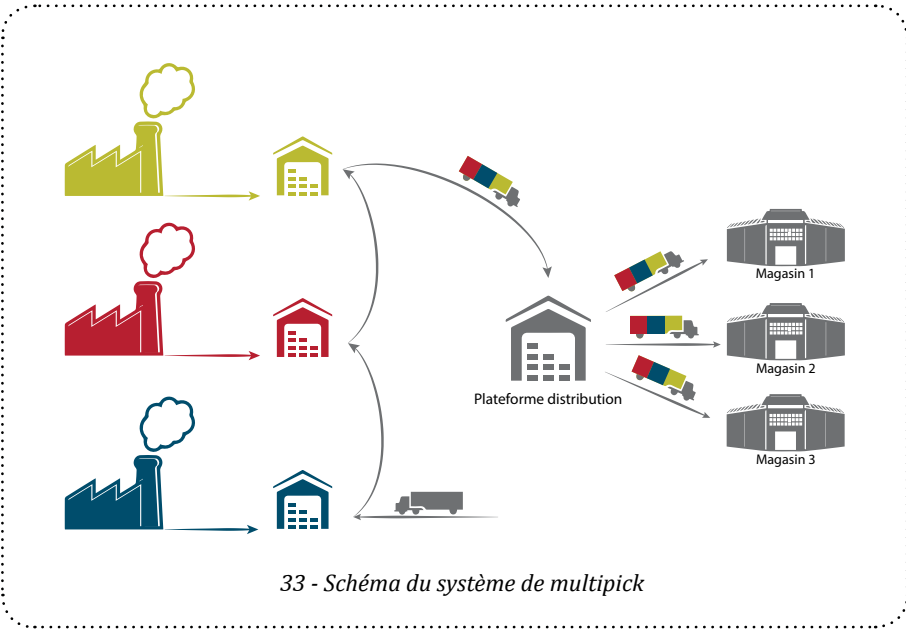
«**Multidrop**» : Le *multidrop* repose sur la même logique que le *multipick* à la différence près qu'un camion part d'un seul site fournisseur et se rend sur plusieurs lieux de livraisons d'un même client. (*illu 2*)

«La **GPA** (Gestion Partagée des Approvisionnements) consiste pour une entreprise à partager les informations sur les niveaux de stocks de ses entrepôts avec un de ses fournisseurs. C'est ce dernier qui fera des propositions de livraison en fonction du niveau de stocks de l'entreprise.

«La **GMA** (Gestion Mutualisée des Approvisionnements) est la forme mutualisée, entre plusieurs fournisseurs, de la GPA. Ces fournisseurs peuvent ainsi charger, s'ils le souhaitent, leurs produits destinés à l'entreprise dans des camions communs. La constitution de camions complets partagés est plus aisée et moins coûteuse si tous les partenaires regroupent leurs stocks dans le même entrepôt. Cependant, ces camions complets peuvent également être constitués en *multipick* à partir d'entrepôts distincts.

Le **pooling** est le partage d'entrepôts et de camions, sans que les fournisseurs soient nécessairement en GPA ou GMA avec leur client¹⁹.» (*illu 3*)

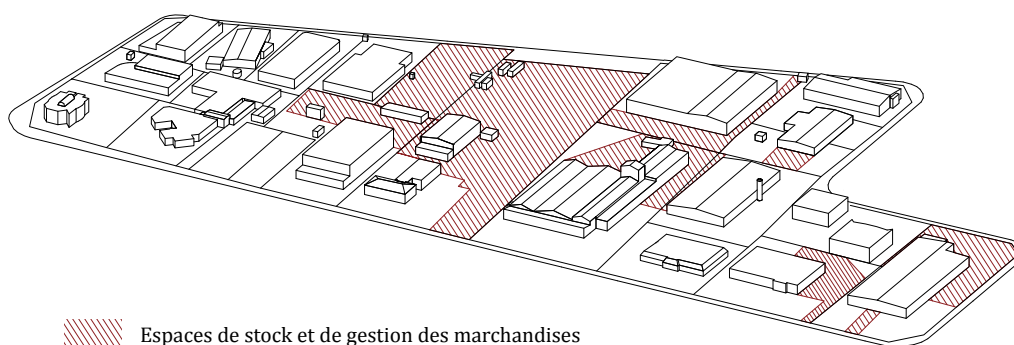
¹⁹ Source : http://www.ouest.cerema.fr/IMG/pdf/Focus_sur_la_mutualisation_logistique_cle29e273.pdf



Grâce à la mise en place d'une GPA, les entreprises voient leur stock diminuer. En effet si le fournisseur a accès aux informations sur le stock de son client, il gère mieux ses livraisons et peut livrer plus souvent des petites quantités seulement quand l'entreprise cliente en a besoin. Celui-ci n'a plus à se soucier de contrôler son stock et de faire des commandes. La contrainte pour l'entreprise étant le fait de ne pouvoir changer de fournisseur quand elle le désire.

La GMA est intéressante car les livraisons sont optimisées par le partage de camions livrant une même entreprise. Ce système permet de faciliter la logistique, de remplir un seul camion au lieu d'avoir plusieurs camions vides, de plus cela permet à l'entreprise de diminuer ses frais car ses fournisseurs sont associés et partagent le service de livraison. Ainsi moins de camions livrent les produits, ce qui permet aussi de réduire le trafic sur la zone.

De nombreuses entreprises de la zone du Phare sont spécialisées dans le BTP ou l'industrie, ainsi, beaucoup d'entre elles ont une part importante de leur parcelle occupée par des espaces techniques. Si on prend l'exemple d'un îlot central de la zone, 44% de l'espace de l'îlot est dédié au stockage et aux espaces de logistiques. Il serait donc intéressant à l'échelle de l'îlot d'initier la mutualisation des espaces techniques en se basant sur des accords de voisinages.

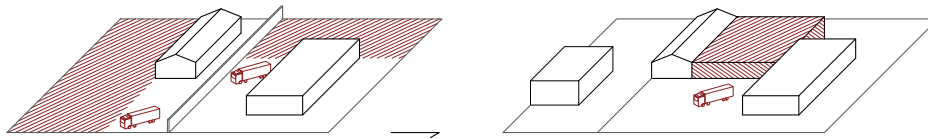


36 - Référencement des espaces techniques des entreprises sur la zone du Phare

Un premier niveau serait de **mutualiser le service de logistique** en ayant recours au partage d'un système de transport avec une entreprise analogue, type multipick, en effet ce premier pas est simple à mettre en place en peu de temps et ne demande pas un engagement trop important de la part des entreprises.

Dans un deuxième temps, les entreprises ayant eu recours au système de multipick avec succès pourraient envisager de **mutualiser leurs stocks et leurs espaces techniques**, en renforçant, par exemple, les accords de voisinage évoqués précédemment.

En utilisant un système de *pooling*, les entreprises ont ainsi l'opportunité de partager des savoirs faire, de gagner de l'espace en réduisant leurs surfaces de stockage et de gestion des marchandises. De plus, ils peuvent faire des économies grâce au partage des services de logistique qui optimisent l'approvisionnement. Si ces mutualisations se font en assez grand nombre, un réseau de points de chargement et déchargement va se créer sur la zone ce qui permettra de simplifier les trajets des camions. Cette mutualisation, libère aussi du foncier et permet de le mettre en valeur.



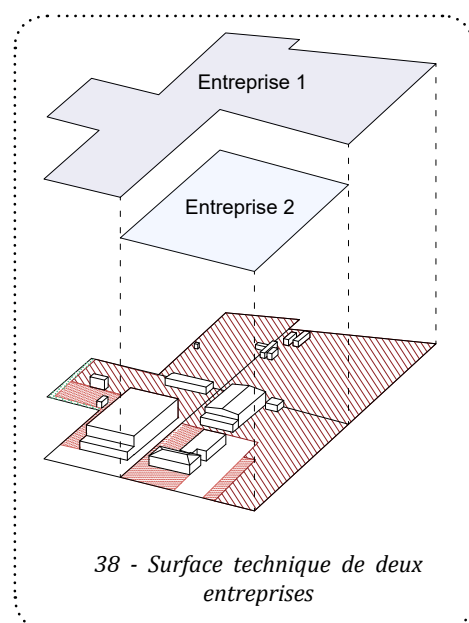
37 - Simulation de la mise en place d'un espace de stock et de gestion des marchandises commun

Exemple hypothétique appliqué à la ZAE du Phare

NB : En aucun cas, les deux entreprises citées ci-dessous n'ont été approchées ou sollicitées à ce propos ; il s'agit simplement d'une étude de cas hypothétique, d'une simulation de ce que pourrait être la mutualisation du service de transport, et la mise en commun des stocks

Entreprise 1 : BTPS Atlantique est une entreprise spécialisée dans les travaux de maçonnerie générale et le gros oeuvre. Sur l'ensemble de la parcelle il y a 3750 m² dédiés à la gestion des marchandise et au stock.

Entreprise 2 : Aquitaine Rail est une entreprise spécialisée dans la construction de voies ferrées de surface et souterraines. Sur l'ensemble de la parcelle 1400 m² sont dédiés à la gestion des marchandise et au stock.



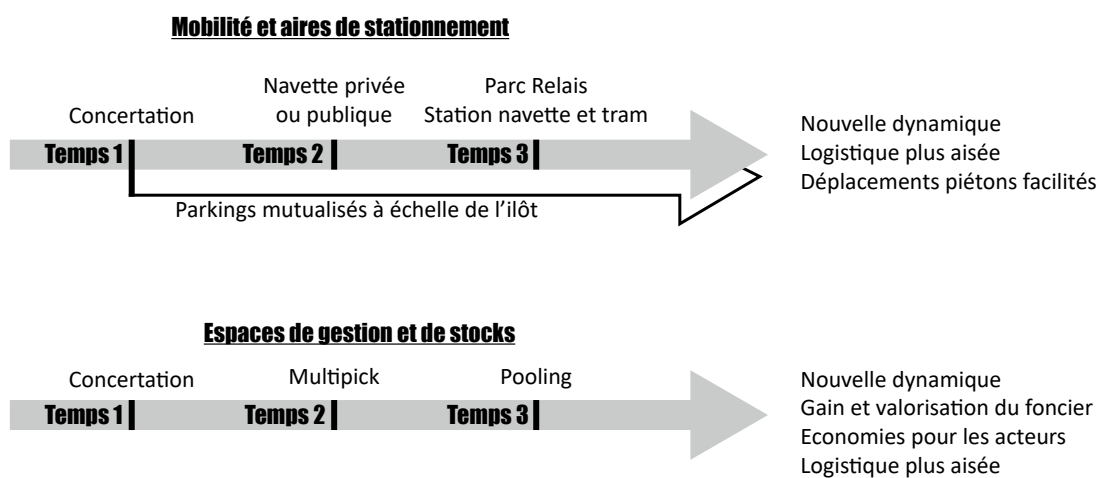
38 - Surface technique de deux entreprises

BTPS Atlantique et Aquitaine Rail sont toutes deux spécialisées dans le BTP de gros oeuvre, ainsi les matériels qu'elles stockent, sans être parfaitement du même type, peuvent cohabiter. Ces entreprises pourraient conclure un accord logistique, le transporteur irait s'approvisionner chez plusieurs fournisseurs pour livrer les deux entreprises voisines (cf. *Multipick*). Elles pourraient, d'autre part, mutualiser leurs espaces techniques de stockage et de gestion. Nous pourrions alors imaginer la création d'un entrepôt commun, ou le partage d'un entrepôt existant, ainsi il n'y aurait plus qu'un seul point de livraison, ce qui simplifie la logistique. De plus, en créant un entrepôt unique pour deux entreprises, il y aura un gain de surface. Les entreprises auront alors, soit la possibilité de s'agrandir sur leur propre parcelle, soit celle de vendre le terrain libéré, à une nouvelle entreprise ; cette action permettrait aussi de valoriser le foncier et de densifier la zone lâche et désorganisée des îlots.

Cette possibilité de densifier en retravaillant le foncier de la zone impulsera une dynamique sur la zone du Phare. Ceci permettra de valoriser le site et d'y attirer de nouveaux acteurs.

Les propositions de mutualisation évoquées précédemment seraient réalisable à court terme : l'idée est de baser ces projets sur une concertation de voisinage et avec des systèmes de contractualisation souples et des formes institutionnelles peu contraignantes, afin de pouvoir débloquent des logiques de projet rapidement. L'exemplarité de ces nouveaux outils d'échelle réduite pourrait constituer le levier d'entraînement nécessaire à la mise en place de systèmes de concertation concernant l'ensemble de l'espace du Phare et permettre la mise en oeuvre d'interventions globales.

**M
U
T
U
A
L
I
S
A
T
I
O
N**



b) Environnement

L'écologie est une préoccupation incontournable des politiques urbaines contemporaines. La requalification des anciennes zones industrielles constitue donc un enjeu majeur. Comme nous avons pu le voir dans notre diagnostic, la situation matérielle du Phare exige la mise en place d'outils permettant sa remise en conformité vis à vis des standards écologiques. De plus l'arrivée de nouveaux parcs d'activité à haute qualité environnementale pose question sur le devenir du Phare et son image au sein d'un territoire en grande mutation. Il est cependant essentiel que les efforts portés sur l'écologie soient inscrits au sein de la stratégie foncière globale que nous développons et tendent à re-densifier la zone et lutter contre l'étalement urbain.

Dans cette étude, nous traitons deux problématiques: la **pollution des sols** liés à l'activité et la **remise en conformité des bâtiments**.

i) Dépollution et traitement des sols

La pollution des sols des zones industrielles peut provenir par exemple de rejets d'acides, de métaux lourds, de solvants, également de rejets atmosphériques. Une enquête est nécessaire pour constituer un diagnostic précis et orienter les différents outils de dépollution en conséquence. Cette étude pourrait-être menée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières. Il se pose malgré tout la question du mode opératoire.

Deux échelles d'action peuvent être menées, soit une intervention publique proposant au gré des départements d'entreprises des solutions de dépollution des sols, soit un accompagnement des entreprises touchées par cette problématique.

Le principe du Pollueur Payeur, institué par l'article L.541-2 du Code de l'Environnement stipule que :

«Toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions du présent chapitre, dans des conditions propres à éviter lesdits effets.»

Concernant la **dépollution des sols**, un accompagnement des acteurs publics et privés peut être réalisé par l'ADEME, établissement public à caractère industriel et commercial (EPCI), pour le compte de l'Etat. Leurs compétences peuvent s'axer sur « la régénération des terrains pollués et même sur des actions concrètes de dépollution ». L'ADEME a notamment publié un guide méthodologique pour la sélection des techniques de traitement des sols : selecDEPOL disponible en ligne²⁰.

²⁰ Source : <http://www.selecdepoll.fr/>

Nous nous appuyons sur une méthode de dépollution : **la phytoremédiation**²¹.

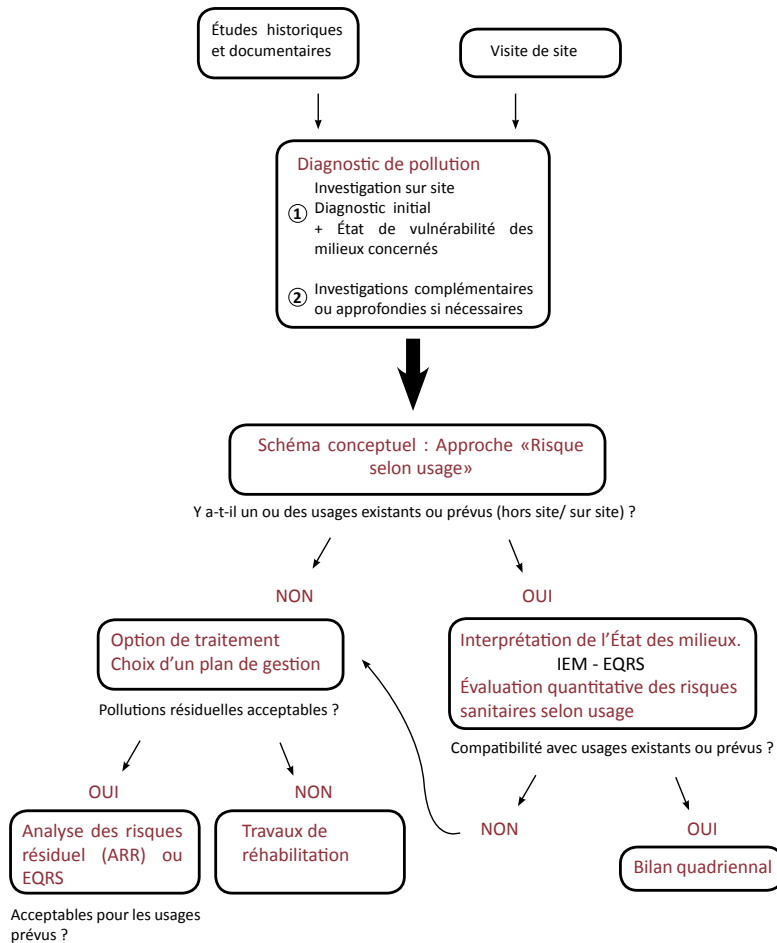
²¹Annexen°8:Fiche explicative de la phytoremédiation

Suite à la mutation ou la destruction d'un édifice nous pouvons imaginer une phase de dépollution par les plantes. Dans l'environnement de cette zone, ces interventions sont l'opportunité de proposer des espaces de respiration et de redonner de la valeur aux terrains. Durant un certain temps cela permet de rééquilibrer les pourcentages de surfaces imperméables et perméables. En effet, ce type de zone d'activité possède un fort pourcentage de surfaces bitumées qui réduisent l'infiltration et provoque de forts effets de ruissellement.

Une fois le délai nécessaire à la dépollution totale des sols passé, plusieurs options sont envisageables.

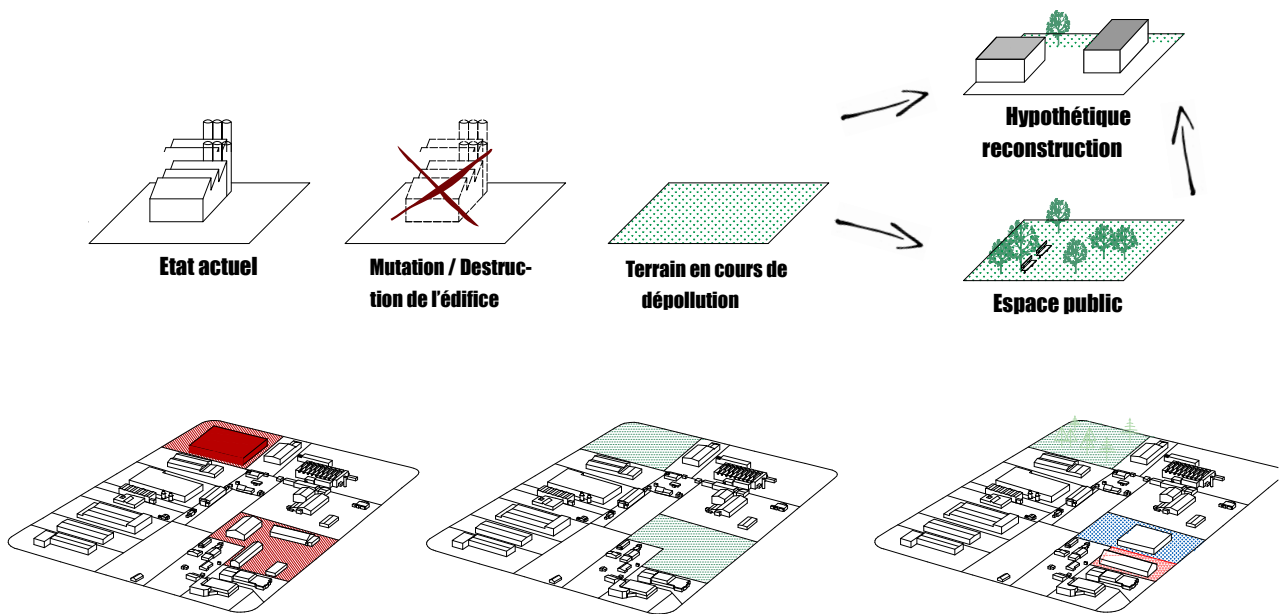
Une parcelle dépolluée peut se convertir en espace public à forte composante végétale profitable aux usagers de la zone de manière pérenne ou comme transition avant une reconstruction. Ces espaces améliorent la qualité globale des espaces de la zone. Au-delà de l'aspect écologique ces espaces peuvent devenir le support de services aux employés et aux utilisateurs de la zone, par l'intermédiaire d'équipements légers, de mobilier urbain. Ces aménagements permettent d'augmenter les possibilités, les parcours, la qualité des instants de pause ainsi que l'image de la zone.

Ces espaces pourraient par exemple être convertis, pour partie, en espaces de prises de repas, accueillant les terrasses de plusieurs restaurants, cafés, food truck etc. Cela donne la possibilité de prendre son repas en extérieur, hors du cadre de l'entreprise.



39 -D'après un schéma de l'UCIE (Union des Consultants et Ingénieurs en Environnement)

Il est aussi envisageable, dans la logique de récupération et d'optimisation du foncier, de reconstruire sur ces sols dépollués tout en densifiant. Dans le cadre de ces reconstructions, nous pouvons imaginer que les nouvelles entreprises qui voudraient s'y implanter pourraient le faire à certaines conditions. Par exemple, les entreprises pourraient être incitées à utiliser des revêtements perméables et poreux sur leurs espaces de parking sauf dans le cas des entreprises travaillant avec des produits nocifs pour les sols qui devront être récupérés puis traités avant leur évacuation. D'autre part, durant la période de dépollution de certains terrains, le foncier peut gagner de la valeur car les terrains disponibles à la construction sont moins nombreux.



40 - Simulation d'un système de dépollution des sols

Nous pouvons imaginer qu'une parcelle en angle soit plus propice à accueillir un espace ou un équipement public alors qu'une parcelle sur une rue moins passante peut permettre un redécoupage amenant à une densification de l'îlot.

La Phytoremédiation :

La phytoremédiation consiste à traiter in situ des sols ou des eaux pollués grâce à la capacité des racines à extraire certains polluants, à les stocker ou même à les dégrader.

Cette dépollution s'effectue au gré des opportunités, de la libération de terrains sur la zone.

C'est une méthode efficace, beaucoup moins coûteuse en comparaison des techniques «mécaniques» habituelles d'assainissement des sols. Cela exige moins de matériel et moins de travail. De plus c'est une solution rentable car la biomasse peut être transformée en énergie. Et enfin, c'est une méthode applicable sur de vastes surfaces.

Cependant cela n'est applicable que pour les contaminations de surfaces car il faut que les racines atteignent les polluants.

De plus, c'est un processus long pouvant durer de un à plus d'une dizaine d'années et il faut également que les plantes soient adaptées au climat de la zone à traiter. Enfin, son application est restreinte à des zones où le niveau de pollution n'est pas toxique pour les plantes.

Beaucoup d'espèces végétales peuvent être utilisées pour dépolluer les sols et les eaux, mais il faut les choisir en fonction des métaux, des contaminants de la zone à traiter.

D'après le rapport final d'une étude réalisée dans le cadre des projets de Service public du BRGM de juin 2010, les coûts varient de 18 à 40 €/m² de surface de sols traités pour la phytoextraction (hors apport de terre végétale) et de 2 à 12 €/m² de surface de sols traités pour la phytostabilisation extraction.

ii) Adaptation du bâti

La question de l'héritage bâti est une question centrale du Phare, à l'image de toute les zones d'activités construites dans les années 1960. Si l'on observe la manière dont le Phare se régénère, on constate qu'il n'y a que peu de soin apporté aux bâtiments existants. Ils sont remplacés par de nouveaux locaux une fois avoir atteint un seuil critique de vétusté. Le cas de l'entreprise Electrochrome l'illustre parfaitement, en effet leurs locaux ont été détruits par un incendie le 2 mai 2007. Au regard des images satellites prises le 31 août 2006 c'est à dire 8 mois avant l'incendie, on peut être frappé par le niveau de délabrement de la toiture des locaux.



41 - Vues aériennes de l'entreprise Électrochrome (GoogleMaps)

Par ailleurs, même si les nouveaux locaux d'activité présentent la qualité d'être neuf et en parfait état, ils sont construits à l'économie et à première vue sur les mêmes principes constructifs que ces bâtiment des années 1960, aujourd'hui vétustes.

Il est donc nécessaire de proposer des outils accessibles pour la remise en conformité de l'existant et proposer de nouvelles manières de construire des bâtiments d'activité.

En outre l'adaptation du bâti devient un enjeu majeur dans la situation où des locaux changent d'activités.

Plusieurs scénarios possibles :

Différents scénarios peuvent nécessiter une action sur le bâti. En effet, un changement d'activité peut induire des exigences de confort ainsi que des problématiques liées à l'image des locaux différentes. Aussi, une adaptation du bâti peut se légitimer au travers d'une dimension plus économique et écologique (avec une réduction sur le long terme des coûts d'exploitations notamment liés à l'énergie).

Au préalable, un diagnostic de l'état du bâti est nécessaire et cela pour plusieurs raisons:

- La connaissance des acteurs et de l'état de leurs locaux est utile pour organiser leur concertation et se trouver en mesure de leur apporter des solutions.

Exemple : Un outil vers lequel pourraient être renvoyées les entreprises. A l'initiative de l'ADEME et le Plan bâtiment durable en partenariat avec France université numérique, lancement d'une nouvelle plateforme de MOOCs («Massive Open Online Courses») qui propose des cours en ligne gratuits basés sur l'apport de connaissances sur le bâtiment durable et les performances énergétiques.

Cette plateforme est à même de former ses utilisateurs sur les techniques, les matériaux adéquats. Deux premiers MOOCs sur le thème de la rénovation énergétique débiteront le 17 janvier 2017.

- Permet de vérifier le respect des normes de sécurité, (code du travail), des normes éco-constructives (économie d'énergie) et écologiques (pollution illégale d'un site)

Le travail sur l'existant pose la question de la possibilité de réemplois des matériaux. En effet, 73% des déchets produits en France sont liés à la construction, soit 260 millions de tonnes par an (Futuribles, note de cadrage « Economie Circulaire, le BTP doit faire sa révolution », septembre 2014)

Nous pouvons alors également nous pencher sur la question du **réemploi** ou la **réutilisation** pour :

- Diminuer l'utilisation de matière première
- Limiter la production de déchets
- Économie financière

Le **réemploi** se définit comme « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus²²».

²² Définitions par l'ordonnance n°2010-1579 relative aux déchets.

La **réutilisation** se définit comme « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau¹⁰».

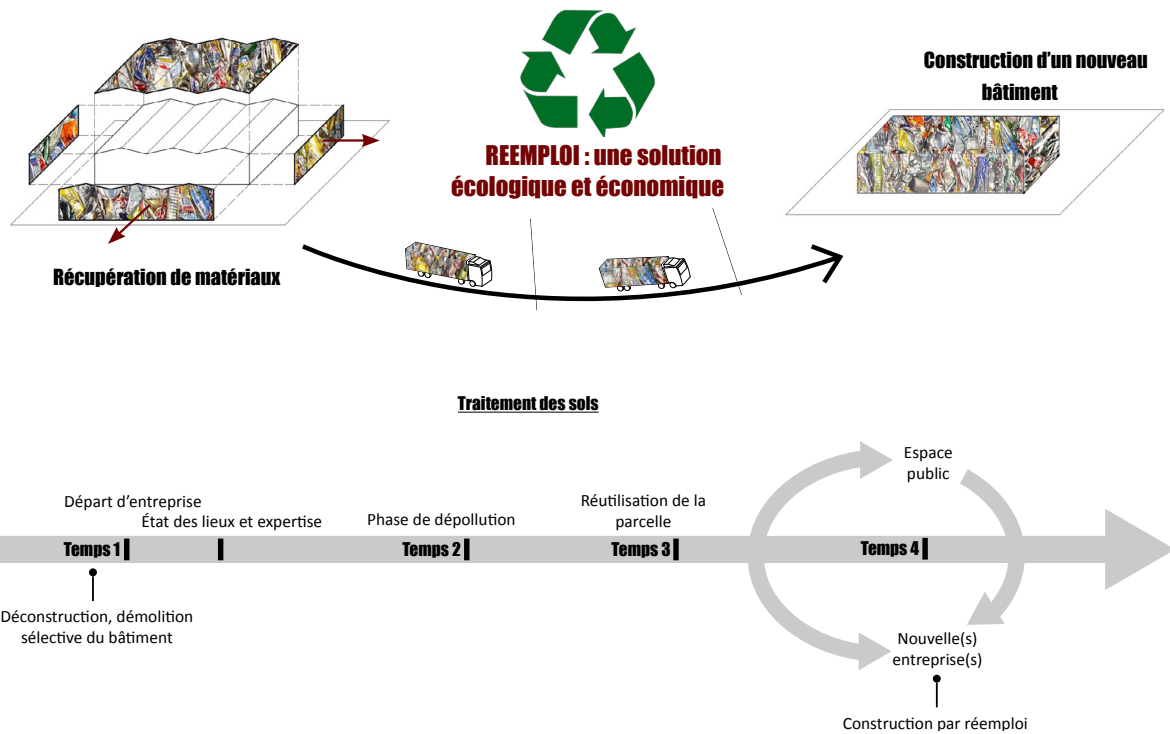
Si une entreprise située sur l'espace du Phare est amenée à partir et que le bâtiment pour une quelconque raison doit être supprimé, plutôt que le démolir il peut également être déconstruit. En effet, ces structures sont des ressources à valoriser en récupérant ces éléments et en les réutilisant ensuite.

Il serait possible de faire appel à des entreprises intéressées par la récupération de matériaux (entreprises spécialisées dans la pré-démolition, revendeurs de matériaux de seconde main). Cette opération a plusieurs avantages. Cela permet à la fois un démantèlement plus «propre», et une réduction des déchets.

Chaque entreprise ayant pour objectif de réemployer les éléments qu'ils viennent chercher, une plus grande attention est portée à la déconstruction.

Une autre manière de procéder est la démolition sélective qui met en avant le tri des déchets par catégorie (bois, béton, plastique, acier, plâtre, verre, etc). Le but est alors de recycler ces éléments de construction.

La déconstruction et la démolition sélective peuvent avoir lieu sur un même chantier. Tous les éléments qui peuvent être réutilisés sont emportés par les entreprises en charge et les éléments restants sont destinés au recyclage.



42 - Temporalité des techniques de traitement des sols et de réemploi

Inversement, il est intéressant d'étudier l'opportunité que peut représenter la ré-utilisation de ces matériaux, dans une construction nouvelle.

c) Voirie et logistique

Il semble évident que pour générer du foncier sur la zone, il faut instaurer une dynamique de densification. Une des voies les plus efficiente est de procéder à un redécoupage des îlots. Il permet d'opérer une large action sur la zone et d'une certaine manière d'en maîtriser l'évolution.

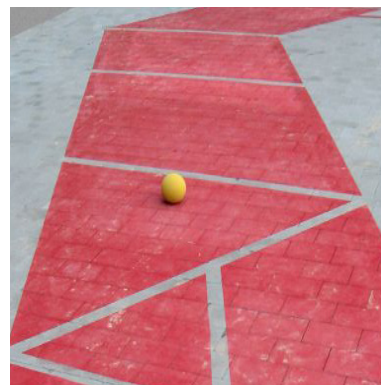
L'inconvénient majeur d'un dispositif aussi important est, à première vue, son inaccessibilité au regard des moyens réduits de la puissance publique et de la difficulté de mobiliser les acteurs privés. Il est donc nécessaire de développer une stratégie à « coût zéro ». Cependant, en raison de la nature de ses activités, la zone du Phare est en grande partie constituée d'aires de stockage et de stationnement. Elle est donc recouverte d'enrobé sur sa quasi-totalité.

Même si retrouver une plus importante perméabilité des sols constitue un enjeu écologique réel, partir d'un tel existant peut devenir une opportunité. En effet, la majeure partie de la zone est déjà praticable par les véhicules. Un redécoupage des îlots peut donc se reposer sur cet existant afin de minimiser au maximum le coût de nouvelles voiries.

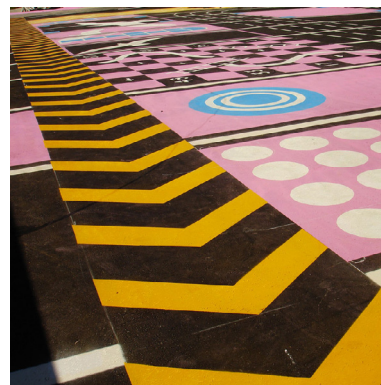
Une cartographie de la nature et de l'état des sols ainsi que des limites parcellaires permet de situer les meilleures opportunités pour entreprendre un redécoupage des îlots. Il s'agira alors de profiter au maximum des sols capables de supporter cet usage tout en s'appuyant sur le découpage parcellaire afin de redistribuer au mieux les entreprises. Après avoir situé ces opportunités il est alors possible d'identifier les acteurs locaux à concerter. L'enjeu sera de leur démontrer l'intérêt du dispositif qui simplifiera les manœuvres logistiques sur leur parcelle et leur offrira un gain de productivité et d'espace (réduction des aires de retournement).

Ce découpage initial presque informel permet, au temps zero du projet, d'expérimenter son impact sur les usagers et cela à un coût très maîtrisé. Une fois ce premier dispositif en place et éprouvé par l'usage, la mise en place d'une solution plus pérenne sera facilitée. Ces premières voies pourraient se matérialiser par un travail graphique et signalétique au sol signifiant la voie et les aires de stationnement. (*illu 1 et 2*)

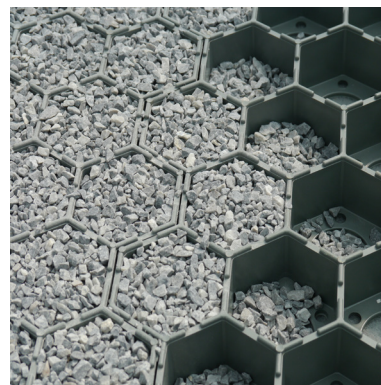
Par endroit, ces nouvelles voiries ne pourront pas reposer sur l'existant. Ces manques peuvent être comblés par du gravier stabilisé. (*illu 3 et 4*) En effet, cette solution présente plusieurs avantages. Premièrement, ce procédé résiste à 450 tonnes au mètre carré et supportera donc le passage de poids lourds. Deuxièmement sa mise en oeuvre est bien plus simple et bien moins contraignante qu'un revêtement d'enrobé classique. Enfin, il présente le double intérêt d'être 100% recyclable et 100% drainant. Ainsi, ce dispositif permet de rendre la zone plus perméable au niveau des sols.



43 - Suggestion graphique d'un cheminement par KUULA paysagistes - Berlin



44 - qualification spatiale graphique d'une cours d'école par NIPPAYSAGE - Québec

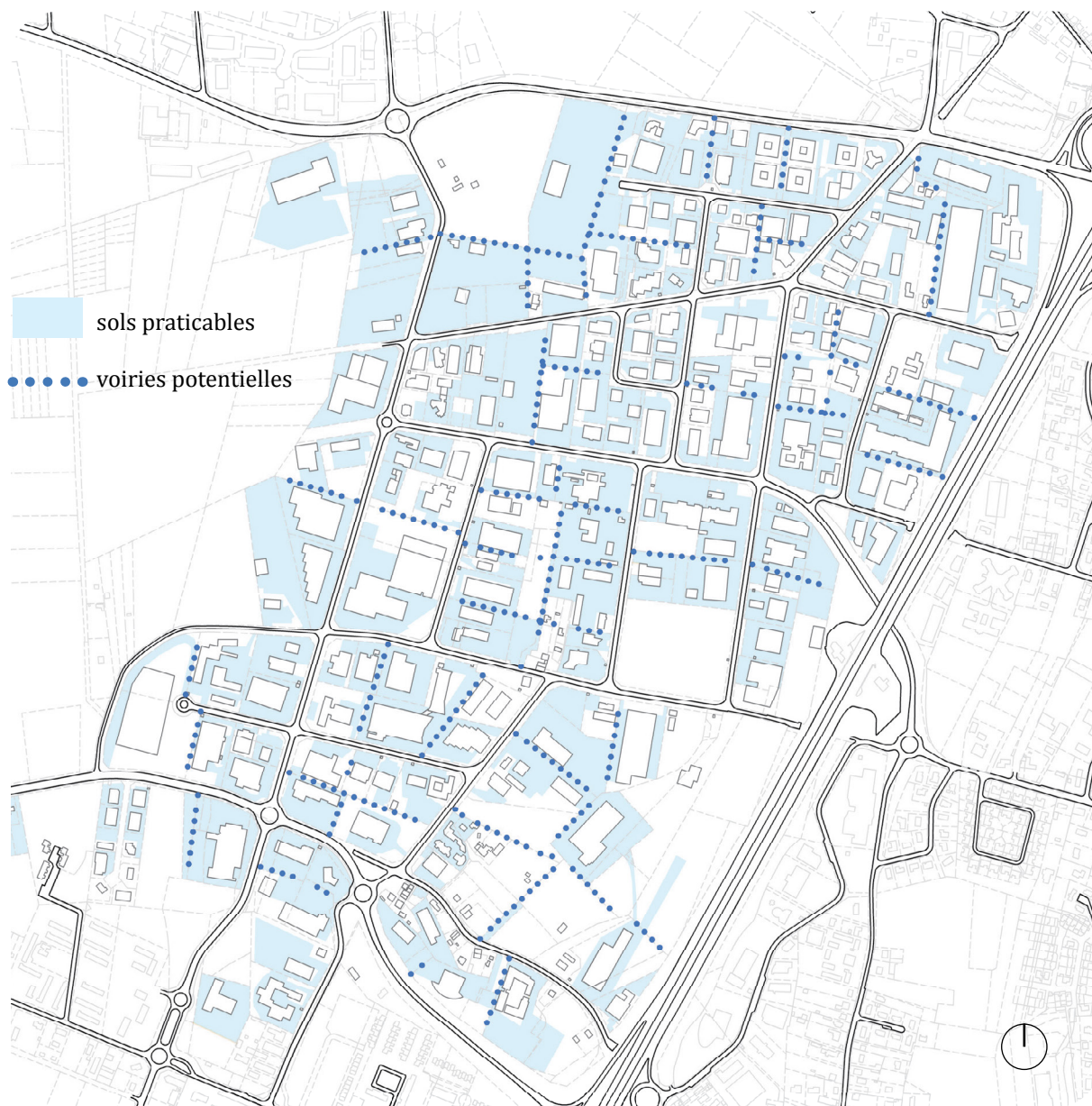


45 - Système de Gravier Stabilisé par MCK ENVIRONNEMENT - Lyon



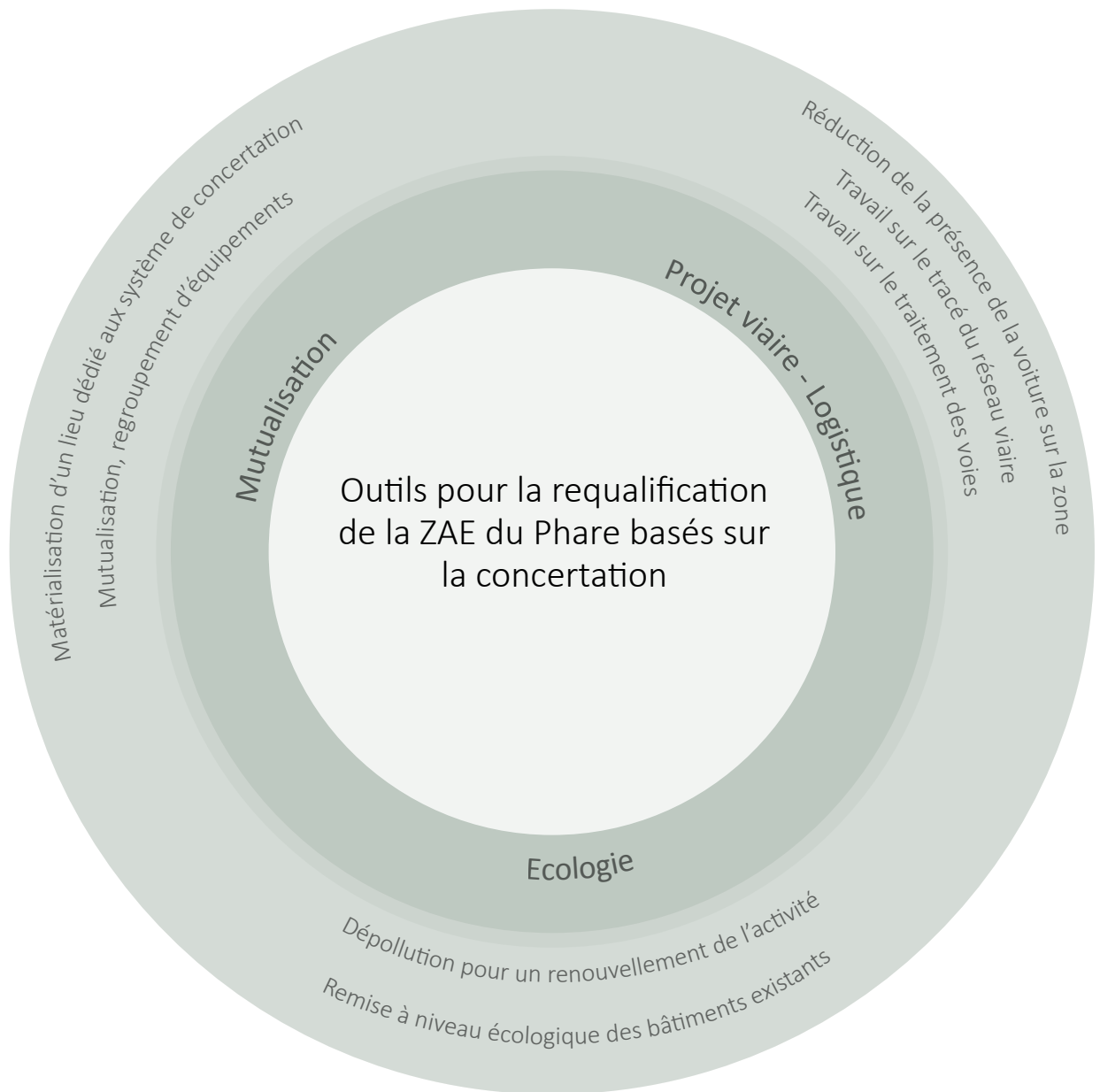
46 - exemple de mise en oeuvre de revêtement en gravier stabilisé par MCK ENVIRONNEMENT

Le caractère réversible d'une telle proposition peut faciliter sa mise en oeuvre. En effet, les entreprises peuvent tester le dispositif très rapidement sans immobiliser leur activité en raison de lourds travaux de voirie. Elles peuvent également se rétracter tout aussi simplement si l'expérience ne leur est pas bénéfique.



47 - Relevé des sols praticables et mise en évidence des opportunités de redécoupage viaire

Ces schémas de proposition de projets font suite aux problématiques que nous avons identifiées dans la partie I de ce rapport, à savoir le foncier, l'environnement, le bâti et la voirie. Ces propositions de projet s'inscrivent dans des temporalités différentes, et nous imaginons ici qu'elles font suite au processus de concertation mentionné auparavant. L'absence de demandes de la part des entreprises ne doit pas être considérée comme étant une absence de besoins, bien au contraire. L'enjeu de la concertation que nous proposons est d'arriver à faire émerger des besoins et à associer les entreprises aux interventions que nous présentons. Nous partons du principe que les acteurs présents sur le site sont tous guidés par des intérêts économiques, et que seules des actions tirant parti de ces intérêts sont à même de convaincre les entreprises de s'impliquer et de participer. Les propositions de projet ont pour but de permettre de requalifier la zone d'une manière légère, sans avoir à racheter du foncier ni à engager d'opération lourde sur le site, et de répondre aux différentes problématiques qui se posent sur la zone du Phare. Ces propositions s'appuient sur les besoins communs des acteurs, ce qui les impliquerait directement dans cette logique de projet. Dans la partie suivante de ce rapport, nous illustrons ces possibles leviers d'action sur le site par le biais d'une proposition architecturale.



Partie III

Mise en situation des outils pour une requalification de l'espace du Phare

Cette étude nous a permis de dresser un portrait de l'espace du Phare. Nous avons montré, à partir d'un état des lieux de cette zone d'activités économiques et de ses opportunités futures, en quoi une stratégie visant à légitimer et inciter l'action publique sur cette zone est nécessaire. Nécessaire d'abord parce que se situant dans un cadre politique et économique destiné à être renouvelé. Les ambitions de l'OIM et du territoire économique de Mérignac sont en effet en décalage avec l'espace du Phare ; cet espace est sujet à une relative inertie, inertie en flagrante dichotomie avec les mouvements et ambitions de son contexte global. Nous avons noté une contradiction entre l'ambition écologique de l'OIM, la faiblesse des outils publics à disposition et l'état existant de la zone du Phare. Il nous semble qu'il y a nécessité à développer des outils de résolution des problématiques issues de notre état des lieux, problématiques d'accessibilité, d'étalement, de pollutions, de concertation, d'image.

Nous avons donc proposé, afin de rattacher cette zone d'activité, symptomatique et résiduelle du zoning du siècle passé, aux évolutions récentes de ce territoire, une réflexion sur les modalités d'un retour de l'action publique sur un tel espace. Il s'agit de construire des modèles politiques, urbains et économiques permettant un travail sur la réalité construite, sur l'activité entrepreneuriale et sur les usages. Cette réflexion nous a amené à interroger la place de la puissance publique dans un rôle d'animation économique. Ici, nos stratégies ont tâché d'insérer certains modèles institutionnels et politiques (AFU, ASL, Association des entreprises, concertation, etc.) qui permettent de mobiliser les ressources dormantes sur cet espace, d'inciter les acteurs par leur rationalité économique propre à renouveler la zone. Cela mène ici à envisager d'incarner de telles stratégies dans une dimension spatiale et localisée sur la zone. L'idée est d'ancrer une stratégie constructive, un mode opératoire à la stratégie générale de travail sur l'action publique. Cela permettrait de pérenniser des structures de concertation et d'animation économique dans la zone, de proposer aux acteurs que nous cherchons à toucher un cadre pour travailler à la mutation de la zone. Deux grands types d'objectifs sont associés à une telle structure.

Il s'agit d'abord de répondre aux pathologies urbaines de la zone, aux besoins existants, aux manques à gagner identifiés dans notre diagnostic. Nos propositions auront ainsi vocation à produire un modèle de mobilisation des ressources privées du Phare afin d'engager des dynamiques de projet. Sur la base du modèle de concertation et de voisinage des entreprises que nous développons, nous tâchons ici de créer des outils exemplaires et de sensibilisation, des démonstrations spatiales permettant d'ancrer cette stratégie de concertation. L'idée est alors de permettre des résolutions, d'abord incrémentales, puis à long terme, ayant pour fin de permettre un renouveau des usages de la zone du Phare.

Un second objectif de ces stratégies constructives issues de notre stratégie globale est d'introduire de nouvelles entreprises sur la zone, d'orienter vers d'autres usages les entreprises, de permettre un accompagnement du Phare vers de nouvelles formes urbaines et économiques. L'idée est alors d'assurer un renouveau des pratiques des acteurs de cette zone, afin de permettre sa mutabilité future.

Nous avons donc travaillé, dans le cadre d'une telle stratégie, à introduire un bâtiment, la « maison du Phare », une construction centrale, incluant une pépinière d'entreprises, un support pour les systèmes de concertation déjà existants ou voués à apparaître, et incarnant une centralité de l'animation économique dans cet espace, une passerelle pour la puissance publique.

A) Un projet exemplaire sur le site pour permettre la diffusion de nouveaux usages

Le projet présenté ici permettra d'illustrer un certain nombre de stratégies mises en place tout au long de cette étude. Ce projet permettrait d'amorcer une dynamique sur le Phare par l'introduction d'entreprises innovantes et vertueuses mais surtout par l'introduction de nouveaux usages vertueux tournés autour de la collaboration des acteurs.

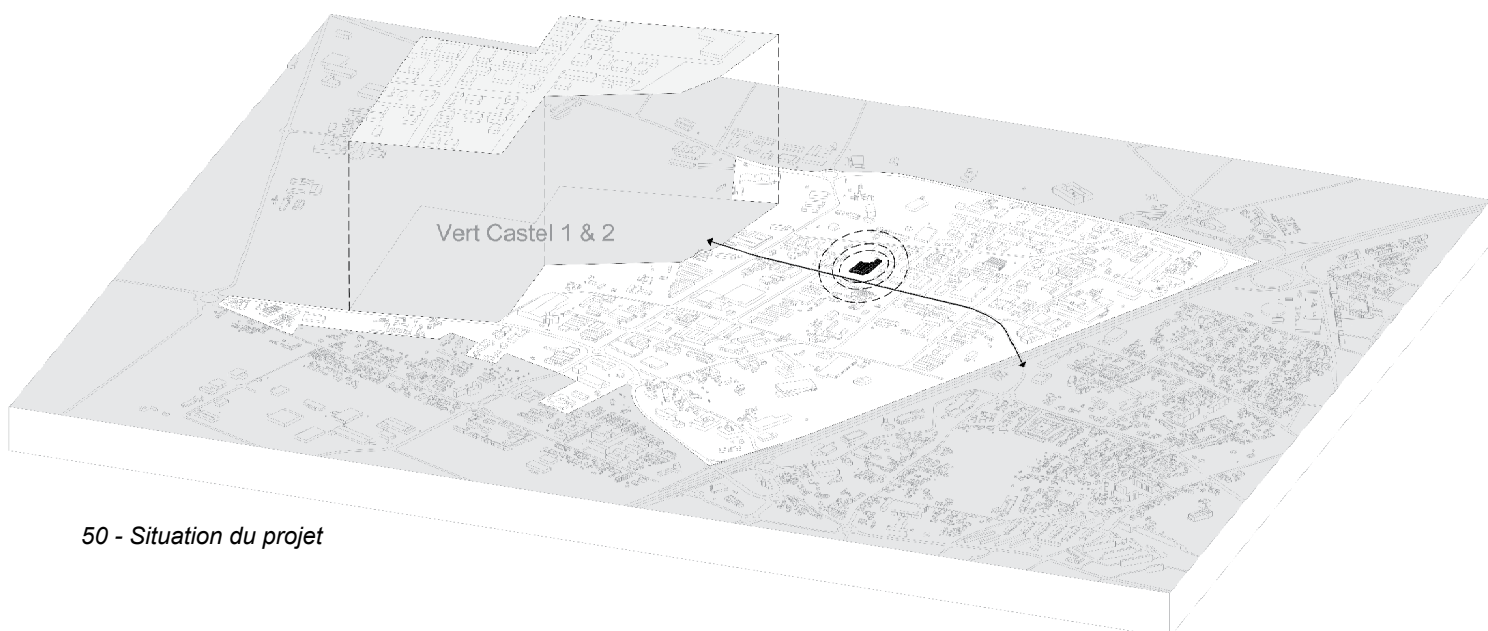
La pépinière du Phare, ou la maison du Phare, est un projet qui se situe au centre de l'espace du Phare, le long de la rue Alessandro Volta, un axe important qui relie le Phare à la future opération Vert Castel 2.



48 - Répartition de l'activité liée au secteur du BTP



49 - Répartition de l'activité liée au secteur industriel

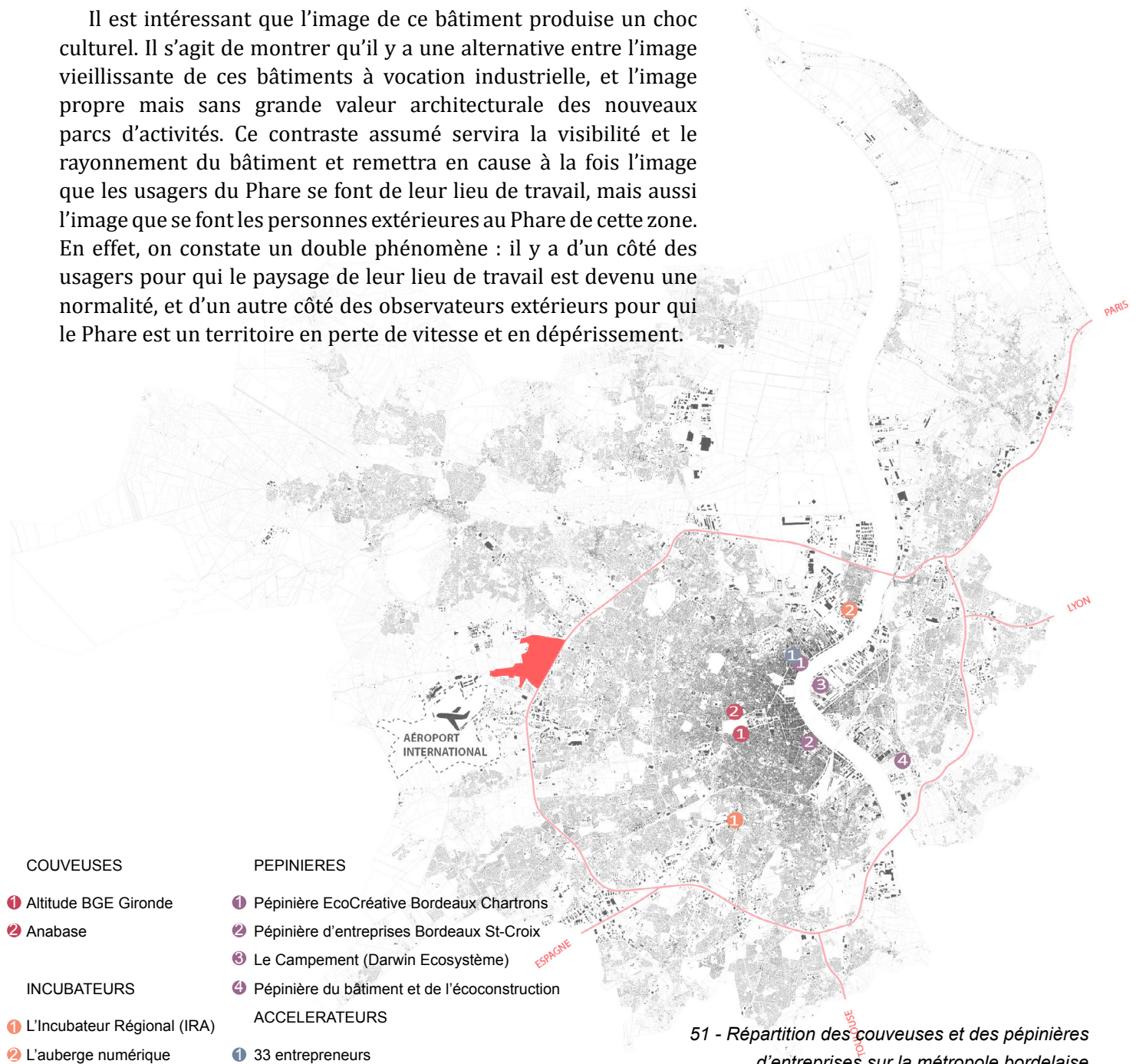


50 - Situation du projet

En se plaçant au centre de la zone, ce projet se tourne vers les acteurs du BTP et de l'industrie, (Carte acteurs BTP/industrie) prédominants dans l'ensemble de la zone et particulièrement représentés en son centre.

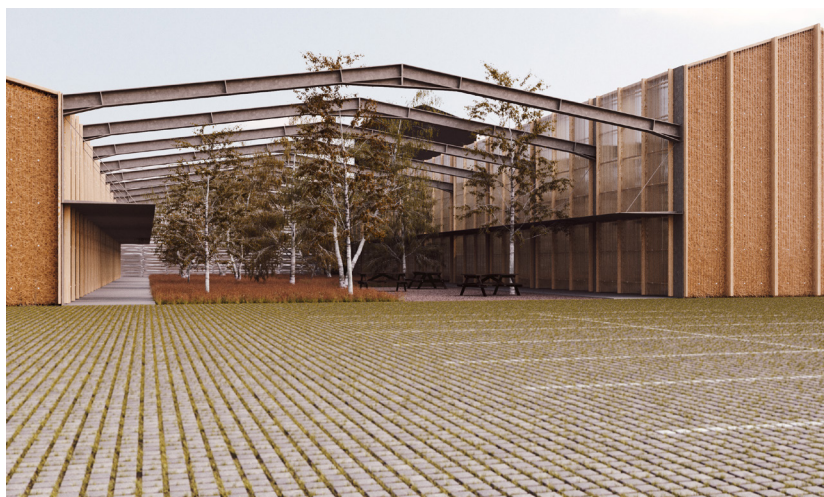
Il y a en effet dans une zone d'activité comme le Phare, possédant sa dynamique propre et autonome, une nécessité de projet modèle. Il est primordial de démontrer aux acteurs en place comme aux acteurs investissant le Phare, non seulement que des alternatives d'usage existent mais qu'elles constituent un plus pour leur activité. Cette maison du Phare sera donc le lieu de l'expérimentation et de la diffusion de ces usages. En cela, il s'agit ici d'appuyer nos éléments de diagnostic produits au cours de l'étude par des illustrations de résolutions institutionnelles, politiques et architecturales.

Il est intéressant que l'image de ce bâtiment produise un choc culturel. Il s'agit de montrer qu'il y a une alternative entre l'image vieillissante de ces bâtiments à vocation industrielle, et l'image propre mais sans grande valeur architecturale des nouveaux parcs d'activités. Ce contraste assumé servira la visibilité et le rayonnement du bâtiment et remettra en cause à la fois l'image que les usagers du Phare se font de leur lieu de travail, mais aussi l'image que se font les personnes extérieures au Phare de cette zone. En effet, on constate un double phénomène : il y a d'un côté des usagers pour qui le paysage de leur lieu de travail est devenu une normalité, et d'un autre côté des observateurs extérieurs pour qui le Phare est un territoire en perte de vitesse et en dépérissement.



51 - Répartition des couveuses et des pépinières d'entreprises sur la métropole bordelaise

B) La maison du Phare: Une pépinière d'entreprises support des systèmes de concertation envisagés sur l'espace du Phare



52 - 53 visuels de notre proposition en cours d'étude

Ce nouvel équipement offre principalement deux catégories de service:

- Une pépinière d'entreprises spécialisée dans le bio-BTP et l'Eco Construction
- Accueillir les concertations concernant la zone du Phare et d'y localiser une permanence d'experts (service d'urbanisme, architectes) consultables par l'ensemble des acteurs économiques du Phare

Plus précisément, cette pépinière serait destinée aux entrepreneurs ayant déjà créé leur entreprise de moins de 3 ans. Elle les suit dans leur développement pour une durée maximale de 5 ans. Il est également envisageable de proposer de simples domiciliations, sans la nécessité de louer des locaux, ou le cas échéant de facturer à l'heure l'utilisation des salles et des services.

Cette pépinière est pensée comme une structure de soutien, d'accueil et un lieu d'échanges entre entrepreneurs. Elle propose de mutualiser ses services pour l'ensemble des entreprises accueillies (locaux, secrétariat, standard téléphonique, réseau internet...), ainsi qu'une offre de locaux à des prix inférieurs à celui du marché dit conventionnel.

Un accompagnement est donné par le responsable de la pépinière, qui est souvent un chef d'entreprise lui-même. Les CCI et des entreprises extérieures à la pépinière peuvent également être sollicitées pour fournir une expertise et des conseils aux entreprises hébergées. Des réunions sont organisées pour faire se rencontrer les différentes entreprises hébergées et pour faire circuler les bonnes pratiques. Le rôle du responsable de la pépinière est central et il doit posséder un réseau dans la région dans laquelle la pépinière est implantée.

Il est à noter que les pépinières d'entreprises sont souvent créées à la demande d'une collectivité territoriale comme une intercommunalité, mais elles peuvent aussi être réalisées par des bailleurs sociaux qui en assurent la gestion, comme c'est le cas à Bordeaux avec les pépinières d'entreprises gérées par Domofrance. Une norme NF (X50 - 770) datant d'octobre 2003 est en vigueur pour labelliser les pépinières.

La structure que nous proposons aurait donc plusieurs actions concrètes sur la zone. Dans un premier temps, elle aide et oriente l'installation d'entreprises sur l'espace du Phare. Par ce biais il est alors possible d'agir sur l'évolution autonome de la zone qui échappe aujourd'hui à la puissance publique. A plus long terme, l'exemplarité d'une telle structure sera également initiatrice de changements dans les pratiques des entreprises en place.

Nous espérons que cet équipement puisse initier toute une série de nouveaux usages mutualisés, notamment de stockage, de stationnement et de mutualisation des ressources et des locaux. Ces pratiques seront alors poursuivies par les entreprises issues de la pépinière s'implantant sur le Phare avec pour effet immédiat une libération foncière à destination de nouvelles entreprises.

Les entreprises se verront également proposer des conseils techniques concernant leurs locaux qu'il s'agisse d'une simple mise aux normes ou la réalisation d'une extension. La maison du Phare aura donc pour mission d'accompagner l'entretien et la rénovation matérielle des bâtiments au travers de la promotion de méthodes d'éco-construction.

Pour cette pépinière nous proposons un programme comprenant des espaces de travail dédiés aux entreprises spécialisées dans le bio-BTP et l'Eco Construction. Dans le cas précis du Phare, ces espaces se divisent entre des bureaux et des ateliers. En effet, il est nécessaire dans le cas d'entreprises du secteur BTP de prévoir des espaces de travail adaptés à leur type d'activité qui nécessite un espace aux dimensions généreuses. Nous supposons que cette pépinière pourrait accueillir à la fois des bureaux d'études, de conseil en environnement, mais également des artisans, ou autres entreprises du BTP.

De la même manière nous aménageons un espace de stockage pouvant être mutualisé entre les différentes entreprises présentes dans l'établissement selon leurs besoins. Comme évoqué précédemment ce type de service permet d'initier de nouveaux usages mutualisés.

Un autre volet programmatique est celui de l'espace dédié un personnel présent pour l'accompagnement et le conseil aux entreprises. Enfin, un espace de cafétaria est à disposition de l'ensemble du personnel et des entreprises hébergées. Cet espace peut se convertir en dehors des heures de repas en salle de réunion d'appoint.

C) Stratégies constructives de la maison du Phare

Enjeux constructifs et articulation du projet :

Tous les aspects de la construction d'un tel projet se doivent donc d'être exemplaires et conformes aux standards de haute qualité environnementaux en se référant notamment au cadre de référence du bâtiment durable qui remplace l'ancienne démarche HQE et qui s'organise autour de 4 engagements:

- la qualité de la vie
- le respect de l'environnement
- la performance économique
- le management responsable

Ce nouveau bâtiment tient un rôle pédagogique, il se doit de sensibiliser les acteurs autour de la question de l'écologie et d'exercer un choc culturel au sein de cette zone industrielle.

Pour ce faire nous envisageons de ré-isoler à l'aide d'un produit d'origine agricole : la paille. En effet, la paille peut remplacer de nombreux isolants conventionnels, comme les isolants en laine minérale (laine de verre, laine de roche, verre cellulaire), en laines végétales (liège, fibre de bois, chanvre, laine de bois, de lin, de coton) ou les isolants polystyrènes. De plus, la paille est aujourd'hui éligible dans les marchés publics.

Ce matériau présente plusieurs avantages. C'est un matériau à la fois non polluant et renouvelable. Il est un sous produit de l'agriculture céréalière qui ne consomme pas de ressources agraires destinées à l'alimentation et ne produit pas de déchets dangereux.

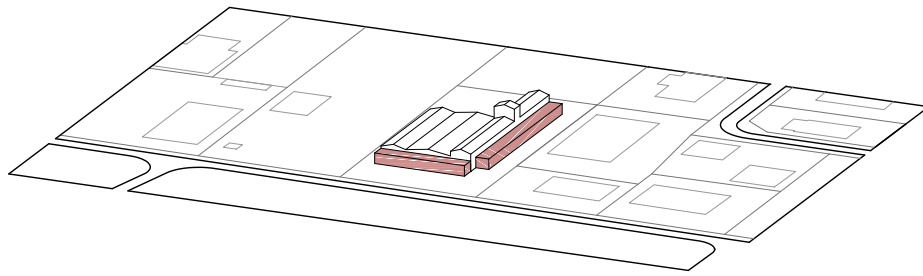
Cette matérialité est l'une des propositions très fortes du projet. Elle défend l'idée d'une transparence constructive en donnant à voir l'ensemble des éléments constituant l'édifice. Pour ce faire nous isolons l'existant par l'extérieur à l'aide d'un système d'ossature bois contenant l'isolation, en l'occurrence la paille. Cette paille est mise en scène derrière une paroi d'Onduline de polycarbonate. Les parois transparentes constituant les façades reposent quant à elles sur un système de double peaux bio-climatique en polycarbonate.

La nef centrale, le coeur du projet, s'ouvre pour développer un espace paysager. Sa couverture est partiellement déposée favorisant les apports de lumière et par la même occasion favorise le drainage naturel des eaux pluviales.

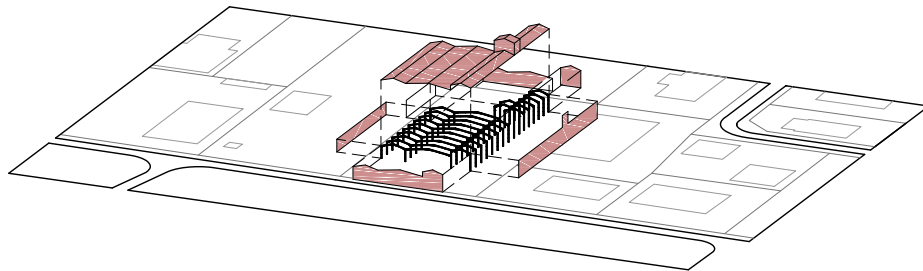
Cet espace, largement ouvert sur la rue et le parking, constitue l'entrée du bâtiment. Il est à la fois un espace de rencontre et de passage et fait office de transition entre les deux ailes fermées contenant les espaces prévus dans le programme.

Le projet porte une grande attention aux vues depuis l'espace public et destine l'arrière de sa parcelle à la logistique et au stockage. Ce volet programmatique est contenu dans une extension neuve et originale. En effet, nous proposons de le réaliser grâce au réemploi d'échafaudages. Cette solution présente plusieurs avantages. Tout d'abord elle est surprenante et aide au rayonnement du projet. De plus sa flexibilité en raison de sa capacité à être démontée et remontée rapidement lui permet de s'adapter aux besoins de stock variables.

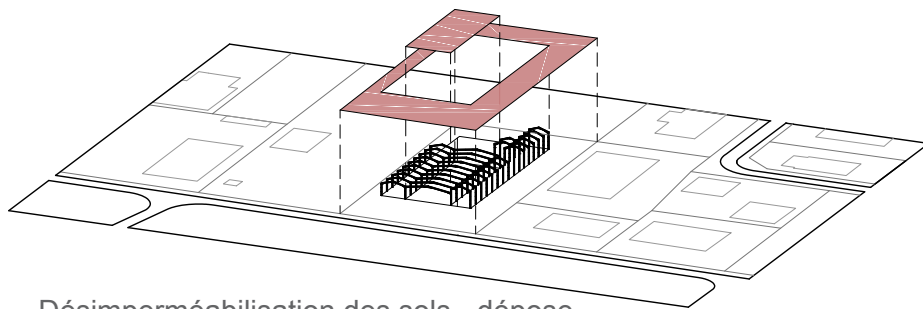
Toujours en raison de préoccupations environnementales et dans un souci de cohérence, le parking de la pépinière est engazonné. En effet, ce dernier favorise l'infiltration des eaux pluviales, évite le ruissellement de surface et la saturation des réseaux. Il permet de préserver l'hydro-thermorégulation naturelle des espaces et de contribuer au « piégeage » du CO₂. Il favorise également la végétalisation des surfaces en milieu urbain et participe au confort visuel et acoustique.



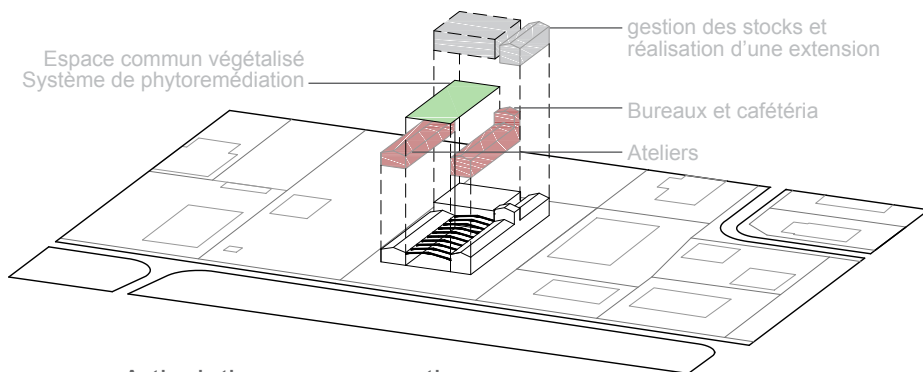
Etat des lieux - dépose des extensions
maçonnées



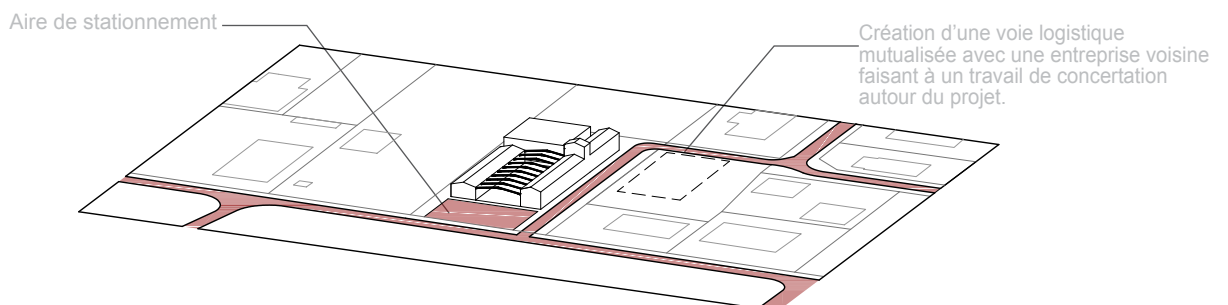
Mise à nu des éléments structuraux -
dépose de la peau métallique existante



Désimperméabilisation des sols - dépose
des revêtements existants



Articulation programmatique



Voie logistique mutualisée

D) Illustration des effets potentiels sur le Phare : cas de l'implantation d'entreprises issues de la maison du Phare.

Dans l'hypothèse où des entreprises issues de la maison du Phare souhaiteraient s'implanter sur la zone, elles disposeraient des outils nécessaires afin de s'implanter de manière raisonnée. En effet, tout au long de leur parcours au sein de la pépinière elles auront été poussées à développer des projets collaboratifs et une activité éco-responsable. Aussi, la maison du Phare aura accueilli et soutenu les concertations nécessaires à l'émergence de leurs projets. A une échelle de temps étendue, au fur et à mesure de l'aboutissement des projets entrepreneuriaux et des concertations pilotés par la maison du Phare, une mutation s'amorcera.

Pour l'illustrer, nous avons travaillé autour d'un scénario hypothétique d'un groupe d'entreprises cherchant à mutualiser leurs ressources et menant une réflexion commune sur le repartitionnement de leurs parcelles. Ce travail vise notamment à adapter l'existant afin de libérer de nouvelles opportunités foncières et se concentre sur une des problématiques majeures de la zone, à savoir, la place des stocks.



55 - axe logistique du bâtiment



56 - nouvel intérieur d'îlot, un espace public possible au sein de l'activité

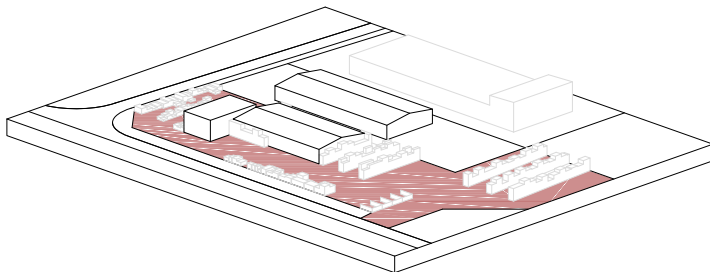


57 - adaptation de l'existant - mise en scène des structures

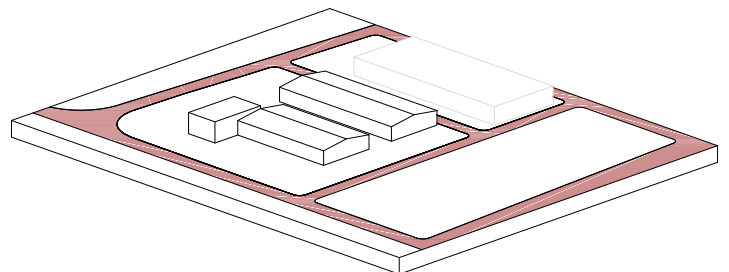


58 - cohabitation des espaces de bureaux et de commerce.

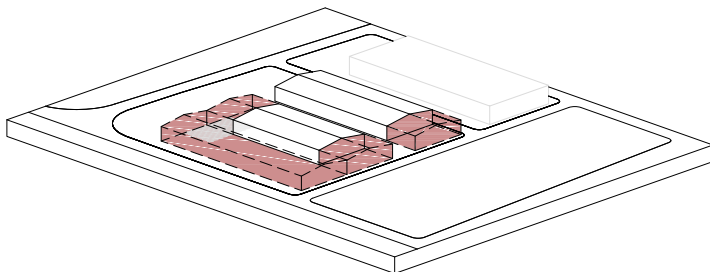
Etats des lieux



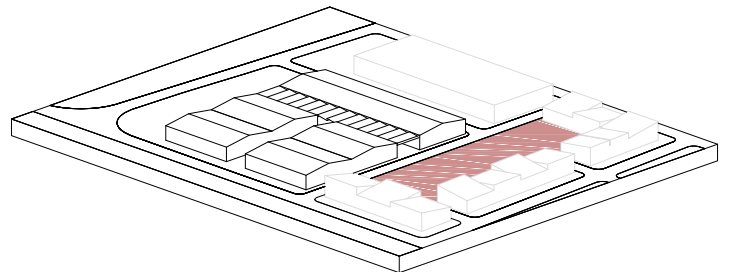
occupation des sols : débordement des stocks



redécoupage concerté et libération foncière



extension et mutualisation des locaux entre plusieurs entreprises



Regain de densité avec la construction de locaux d'activité autour des nouvelles voiries

59 - axonométrie de principe

CONCLUSION

L'enjeu de l'ensemble de ce travail a été de considérer les différentes composantes socio-économiques, politiques et spatiales qui font l'état présent et la mutabilité future de la zone d'activités économiques de Mérignac Phare. Nous l'avons vu, les défis qui attendent ce territoire symptomatique d'une histoire de zoning économique sont multiples, et son destin est très lié à celui de la stratégie globale de l'ouest de la Métropole.

Les opportunités qui se dégagent peu à peu de cette étude sont alors multiples : se dégager du carcan de l'urbanisme d'étalement très peu efficient et mutable, de construire des structures d'adaptations pour le long terme, d'offrir un cadre à la fois mixte et compétitif dans le milieu spécialisé de l'OIM, d'assurer aux entreprises présentes et à l'économie périurbaine des perspectives politiques et spatiales. Nous avons ainsi esquissé des éléments de projets types, des exemples informationnels de production d'action publique sur ce type d'espace, tant aux niveaux institutionnel, économique, politique, architectural et urbanistique.

Les suites à donner à ce projet d'étude sont de plusieurs ordres. D'abord, il s'agirait de consolider les données rassemblées ici, de les compléter par une véritable veille économique et sociologique sur cette zone. De plus, si la puissance publique était amenée à vouloir réinvestir ce territoire, il y aurait aussi une véritable opportunité à en faire un lieu d'expérimentations. Ces expérimentations, nous avons essayé d'en dessiner les modalités possibles au cours de ce travail, mais une telle réflexion gagnerait à être développée de manière systématique et organisée sur les territoires économiques périurbains de la métropole.

GLOSSAIRE

ADEME - Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

ASD - Aéronautique Spatial Défense

AFU - Association Foncière Urbaine

AFUL - Association Foncière Urbaine Libre

ASL - Association Syndicale Libre

BTP - Bâtiment et Travaux publics

CCI - Chambre de Commerce et d'Industrie

CEREMA - Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

EPCI - Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GMA - Gestion Mutualisée des Approvisionnements

GPA - Gestion Partagée des Approvisionnements

MOOCs - Massive Open Online Courses

OIM - Opération d'Intérêt Métropolitain

OIN - Opération d'Intérêt National

PLU - Plan Local d'Urbanisme

SCOT - Schéma de COhérence Territoriale

VEFA - Vente en Etat Futur d'Achèvement

ZAC - Zone d'Aménagement Concerté

ZAE - Zone d'activité économique

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Articles :

- BONNET Jacques et MORISET Bruno, *L'immobilier d'entreprise*, Géocarrefour [En ligne], Vol. 78/4 | 2003, mis en ligne le 21 août 2007
- BOUINOT Jean, *Les pôles de compétitivité : le recours au modèle des clusters ?*, Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Débats, Chronique d'économie géographique, mis en ligne le 09 mars 2007
- CROS Patrick, *Développement économique : L'immobilier d'entreprise comme atout*, servirlepublic.fr, 9 décembre 2014
- DEJEAN Jean-Philippe, *Immobilier d'entreprise : un cru 2014 correct à Bordeaux*, La Tribune, 15 janvier 2015
- GOYER Annie, *Un exemple à l'échelle d'une ville : les bureaux à Stasbourg*, Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 73, mis en ligne le 27 janvier 1999
- GUERRERO David et PROULHAC Laurent, *La dynamique spatiale des activités logistiques dans les aires urbaines françaises*, Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 773, mis en ligne le 02 mars 2016
- MORICE Christine, *Un Ecoparc durable*, Sud Ouest, 11 mars 2015

Ouvrages :

- DAMBRON, Patrick, *Les clusters en France. Pourquoi les pôles de compétitivité?*, Ed. L'Harmattan, 2008, 246 p.
- FAUVET Guillaume, *Urbanisme négocié, urbanisme partagé*, Les Entretiens du Certu, 2012
- MAYNERIS Florian, *Évaluation des politiques de clusters : sélection, autosélection et impact*, Reflets et perspectives de la vie économique, 1/2011 (Tome L) , p. 109-115

Rapports :

- Agence pour le développement durable de la région nazairienne (2009), *La densité et la qualité des zones d'activités*
- ARENE IDF (2001), *Qualité environnementale sur une Zone d'activités*
- A'urba (2012), *Atlas Zones d'Activités Economiques*
- A'urba (2016), *Tableau de bord de l'activité économique et de l'emploi*

- A'urba (2016), Rapport d'études : *La ZAE de demain? Vers une culture coopérative*
- Base de données BASOL, *Pollution à Mérignac (33700) : les chiffres*
- CERTU (2011), *Une approche comparative des outils de financement des équipements publics*
- CERTU (2013), *ZAE en périphérie : quels sont les enjeux de leur requalification*
- CERTU (2014), *ZAE en périphérie : les leviers pour la requalification*
- CEREMA (2013), *Requalification des Zones d'Activités Économiques (ZAE), Synthèse du Séminaire*
- CCI Paris (2010), *Parcs et zones d'activités économiques des défis à relever pour la Métropole Parisienne*
- CCI Aquitaine (2013), *Schéma sectoriel : équipements gérés et aménagement du territoire*
- Communauté de Communes de la Brie des Templiers (77 Coulommiers) (2012), *Cahier des charges de cession de terrains*
- Communauté de Communes de Barr et du Bernstein (2009 et 2011), *Cahier des charges de cession de terrains*
- Communauté de Communes du Marckolsheim (2012), *Cahier des charges de cession de terrains*
- Communauté de Communes du Neuvillois, *Cahier des charges de cession de terrains*
- Conseil Général de Val de Marne (2012), *Guide méthodologique pour la concertation des Val-de-Marnais*
- CSTB (2007), *Application à la création de ZAE dans une optique de développement durable*
- CSTB (2015), *Zones d'Activités Economiques, sur le chemin de l'aménagement durable*
- La Cub (2011), *Contrat d'objectifs Port de Bordeaux*
- La Cub (2012), *Règlement du lotissement à vocation d'activités*
- La Cub (2012), *Schéma métropolitain de développement économique*
- La Cub (2015), *Règlement d'intervention économique «Soutien aux entreprises»*
- IAU (2009), *PME - PMI en zone dense*
- IAU (2013), *Quel foncier pour le maintien d'activités sous contraintes*
- INSEE (2013), *Analyses : chiffres clés de démographie des entreprises*
- INSEE (2014), *Analyses sur l'espace métropolitain bordelais au cœur des réseaux Sud-Ouest*
- INSEE (2016), *Analyses : La Gironde à grands traits*
- INSEE (2014), *Dynamisme économique et la spécialisation des aires d'emploi en Gironde*

- INSEE (2015), *Les activités métropolitaine supérieures - un enjeu pour Bordeaux Métropole*
- La Fab' (2015), *Rapport sur les ZAE : Requalification, redynamisation, services aux entreprises*
- Lille Métropole (2013), *Parc d'activités du 21ème siècle : innover pour un aménagement économique attractif et durable*
- Medalliance (2010), *Pour une performance durable des ZA en Méditerranée*
- L'Observatoire de l'activité économique - a'urba (2010), *L'emploi en Gironde - dans quel mesure contribue-t-il à attirer les entreprises*
- L'Observatoire de l'activité économique - a'urba (2013), *Les attractivités métropolitaines comparées*
- L'Observatoire de l'activité économique - a'urba (2010), *La Gironde, Bordeaux, le vin, une image territoriale parfois brouillée*
- L'Observatoire de l'activité économique - a'urba (2014), *Les Zones économiques dédiées : un foncier méconnu à optimiser. Quelles pistes d'amélioration de la qualité urbaine et fonctionnelle de ces espaces ?*
- PUCA (2011), *L'urbanisme de projet en chantier, entre stratégies publiques et intérêts privés*
- SAS Prestige Foncier (76) (2011), *Cahier des charges de cession de terrains*
- SCET (2016), *Analyse des rémunérations des opérations d'aménagement, de mandats et d'opérations propres*
- Sem : Sodevam Nord Lorraine (2012), *Cahier des charges de cession de terrains*
- Ville du Bouscat (2013), *Mission d'accompagnement à l'élaboration d'un schéma de développement économique*

ANNEXES

TABLE DES ANNEXES :

- > Annexe 1 : Echantillon des entreprises présentes sur le Phare et de leur activité
- > Annexe 2: Synthèse de l'entretien avec Camille Uri, directrice de l'OIM, réalisé le 03 Octobre 2016
- > Annexe 3: Entretien avec Maxime de Person, directeur du développement économique à la ville de Mérignac, réalisé le 17 novembre 2016
- > Annexe 4 : Guide d'entretien, à destination des entreprises de la ZAE du Phare
- > Annexe 5 : Retranscription de l'entretien avec Mme la responsable de l'agence Challenge Interim (Le 27 septembre 2016)
- > Annexe 6 : Réponse au guide d'entretien, par la responsable du Kyriad (Reçue le 5 octobre 2016)
- > Annexe 7 : Détail du protocole de concertation à mettre en oeuvre pour la zone du Phare
- > Annexe 8 : Les différents types de phytoremédiation
- > Annexe 9 : Couveuses, incubateurs, pépinières d'entreprises et accélérateurs, quelles différences ?
- > Annexe 10 : Carte des entreprises selon leur secteur d'activité
- > Annexe 11 : Carte des entreprises appartenant à la filiaire BTP
- > Annexe 12 : Carte des entreprises appartenant au secteur tertiaire
- > Annexe 13 : Carte des logements présents sur la zone du Phare
- > Annexe 14 : Carte repérant les entreprises de la zone du Phare

Entreprise	Typologie	Chiffre d'affaires	Bénéfices nets
Espace Volume	BTP : bâtiment	1 679 000 €	42 000 €
Electro Chrome	Industrie lourde	6 032 300 €	186 000€
Audio Pro	Evenementiel	3 152 800 €	62 800 €
ETE RESEAUX	BTP : réseaux	29 602 000 €	68 300 €
Domo Helios	Commerce de gros	1 195 000 €	67 000 €
Cash Vin	Commerce de détail	22 240 340 €	1 147 900 €
Bonheur de Mérignac	Restauration	421 200 €	4700 €
ACTEON SATELEC	Industrie de pointe	720 000 €	17 000 €
Aquitaine Travaux Publics	BTP : travaux publics	2 130 800 €	11 900 €

(données : société.com ; 2014)

ANNEXE 1

..... Échantillon des entreprises présentes sur le Phare et de leur activité

Synthèse de la rencontre avec Camille Uri – 03/10/16

- Présentation générale de l'OIM :

OIM Bordeaux Aéroport créée le 25 septembre 2015, qui a vocation à créer 10K emplois dans la filière ASD. Périmètre de 2500 ha, opération sur 15 ans (probablement le double). Grandes réserves foncières de la métropole. 900 000m² de surface plancher prévue, uniquement en immobilier d'entreprise. Plan d'exposition bruit prend 85% du périmètre. OIM 70% du foncier à destination d'entreprises industrielles et artisanales de la métropole. Pas de cadre juridique, seulement une délibération communautaire, et un programme qui rassemble les 3 communes concernées. Trentaine d'opérations, les premières sont privées (aménageurs privés qui ont acheté du foncier il y a des dizaines d'années), BM en négociation avec eux pour les questions de cohérence urbaine, et des futurs usages de ces locaux.

- Études préalables sur le site :

Études réseaux, foncières, schéma de mobilité (covoit, vélo, TC), études écologiques (très importantes, il faut compenser ce qu'on détruit : diagnostic sur 500ha qui va être déterminant, peut-être qu'on ne pourra pas sortir les 900 000m²).

- Le point de vue de Uri sur le Phare :

D'un point de vue économique, le Phare est vu comme une zone de potentialités, une réserve foncière. Mais les opérations de requalification économique ont beaucoup de mal à sortir, elles sont souvent très déficitaires (foncier cher, entreprises avec des CA conséquents, espaces publics délabrés et trop chers à requalifier, pas de recettes astronomiques). Ça l'intéresse beaucoup de savoir ce qu'il s'y passe, mais à ce stade pas de projet d'aménagement. Plutôt l'idée de faire de l'animation économique, un projet qui doit être partagé par l'ensemble des employés du site pour faire un projet commun (facile à dire, moins facile à faire). Dans ce cadre, on pourrait avoir un système de réunions pour animer le secteur et peut-être leur demander s'ils n'ont pas intérêt à redensifier leur foncier, être des acteurs de la valorisation de leur foncier, et avec l'argent gagné retaper les parcelles existantes. Même des micro-projets à 2-3 entreprises la Métropole pourrait venir les aider, notamment sur l'espace public. Un urbaniste conseil va être missionné sur le site l'année prochaine.

- Question Georges : Sans contrepartie de la part d'une puissance publique, on pense que les entreprises n'ont pas intérêt à faire changer les choses.

Uri : La métropole ne pense pas faire une intervention lourde sur le site, mais plutôt de l'animation économique, de la mise à disposition d'ingénierie et des politiques de voisinage. Au niveau de l'animation économique, l'idée ça serait de proposer à des horaires qui conviennent aux entreprises, d'informer les entreprises du projet qu'à la Métropole, de les écouter, de leur mettre à disposition de l'ingénierie (regarder leurs parcelles, voir comment on pourrait l'optimiser une fois qu'on a compris leurs besoins de stockage, les redécouper, les vendre et améliorer l'intérieur ou la façade avec l'argent gagné...). Problème : les entreprises n'ont ni le temps ni les compétences de s'occuper de ça, mais si mise à disposition d'ingénierie il y a, cela peut les intéresser, et peut-être qu'en se rencontrant elles pourraient échanger et communiquer entre elles (muter deux parcelles...). En gros il y a une rationalité économique à faire « projet » sur la zone, mais les entreprises ne l'ont pas encore remarqué. Le choix de dépenser sur d'autres zones s'explique par le fait que là-bas il n'y a rien, alors que sur le Phare cela marche. Ce que les entreprises demandent n'est pas forcément coûteux, cela peut être une meilleure signalétique, l'arrivée de services (un food truck ?)

- Sur l'idée d'une AFU :

L'AFU cela peut être une bonne idée, si on atteint un nombre suffisant d'entreprises motrices. Uri s'interroge sur la capacité des entreprises à donner autant de temps et d'énergie pour piloter un projet comme celui-ci. Peut-être que quelque chose de plus informel peut se faire aussi. « Small is beautiful ». Il faut repérer les entreprises volontaires, commencer petit, et peut-être que cela va démarrer une logique d'émulation et une énergie qui donnera envie à d'autres entreprises de se tourner vers une AFU. Uri prend l'exemple des PME sous-traitantes de Dassault qui ont connu une période de forte baisse il y a quelques années pour montrer le peu de temps qu'elles ont à consacrer à des opérations d'aménagement urbain, elles n'ont pas eu le temps de regarder vers quels autres marchés elles auraient pu se tourner, c'est la Région qui a dû intervenir pour les mettre en réseau et leur trouver de nouveaux débouchés. Une stratégie de voisinage c'est très intéressant. Intéressant de comprendre comment les entreprises utilisent leurs parcelles, quels sont leurs besoins etc... pour éventuellement optimiser leurs parcelles et démarrer un projet.

- Sur les transports :

Le Tram A est acté, financé par la métropole, il va aller jusqu'à l'aéroport. Aussi en projet, un BHNS qui relierait le terminus de la ligne A du tram jusqu'à Roland-Garros et la croisée avec l'avenue Mitterrand, l'échangeur 12 et Pessac Alouette. Ce qui est acté c'est un bus Aéroport-Pessac Alouette, avec une opportunité de transformer ce bus en BHNS jusqu'à Gradignan Centre, financement très probable. (Le Haillan-Rostand, ce qui pose aussi la question de la possible mutabilité du nord de la zone du Phare vers du tertiaire).

- Point sur la partie Nord du Phare :

La question du devenir du nord du Phare (à 500m du tram) est aussi importante pour l'OIM, avec une possible mutabilité vers du tertiaire. Beaucoup d'acteurs tertiaires sont intéressés par cette zone, des choses sont déjà sorties de terre. Uri n'est pas sûre s'il faut maintenir de l'activité productive industrielle et artisanale ou s'il faut laisser du tertiaire s'installer, intéressant de le mentionner dans notre étude.

- Aménageurs privés : Est-ce qu'il y a un volet écologique dans l'OIM ? Quelle cohérence par rapport à Vert-Castel ?

Vert Castel s'est fait avant l'OIM, l'aspect écologique était porté par l'opérateur. C'est clairement une image mise en avant dans le projet OIM, un projet qualitatif avec des contraintes environnementales qu'ils essaient de tourner en atout, en montrant que cela permet un cadre de travail agréable et complètement différencié de Bordeaux centre (loisirs, salle de sport, lieux de sortie peut-être plus tard...). La question c'est maintenant de faire des réalisations de même qualité que Vert-Castel sur l'OIM, voire mieux, sachant qu'on ne peut pas contraindre les opérateurs. En revanche, ils essaient d'acter la stratégie environnementale d'ensemble de l'OIM en étant en contact avec le préfet pour déposer un dossier d'autorisation environnementale sur l'ensemble du périmètre, ce qui dédouanerait les opérateurs de déposer des dossiers d'autorisation, ce qui peut faire gagner 1 à 2 ans aux opérateurs privés. Si cela réussit, la Métropole aura un moyen de négociation très fort avec les opérateurs, ils auraient tout intérêt à profiter de cela. En gros, les contraintes environnementales sont un moyen de pression de la Métropole sur les opérateurs, c'est gagnant-gagnant : les opérateurs gagnent du temps, la Métropole est associée à la commercialisation (ils ne pourraient pas commercialiser à n'importe qui. Exemple de nouvelles entreprises de logistique qui n'auraient rien à faire là, c'est déjà saturé). Mise à 2X3 voies de la Rocade est censée soulager le secteur un peu. La question de la fluidification du trafic à l'intérieur de la zone se pose aussi.

○ Sur le modèle économique, la logique de cluster autour de l'ASD : est-ce qu'elle est vouée à devenir prépondérante sur le territoire de l'OIM ?

10K emplois dans l'ASD en priorité, ils sont en contact avec Technowest et s'inscrivent dans leur continuité, ils font partie de l'équipe projet. Peut-être que les 10K d'emplois ne seront pas tous dans l'ASD, mais c'est quand même le projet. Vert-Castel était très ouvert à toutes les entreprises, quelques boîtes d'aéronautique se sont quand même mises là-bas. Technowest a des liens avec les entreprises présentes sur le Phare, ils ont mis en place une expérience sur Blanquefort qui peut être intéressante pour notre projet : Ziri. Ils sont allés voir les entreprises pour leur demander si elles voulaient baisser leurs factures d'électricité en faisant des achats groupés d'énergie... L'OIM est dans la même optique, cela peut être une porte d'entrée pour ensuite discuter du foncier.

Pour notre projet, il faut que cela soit très opérationnel selon elle, et que l'on soit force de proposition : combiner les réponses que l'on obtient de nos entretiens avec les projets architecturaux qu'on propose.

○ Sur le montage juridique et le PIM :

Pas de modèle exemplaire pour l'OIM, pas de projet de cette envergure en France, ils innovent sur le montage juridique et financier. Ils sont intéressés par ce qui fait à Toulouse, les acteurs locaux sont en contact avec l'Etat et s'intéressent à ce que l'on appelle le Projet d'Intérêt Majeur, un dispositif qui est permis depuis la loi ALUR. C'est un genre de contrat qui relie les collectivités sans impact juridique pour l'instant, mais ils réfléchissent à faire évoluer le contenu de ce PIM. L'OIM est dans cette ligne-là. Dans le cadre du Plan Etat-Métropole signé l'an dernier, les deux OIM de Bordeaux ont été reconnues comme lieux d'expérimentation et ils vont travailler avec les services de l'Etat sur ce nouveau PIM. Ça les intéresse seulement si deux choses sont ajoutées : des outils de financement des équipements publics adaptés (un genre de ZAC à grande échelle, aujourd'hui la TAM n'est pas sur l'intégralité de la zone OIM, ça rapporte pas mal mais pas forcément assez au vu des investissements qui ont été faits) et un impact juridique sur les dossiers d'autorisation environnementale (il en faudrait un unique au lieu d'un pour chaque opération d'aménagement).

○ Niveaux de charge foncière :

Pour une entreprise industrielle/artisanales on est entre 60 et 90€/m², ce qui est relativement bas, pour du tertiaire on est entre 160-180€/m². S'ils pouvaient/voulaient faire une grosse opération d'aménagement (sur la zone du Phare), il faudrait donc tout remplacer par du logement ou du tertiaire. Ce n'est pas ce que veut la Métropole : ils veulent conserver des activités productives et le plan d'exposition bruit ne permet pas vraiment cela.

Entretien avec Maxime de Person, directeur des affaires économiques de Mérignac.

I/ Questions générales sur le territoire.

1/ Quelles sont les tendances économiques sur le territoire ?

Historiquement, c'est la première zone d'activité de Mérignac et la plus vaste, qui accueille le plus d'entreprises. C'est une zone qui vieillit mais qui reste extrêmement attractive, il y a beaucoup de transactions. (Prendre contact avec un commercialisateur immobilier) Une zone qui reste marquée par le secteur de la construction et la logistique, c'est l'ADN de la zone. Il y a également une entreprise emblématique qui est le groupe Cassous, qui a été un large acteur dans le façonnage de cette zone, qui a ses bureaux là-bas et dont plusieurs filiales y sont implantées. Il y a aussi maintenant des acteurs commerciaux avec Grand Frais qui se trouve à l'extrémité, l'hôtellerie et puis il y a des grandes boîtes comme Actéon par exemple. Il y a Pied Nouaille qui est spécialisé dans la mémoire électronique. On a une grosse tendance bien lourde qui est le secteur de la construction mais il n'y a pas que ça et c'est une zone qui reste attractive.

Est-ce que vous pensez qu'il y aura une mutation de la zone ?

Non, pour l'instant c'est une zone qui est très identifiée et proche de la rocade, donc l'accès est vraiment très simple. Les boîtes qui s'y intéressent restent majoritairement des boîtes de ce secteur (construction et logistique) même s'il y a de la diversité qui s'installe, l'identité de la zone n'est pas remise en cause.

Sensation au nord de la zone depuis l'arrivée du tram, que c'était des activités tertiaires et commerciales qui se développaient.

Effectivement, vous avez ce phénomène, le tram change un peu la donne peut-être à la frontière. Il faut être à proximité du tram pour que le tram ait un impact. Si on rentre plus dans la zone, à 1km, c'est un peu plus compliqué.

Sur les entreprises implantées sur la zone.

Dans l'annuaire, et sinon le commercialisateur sur l'évolution des prix.

Groupe Chambéry et Transactions qui s'implante au 1 rue François Ragot dans l'immeuble de la Pagode et il y a très régulièrement des implantations, au mois d'août Génération Angot, une boîte de robotique, des boîtes qui recherchent cette localisation, un environnement économique fort et très typé.

2/ Quelles sont les limites physiques de la ZAE du Phare ?

Pas d'obsession sur le périmètre, celui sur la carte de Mérignac. Mais il y a un prolongement naturel de la zone : Vert Castel 1 et bientôt 2, parc d'activités porté par le Groupe Cassous, 80 000 m2 surface de plancher en objectif. Même si on est plus dans la zone du Phare on reste dans le prolongement économique naturel de la zone, il y a une continuité et d'ici quelques années, cette zone se prolongera vers tout le bassin aéronautique, Thalès etc., vraiment dans un continuum industrialo-géographique presque naturel.

Des indices de pollution.

Sur les questions plus techniques, on peut encore envoyer un mail et il fera circuler dans les différents services.

3/ Est-ce que des nouveaux projets comme Vert-Castel ont une influence sur l'économie de la zone, est-ce qu'ils s'inscrivent dans un changement durable de la zone ?

Vert-Castel, c'est parti pour durer, c'est une belle réalisation, les boîtes qui ont investi dans Vert-Castel sont là pour longtemps. Vert-Castel 2 ça va être la même chose mais en mieux.

Possibles incohérences entre Vert-Castel tout neuf et la zone des années 60

Evidemment Vert-Castel est plus attractif, mais ça ne fragilise pas la zone. Je pense que ça la renforce au contraire. Ça propose une offre un peu plus haut de gamme et ça augmente la taille critique de la zone d'une manière générale et ça ne peut offrir que des solutions d'agrandissement des entreprises de la zone du Phare qui veulent se développer un peu plus, qui veulent monter en gamme en terme d'image etc.

Cohabitation entre « haut de gamme » et les entreprises polluantes visuellement et au niveau sonore.

Oui, elles sont porteuses de nuisances, mais ce n'est pas forcément de la pollution. La pollution est encadrée, il y a des règles. Mais effectivement il y a des nuisances, des poids lourds, mais du bruit, je ne sais pas. Il y a beaucoup de logistique de l'espace. Ce ne sont pas forcément des activités gênantes pour les voisins si ces voisins sont des entreprises.

II/ Actions sur le phare.

1/ Quelles sont les compétences de la mairie sur une telle zone ? (aménagement, animation économique...)

D'abord la ville a une action de veille. Puis on suit l'activité des entreprises, des mouvements etc., le but c'est de les connaître. Donc une veille à la fois quantitative et qualitative. Mis en relation entre les acteurs. Quand une entreprise cherche à s'implanter, orientation vers les acteurs immobiliers. Il n'y a pas d'actions spécifiques sur la zone du Phare, c'est une action sur Mérignac. Une entreprise qui a des besoins, que l'on identifie pour aller vers la zone du Phare, on l'oriente vers le Phare. La ville organise régulièrement des animations économiques, mais pas une organisation économique spécifique pour la zone du Phare, c'est pour les entreprises de Mérignac. Idem pour le marketing territorial, pour tout ce que l'on fait.

En terme d'aménagement, c'est une zone qui est dans le PLU. Elle est ce qu'elle est aujourd'hui et on ne va pas essayer d'introduire du logement ou des choses comme ça. Il y a des solutions de logements qui sont un peu perdu là-bas, il y a l'hôtel Kyriad.

En termes de voiries et d'espaces verts c'est plutôt la métropole. Ça dépend de la qualification des voies, mais pas l'OIM.

2/ Est-ce que la mairie a un intérêt à faire un projet de réhabilitation (notamment en termes de développement durable) ou de réaménagement sur la zone du Phare ?

On a intérêt à porter un projet. Ce n'est pas nous qui allons le réaliser.

Développement durable : c'est un des principaux axes de développement des zones, et on parlait de Vert-Castel, moi je le présente souvent comme un appartement témoin, en gros ce qu'on a envie de mettre en place, de développer sur le territoire avec la prise en compte de choses, qu'on ne prenait pas en considération précédemment. Le groupe Thalès en est aussi une illustration. Effectivement, ces nouveaux principes vont être appliqués dans les décisions futures concernant la zone du Phare. Après tout ça coûte très cher, donc ça se fait par opportunité, dès qu'il y a des autorisations à donner, un permis de construire, un permis d'aménager. Des exemples : je vois comment les choses se passent, pour les pétitionnaires qui déposent un permis de construire, il y a des choses à prendre en considération qu'il ne fallait pas il y a 10 ans. Un permis de construire accordé récemment dans la zone du Phare

Est-ce qu'il y a des changements d'entreprises ?

Il y a des mouvements économiques, c'est comme les gens : on déménage, on naît, on meurt etc. La vie évolue : il y a des défaillances, des implantations, des opérations de croissance externe par exemple le groupe Vinci qui va partir à Euratlantique, l'arrivée de Chambéry Transactions, une agence d'intérim qui s'est implantée rue Faradet pour bosser avec une entreprise du coin. Ce qui prouve aussi que cette zone est dynamique. Quand il y a des mouvements comme ça, ça veut dire que les choses bougent. Si Grand Frais s'est implanté ici, c'est parce qu'ils savent que c'est un lieu important de passage.

Concurrence avec Euratlantique ?

Ce n'est pas vraiment de la concurrence puisque les boîtes de la zone du Phare ne vont pas aller à Euratlantique, c'est du tertiaire, beaucoup plus cher. C'est donc un contre-exemple.

Siège de Cultura est depuis 1998 sur Phare, qui va s'implanter à Décathlon en 2019/2020, en fait c'est le cheveu sur la soupe. Naturellement, ils n'ont pas à être là. C'est une localisation complètement aberrante par rapport à leur activité. Ils sont venus là pour des questions de coûts. Mais là, ils investissent 15M pour faire un local pour leur siège national. On n'est pas en économie administrée, donc vous n'avez pas les pouvoirs publics d'un côté qui décident de qui va où et quand. Les acteurs ont leur propre vie, ils se plient à la loi mais ensuite c'est eux qui arbitrent en fonction de leurs intérêts et de leur politique propre. Cultura c'était une forme d'aberration qui va être corrigée. Maintenant, Cultura a 4 baux différents avec 4 propriétaires différents, au départ seulement une aventure personnelle.

Relations avec Bordeaux Technowest.

Pour Mérignac – ils fonctionnent différemment avec d'autres territoires – rue Marcel Sartier, c'est le bras armé qui développe la filière aéronautique, hyper spécialisé sur cette thématique : détection de la création d'entreprises, l'animation économique et territoriale. Technowest a été créé en grande partie à l'initiative de Mérignac, donc on est en très étroite collaboration avec eux. Pour d'autres communes, Technowest a une vocation plus généraliste. Donc les entreprises aéronautiques sur le Phare vont avoir une relation directe avec Technowest, et la mairie évite les doublons, donc elle n'ira pas « s'occuper » de ces entreprises.

Pour les autres entreprises, c'est le Club des entreprises de Mérignac. Infos dans l'annuaire. Il fête son 20ème anniversaire cette année. C'est un club qui est très ancré dans le territoire, qui compte près de 300 entreprises, c'est énorme. Il y a peu de club en France qui sont aussi anciens et qui

promouvent et recrutent autant d'entreprises et il organise une 50aine d'animations chaque année. Pour Mérignac, c'est l'outil d'animation et d'intégration des entreprises dans le tissu économique. Pour le fonctionnement c'est une association qui fonctionne essentiellement grâce aux cotisations de ses membres. On incite au maximum les entreprises à y adhérer, pour nous ça les maintient dans le giron, on les identifie plus facilement. Mais les entreprises sont libres d'y adhérer ou pas. Il y a des mouvements tous les ans. C'est une assos qui est importante, structurante où les gens y travaillent en commission (affaires, business, emploi). Les gens se rencontrent sur des thématiques et parfois même hors thématique pour le plaisir de se rencontrer. Ça crée un lien social important. Le Club est présent à l'échelle de tout le territoire de Mérignac même si les PME sont très représentées.

3/ Quelles sont les relations entre Mérignac et l'OIM ? Comment s'articule la répartition des compétences ? Quelle influence exerce l'OIM sur la réhabilitation, l'animation économique de la zone ? (Avez-vous accès au plan de déplacement de l'OIM ?)

L'OIM, c'est la métropole. La ville de Mérignac est en large partie à l'origine de la création de l'OIM. L'idée était de créer une structure qui puisse piloter le développement de la zone, en réaction à la création de l'OIN. Le terme de réaction n'est pas bon, en réponse plutôt. Réaction ça fait négatif, on est plus dans la recherche de la complémentarité. L'édito du maire porte sur l'OIM. La mission de l'OIM c'est d'aménager en gros le Mérignac extra rocade, c'est à la fois du développement économique, de l'aménagement du territoire. C'est une petite équipe pour une mission hallucinante. Pour nous c'est un marqueur politique fort de la volonté de faire quelque chose de cette zone qui est une des plus importante dans l'agglomération.

L'OIM, c'est une petite équipe, leur dossier sont énormes. Ils sont obligés de faire des choix et d'arbitrer. Il y a le dossier Thalès, Dassault, donc ils ne peuvent pas être partout tout le temps. Donc effectivement, on va sur les dossiers d'actualité et sur les points sensibles. La zone du Phare, c'est une zone qui fonctionne très bien, qui reste attractive même si elle se dégrade. Il y a quand même des boîtes qui s'y implantent.

Une enclave qui n'a pas suivie le développement en termes de réaménagement etc. ? Je pense que les choses vont évoluer par capillarité. Vous allez voir le 2ème tronçon Marcel Dassault qui va arriver dans la zone du Phare. Ce n'est pas une zone qui est coupée du reste du monde, et qui vit bien. Moi j'y vais assez souvent, il y a beaucoup de mouvements. C'est une zone attractive, il va y avoir des investissements privés, je ne suis pas inquiet pour les entreprises de la zone du Phare. Ce n'est pas une zone de second rang même si elle est moins sexy que Pelus par exemple (Village Décathlon et de gros projets qui vont s'implanter prochainement)

Quels types de projets la ville de Mérignac pourrait alors porter ?

On porte des implantations, on accompagne, on valorise, je vous ai parlé de quelques implantations récentes, on essaye de les mettre en valeur. On n'a pas des milliards d'euros pour créer ex nihilo des projets, c'est par petites touches. Croyez bien que la zone du Phare fait partie de zones qu'on regarde de très près, surtout que maintenant elle est longée par le tramway. C'est un acte d'aménagement majeur. Ça fait partie d'éléments de choix pour les implantations de certaines entreprises. Je pense que le départ de Cultura va rebattre les cartes, on va se retrouver avec d'autres activités mais enfin la dominante est clairement logistique, construction. Et beaucoup de boîtes ont leurs clients et leurs fournisseurs, ce qui crée un cercle vertueux.

4/ Y a-t-il d'autres niveaux d'exigences au niveau de la métropole ? Est-ce que ces exigences peuvent être couplées avec des ressources ?

Les niveaux d'exigences sont ceux définis par la réglementation, c'est l'affichage, les enseignes, la sécurité... Pour les ressources ça dépend de qui a la compétence, il y a beaucoup de compétences partagées : avec la métropole, le département, la région, l'Etat sur la sécurité.

Suivi de près.

Dans la structuration du développement économique la première couche c'est la veille, et comme il y a beaucoup d'entreprises dans la zone du Phare on suit de près les mouvements à la fois par les informations légales, par les retours des commercialisateurs et par les rendez-vous individuels qu'on a régulièrement avec les boîtes, implantées ou désireuses de s'implanter. Les boîtes mais aussi les acteurs immobiliers, les investisseurs, les architectes sont des acteurs suivis par la ville.

Questionnaire aux entreprises implantées sur la ZAE du Phare, à Mérignac

- Pouvez-vous présenter votre entreprise ? (Secteur d'activité ; principaux clients et implantation géographique de la clientèle ; nombre de salariés ; chiffre d'affaire ; etc.).

Sur votre perception de l'espace Mérignac Phare :

- Quelle est votre perception de l'état physique de la ZAE du Phare, en général ? (Etat du bâti, des espaces publics, de vos propres locaux, etc.)

- Quel est votre ressenti sur l'attractivité de ce territoire, sur sa santé économique ?

- Identifiez-vous des problématiques spécifiques à ce territoire ?

Sur les liens entre votre entreprise et l'espace Mérignac Phare :

- Depuis quand votre entreprise est-elle implantée sur le site de la ZAE du Phare ? Pourquoi s'est-elle implantée ici à l'origine ?

- Quels sont les avantages et les inconvénients de la localisation de votre entreprise, sur l'espace du Phare ?

- Comment envisagez-vous l'avenir de votre entreprise, sur le site de Mérignac Phare ? Pensez-vous, à terme, rester sur le territoire ou le quitter ?

Sur les liens entre les entreprises de l'espace Mérignac Phare :

- Quelles relations entretenez-vous avec les entreprises voisines ?

- Y'a t-il déjà eu une concertation sur certains sujets qui pourraient vous rapprocher, de type gestion des déchets, ou mutualisation du stationnement, par exemple ?

- Dans quelle mesure cette concertation entre les entreprises vous semble-t-elle importante ? Facile à organiser ? Nécessaire pour faire face aux problématiques identifiées précédemment ?

- Enfin, pouvez-vous vous présenter ?

NB : Toutes les informations recueillies via ce questionnaire seront exploitées dans le but de réaliser une étude à visée pédagogique ; vos noms et entreprises seront anonymisés sur simple demande.

Retranscription de l'entretien avec Mme la responsable de l'agence "Challenge Interim"

- Pouvez-vous présenter votre entreprise ? (Secteur d'activité ; principaux clients et implantation géographique de la clientèle ; nombre de salariés ; chiffre d'affaire ; autres ...)

Chez « Challenge Interim », nous faisons partie d'un groupe, qui s'appelle « Eurostratégie » ; si vous voulez, nous sommes une holding, avec 65 agences au jour d'aujourd'hui, au niveau national. Le siège est situé sur Paris, beaucoup d'agences dans le groupe sont multi-métiers ; nous on est surtout spécialisés dans tout ce qui est bâtiment, industrie, TP et espaces verts. Ici sur Bordeaux, on a à peu près 4 agences de la même entité, alors ce n'est pas forcément « Challenge » hein, parce que vous avez aussi « Norton », « Morgan », enfin tout ça font partie du même groupe que nous.

Et nous, dans la zone industrielle du Phare, nous sommes ici depuis, installés ici, depuis environ une quinzaine d'années. Auparavant, on était dans le centre de Bordeaux.

Y'a le tram, dont la localisation est aussi un choix stratégique, puisque tous les intérimaires n'ont pas forcément de véhicule. Et ça pour nous, c'est important ; dans la zone du Phare, on n'était pas très loin des services de bus, et maintenant le tram, donc c'est encore mieux. Le choix stratégique il s'est surtout fait par rapport à ça. Les clients (entreprises qui recrutent les intérimaires), on va les voir directement sur les chantiers ; le tram donne une facilité d'accès à nos intérimaires.

Relance « Vous êtes nombreux dans votre entreprise ? »

Ici, dans l'agence, on est 4. Notre direction tient au côté familial, donc on est surtout des petites agences. Et on est relativement indépendants.

Sur votre perception de l'espace Mérignac Phare :

- Quel est votre perception de l'état physique de la ZAE du Phare, en général ? (Etat du bâti, des espaces publics, de vos propres locaux, etc.)

Sur la zone du Phare, je trouve qu'elle est assez active, y'a beaucoup d'entreprises qui s'installent. Je crois savoir que c'est une des plus grandes (ZAE) d'Aquitaine. Il y a des entreprises qui sont assez dynamiques ; moi il me semble que c'est très dynamique.

Après, au niveau espace, bon, c'est comme toutes les zones industrielles hein ; c'est-à-dire, elles existent depuis tellement longtemps. Aujourd'hui, on fait des zones avec des espaces verts, et c'est vrai que nous là, on en a pas trop trop. Mais bon, l'accès est facile, direct, on a un parking.

Nous, au niveau des locaux, on est bien ; comme vous pouvez le constater, on a des grands bureaux, on ne va pas se plaindre de ce côté-là. C'est un avantage, et un autre, c'est qu'on a un parking. Quand on était dans le centre de Bordeaux, c'était autre chose.

- Quel est votre ressenti sur l'attractivité de ce territoire, et sur sa santé économique ?

Comme je fais du commercial si vous voulez, bon je dirai qu'il y a des entreprises assez importantes, qui financièrement tiennent la route. Mais bon, y'a aussi un peu de tout hein. Mais ça, si vous voulez, c'est parce que je suis commerciale quelque part, et que je vois, je connais les entreprises de la zone.

○ Identifiez-vous des problématiques spécifiques à ce territoire ?

Non, du tout. Bon c'est vrai que ça devient un peu étroit au niveau du stationnement parce que comme il y a de plus en plus d'entreprises, forcément. Le campus « Cultura », par exemple, c'est le siège, voilà, ça envahit un peu dans tous les sens ; enfin ça, disons que c'est pas vraiment gênant, parce qu'on arrive à trouver une place.

Ce qui est gênant par contre, c'est que récemment y'a Thalès qui vient d'ouvrir, je sais qu'il y a donc des gens de Paris qui vont descendre aussi, 500 personnes, ils ont embauché 500 autres personnes, et au niveau de l'accès, c'est toujours les mêmes. Alors ils ont agrandi l'entreprise Thalès, mais les accès pour aller sur la rocade restent les mêmes, et ça, le soir, c'est un problème. C'est très encombré, ne serait-ce que pour sortir de la zone industrielle. Et comme il y a de plus en plus de grandes entreprises, à mon avis, il faut faire quelque chose. Les accès à la rocade, c'est infernal ; ça commence vers 6h30, et le soir jusqu'à 18h30, avant que tout le monde ne sorte.

Sur les liens entre votre entreprise et l'espace Mérignac Phare :

○ Depuis quand votre entreprise est-elle implantée sur le site de la ZAE du Pare ? Pourquoi s'est-elle implantée ici à l'origine ?

Déjà répondu.

○ Quels sont les avantages et les inconvénients de la localisation de votre entreprise, sur l'espace du Phare ?

Les avantages, je les ai déjà évoqués ; les inconvénients, je dirai que c'est les accès à la rocade, bon, ça c'est plutôt un inconvénient.

Après, la vie est agréable ici hein, on est heureux.

○ Comment envisagez-vous l'avenir de votre entreprise, sur le site de Mérignac Phare ? Pensez-vous, à terme, rester sur le territoire, ou le quitter ?

Nous, on va rester là, déjà parce que les locaux nous appartiennent. On est propriétaires de nos locaux. Il n'est pas prévu qu'on déménage, heu, ça non.

Sur les liens entre les entreprises de l'espace Mérignac Phare :

○ Quelles relations entretenez-vous avec les entreprises voisines ?

Très bien. On a des voisins qui sont partis sur la zone près de l'aéroport, mais le voisinage est agréable, il n'y a pas de souci. Voilà, ça se passe bien.

○ Y-a-t-il déjà une concertation sur certains sujets qui pourraient vous rapprocher, de type gestion des déchets, ou mutualisation du stationnement, par exemple ?

Non, on n'a jamais eu une proposition comme ça. Alors ça s'est peut-être fait, mais nous, non. Mais pourquoi pas.

○ Dans quelle mesure cette concertation entre les entreprises vous semble-t-elle importante? Facile à organiser ? Nécessaire pour faire face aux problématiques identifiées précédemment ?

Je pense que oui, ça serait intéressant de concertation entre les entreprises qui sont installées au même endroit. Effectivement oui, si on peut améliorer les choses, bah c'est toujours intéressant d'améliorer les choses.

Relance : « C'est intéressant, vous parlez d'améliorations ; à quel niveau y'a-t-il des améliorations possibles ? »

Au niveau de la circulation, ça c'est sûr, c'est primordial. Les accès à la rocade, c'est compliqué.

Et puis après l'amélioration, je ne sais pas, pourquoi pas créer plus d'espaces verts, ou je sais pas, là comme ça, y'a rien qui me vient, mais si je réfléchis.

Relance : « Sur les services aux entreprises, la restauration, vous êtes bien dotés ? »

Ah ça oui, au niveau de la restauration, vous avez pas mal de choses, en plein centre de la zone. Oui oui, de ce côté-là, y'a pas de souci. C'est une zone qui est importante, qui est active, et oui, au niveau de la restauration, il y a ce qu'il faut.

○ Enfin, pouvez-vous vous présenter ?

Je suis responsable d'agence chez Challenge Interim. Au départ, ma formation n'est pas du tout liée à l'intérim, j'étais dans l'électricité, donc ça n'a rien à voir. Et puis un jour, j'ai eu le déclic et j'ai voulu aller là-dedans, parce que le côté relationnel, l'humain, c'est ce côté-là qui m'a énormément intéressé. Ça fait 17 ans que je suis là-dedans, et puis j'aime mon métier.

Relance : « Vous habitez où ? »

A Mérignac, mais comme je bouge beaucoup (sur les chantiers), ce n'est pas forcément pour moi un élément déterminant. Mais c'est vrai que c'est un coup de chance.

Autres questions ajoutées au fil de l'entretien :

○ Depuis que vous êtes implantés sur la ZAE, avez-vous observé des mutations en termes de secteur d'activités ? Vers plus de tertiaire, par exemple ?

Ah oui, mutation vers le tertiaire, sans aucun doute, il y a beaucoup de bureaux qui se créent. D'ailleurs de plus en plus de tertiaire oui.

- Vous pensez que ça peut créer des problématiques, notamment de voisiner avec l'industrie?

Pour nous non, mais ici, c'est vrai qu'on est à l'entrée de la zone, on n'est pas en plein centre, ou à côté d'un atelier. Moi j'peux pas trop répondre par rapport à ça, dans la mesure où on n'est pas trop concernés. Après nous, on fait du bâtiment, donc ça ne nous dérange pas plus que ça. Mais ceci dit, c'est vrai qu'on ne peut pas constater plus que ça ; à côté de nous, y'a Cultura, et Pagès, donc c'est pas eux qui font le plus de bruit. Mais au centre de la zone, peut-être que c'est différent.

- On sait que le territoire au Nord de la zone se développe, en parallèle de l'arrivée du tram, avez-vous été approchés par des promoteurs ?

Non, du tout. On est propriétaires de nos locaux, donc on n'est pas les plus simples à approcher j'pense ; c'est pas comme si c'était un terrain vague ou une friche.

Réponse au guide d'entretien, de Mme la responsable du Kyriad

- Pouvez-vous présenter votre entreprise ? (Secteur d'activité ; principaux clients et implantation géographique de la clientèle ; nombre de salariés ; chiffre d'affaire ; autres ...)

Hotel-restaurant, 30 salariés ; Clientèle affaires.

Sur votre perception de l'espace Mérignac Phare :

- Quelle est votre perception de l'état physique de la ZAE du Phare, en général ? (Etat du bâti, des espaces publics, de vos propres locaux, etc.)

Manque d'entretien des espaces verts et voirie.

- Quel est votre ressenti sur l'attractivité de ce territoire, sur sa santé économique ?

Zone vieillissante mais en cours de redéveloppement.

- Identifiez-vous des problématiques spécifiques à ce territoire ?

Circulation difficile aux heures de pointe.

Sur les liens entre votre entreprise et l'espace Mérignac Phare :

- Depuis quand votre entreprise est-elle implantée sur le site de la ZAE du Phare ? Pourquoi s'est-elle implantée ici à l'origine ?

Depuis 1999 - Rachat hôtel implanté en sortie de rocade + Proche aéroport.

- Quels sont les avantages et les inconvénients de la localisation de votre entreprise, sur l'espace du Phare ?

Accès via rocade = Inconvénient car Modification de l'accès à notre hôtel, préjudiciable pour notre activité.

- Comment envisagez-vous l'avenir de votre entreprise, sur le site de Mérignac Phare ? Pensez-vous, à terme, rester sur le territoire ou le quitter ?

Pour l'instant, pas de souhait de changer de territoire.

Sur les liens entre les entreprises de l'espace Mérignac Phare :

- Quelles relations entretenez-vous avec les entreprises voisines ?

RAS

- Y'a t-il déjà eu une concertation sur certains sujets qui pourraient vous rapprocher, de type gestion des déchets, ou mutualisation du stationnement, par exemple ?

Mutualisation du stationnement et accès à notre hôtel négocié avec Renault .

- Dans quelle mesure cette concertation entre les entreprises vous semble-t-elle importante? Facile à organiser ? Nécessaire pour faire face aux problématiques identifiées précédemment ?

Problèmes liés à la circulation, à l'aménagement de la voirie, sans concertation avec les principaux protagonistes.

- Enfin, pouvez-vous vous présenter ?

Pas de réponse

Protocole de concertation : Les dispositifs à mettre en œuvre

1ère phase de la concertation : De l'information à la consultation

- 1/ L'initiative de la concertation émane des pouvoirs publics, et en particulier de la Ville de Mérignac, en partenariat avec l'OIM.
- 2/ Rapidement, le Club des entreprises est mobilisé sur le sujet, en tant que premier intermédiaire, permettant la discussion avec les acteurs privés. Le Club des entreprises de Mérignac peut trouver un intérêt à participer à la concertation pour son image, et également pour recruter de nouveaux membres. Il peut aussi endosser le rôle de garant temporaire, lors de la première phase.
- 3/ Communiquer et informer sur la concertation.

Cette communication peut d'abord passer par une communication en interne, au sein du Club, pour mobiliser les entreprises déjà membres.

Ensuite, on peut envisager un envoi d'invitations et/ou d'informations adressées personnellement aux chefs d'entreprises de la ZAE, étrangères au Club, ainsi qu'aux autres acteurs institutionnels impliqués (définis dans la cartographie).

Un troisième volet de la communication pourrait être une communication directe sur la zone (via la mise en place d'actions et de points d'informations sur la concertation, sur les temps du midi, et à proximité du tram) à destination des riverains, et des employés.

Au terme de cette phase, l'organisation d'un événement fondateur et rassembleur, permettrait de lancer officiellement la concertation et de faire se rencontrer un première fois, l'ensemble des acteurs ; par exemple, une visite du site voisin de Vert Castel, qui peut donner une image exemplaire d'une zone d'activités économiques.

2ème phase : De la concertation à la co-élaboration

- 4/ Prise en charge du rôle d'animateur/médiateur/garant/rapporteur, par un expert indépendant (Par exemple, un expert sur la question de la requalification des ZAE, tel que Frédéric BARRAUD).
- 5/ Les "États généraux du Phare" : Concertation/discussion en deux temps.

1er temps : Rencontre des différents groupes d'acteurs (chefs d'entreprise ; salariés ; riverains, etc.), séparément les uns des autres, dans le but de récolter leurs doléances.

Le rapporteur fait une synthèse de l'ensemble de ces doléances, et identifie un certain nombre de thématiques de travail (stationnement, services, développement durable, etc.)

2^{ème} temps: Temps de travail, sous forme de workshops thématiques, où l'ensemble des acteurs identifiés est convié à venir discuter et à réfléchir sur les différents thèmes. Ces workshops donnent également lieu à la désignation de représentants, qui seront à terme, membre du comité consultatif permanent, en charge des différentes thématiques.

6/ À l'issue de cette phase de concertation, synthèse réalisée par l'expert indépendant, et présentée à l'ensemble des participants à la concertation. La restitution donne suite à des discussions, entre les acteurs qui disposent de ressources, pour mettre en œuvre des actions.

3^{ème} phase : Pérenniser la concertation

7/ À terme, et si le besoin existe, on peut imaginer la pérennisation de la concertation, au sein d'une structure de type comité consultatif permanent, qui regrouperait les représentants désignés lors des workshops. Ce comité serait en charge du suivi des engagements pris par les différents acteurs à l'issue des "États généraux du Phare", garant de la poursuite d'une dynamique de concertation, et constituerait un interlocuteur privilégié, pour les différents acteurs de la zone.

Différents types de phytoremédiation

Il existe plusieurs types de phytoremédiation¹ :

Phytostabilisation

Evite la dispersion des produits nocifs.

La couverture végétale évite la mobilité et la dispersion des poussières chargées en éléments nocifs (généralement des métaux lourds : cadmium, plomb, zinc...), ainsi que le lessivage du sol par les eaux de ruissellement, source de pollution pour les nappes phréatiques. Les racines peuvent fixer et stabiliser ces métaux lourds.

Les plantes choisies doivent être résistantes à la pollution et posséder un système racinaire très développé (peupliers, saules, aulnes, graminées telles que *Festuca rubra*...).

Phytodégradation

«Consommation» des polluants par les plantes.

Des polluants organiques qui résistent à la dégradation «naturelle» dans le sol sont rapidement dégradés par les bactéries qui vivent en symbiose avec les racines (rhizosphère), et métabolisés par la plante.

La luzerne est souvent cultivée dans ce but ainsi que les saules, les peupliers.

Il n'est pas nécessaire de récolter les plantes.

Phytovolatilisation

Libération dans l'atmosphère.

la plante, toujours grâce aux micro-organismes présents autour de ses racines, absorbe certains polluants présents dans le sol (minéraux comme le sélénium ou le mercure, composés organiques légers comme le trichloroéthylène), ceux-ci passent dans la sève et sont évacués dans l'atmosphère, sous forme gazeuse (processus possible grâce à l'évapotranspiration de la plante), au niveau des feuilles, soit tels quels (ils sont alors dégradés par les UV), soit sous forme modifiée, volatile et non toxique, ou moins toxique (mercure, sélénium méthylé).

Phytoextraction

Les plantes «pièges».

Les composés chimiques sont captés et absorbés par les racines de la plante et stockés dans ses parties aériennes (feuillage généralement) : on parle de phytoextraction par des plantes hyperaccumulatrices. La plante se présente donc comme un piège à polluants (métaux lourds : zinc, cadmium, nickel).

Ensuite, afin de permettre une décontamination en continu du sol les plantes sont récoltées régulièrement. Soit on les brûle, et il reste alors à traiter chimiquement les cendres pour les débarrasser de leurs métaux lourds, soit on les exploite : ces métaux, qui ont une valeur et peuvent être réutilisés, sont extraits de la matière végétale.

Coûts

D'après le rapport final d'une étude réalisée dans le cadre des projets de Service public du BRGM de juin 2010, les coûts varient de 18 à 40 €/m² de surface de sols traités pour la phytoextraction (hors apport de terre végétale) et de 2 à 12 €/m² de surface de sols traités pour la phytostabilisation extraction.

→ Beaucoup d'espèces végétales peuvent être utilisées pour dépolluer les sols et les eaux, mais il faut les choisir en fonction des métaux, des contaminants de la zone à traiter.

¹ Source : www.gerbeaud.com

Couveuses, incubateurs, pépinières d'entreprises et accélérateurs, quelles différences ?

> *Les couveuses²*

Les couveuses sont des structures qui permettent d'accueillir des entreprises avant leur création juridique et de tester leurs projets ainsi que leur business plan. L'intérêt d'une couveuse est qu'elle permet aux entreprises en gestation de se confronter à la réalité du monde des affaires tout en bénéficiant d'une aide juridique et des conseils d'entrepreneurs pour perfectionner leur projet. Le porteur de projet signe, avec la couveuse, un Contrat d'Appui aux Projets d'Entreprises (Cape) d'une durée maximale de 12 mois, renouvelable 2 fois. Une fois ce délai dépassé, l'entreprise peut se lancer sur le marché ou bien intégrer une pépinière ou un hôtel d'entreprises qui pourra lui offrir des conditions d'hébergement et des services intéressants ainsi qu'une aide juridique et des conseils de gestion d'entreprise.

> *Les incubateurs*

Les incubateurs sont des structures d'appui à la création d'entreprises et jouent un rôle essentiel dans la maturation d'un projet innovant, qui finira souvent par être une start-up. Ils sont présents à la fois en amont de la création et en aval de la vie de l'entreprise.

Ils mettent à disposition des entreprises plusieurs services: accompagnement personnalisé, intervention d'experts, accès à une communauté d'anciens incubés, hébergement à un prix pouvant être inférieur à celui du marché, mise en relation avec des investisseurs, des partenaires, des clients etc..., mise à disposition de matériel/de services/ de technologie...

Le temps d'incubation peut aller de 1 à 3 ans.

Les modes de sélection des projets dépendent de la catégorie d'incubateur visée. L'admission dans un incubateur s'effectue généralement en deux temps: l'entreprise dépose un dossier de candidature, et ensuite un comité sélectionne les projets correspondants aux critères établis par chaque incubateur.

Il existe plusieurs catégories d'incubateurs : incubateurs publics, incubateurs privés, incubateurs de grandes écoles... A noter que certains incubateurs peuvent être privés et à but lucratif.

> *Les pépinières*

Destinée aux entrepreneurs ayant déjà créé leur entreprise de moins de 3 ans.

Elle les suit dans leur développement pour une durée maximale de 5 ans. Structure de soutien, d'accueil et lieu d'échanges entre entrepreneurs. Le principe est la mutualisation de certains services pour l'ensemble des entreprises accueillies (locaux, secrétariat, standard téléphonique, réseau internet...), ainsi qu'une offre de locaux à des prix inférieurs à celui du marché "conventionnel". Certaines pépinières peuvent avoir une spécialisation, comme les nouvelles technologies, le développement durable etc... Un accompagnement est fourni par le responsable de la pépinière, qui est souvent un chef d'entreprise

² Source : <http://www.uniondescouveuses.com/>

lui-même. Les CCI et des entreprises extérieures à la pépinière peuvent également être sollicitées pour fournir une expertise et des conseils aux entreprises hébergées. Des réunions sont organisées pour faire se rencontrer les différentes entreprises hébergées et pour faire circuler des bonnes pratiques. Le rôle du responsable de la pépinière est central et il doit posséder un réseau dans la région dans laquelle la pépinière est implanté. D'autres pépinières peuvent par ailleurs mettre à disposition des locaux adaptés au type d'entreprise accueilli, comme des espaces de stockage, de logistique ou bien des ateliers. Les pépinières d'entreprises sont souvent créées à la demande d'une collectivité territoriale comme une intercommunalité, mais elles peuvent aussi être réalisées par des bailleurs sociaux qui en assurent la gestion, comme c'est le cas à Bordeaux avec les pépinières d'entreprises gérées par Domofrance. Une norme NF est en vigueur pour labelliser les pépinières.

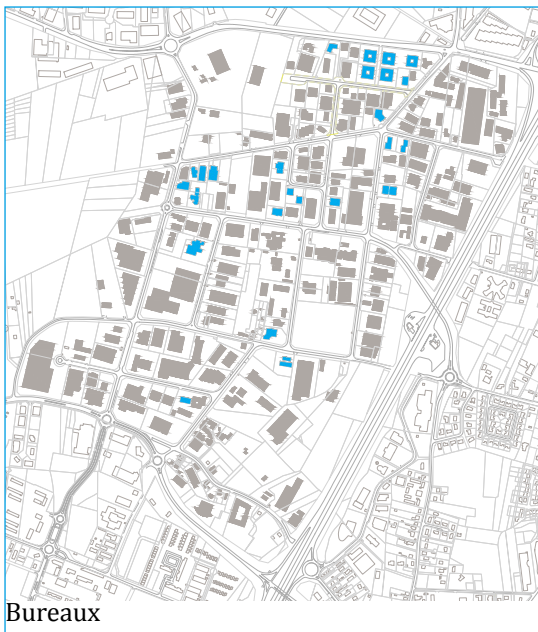
> *Les accélérateurs*

Ce sont des structures qui proposent un programme de formation pour développer son entreprise. Le programme est plus ou moins long (quelques semaines à quelques mois)
Une des particularités des accélérateurs est qu'ils peuvent proposer un apport de capitaux, moyennant une prise de participation au sein de l'entreprise hébergée.

Les principales différences entre les incubateurs d'entreprises et les accélérateurs sont :

- 1/ Les accélérateurs de startup acceptent au compte-gouttes les jeunes entreprises.
- 2/ Un capital d'amorçage se fait en échange d'une part de capital.
- 3/ On se concentre sur de petites équipes de développeurs et non sur les fondateurs. On considère irréaliste qu'une seule personne réalise toutes les tâches d'une startup.
- 4/ Les startups peuvent quitter rapidement le lieu de l'accélérateur. On leur fixe des échéances sur trois mois avec des objectifs sur des résultats concrets. Ils reçoivent des conseils, de la formation et du mentorat intensif. Le programme se termine lors du démo day quand la startup se présente devant les futurs investisseurs.
- 5/ Les startups travaillent en collaboration avec d'autres startup non concurrentes dans leur secteur d'activités.

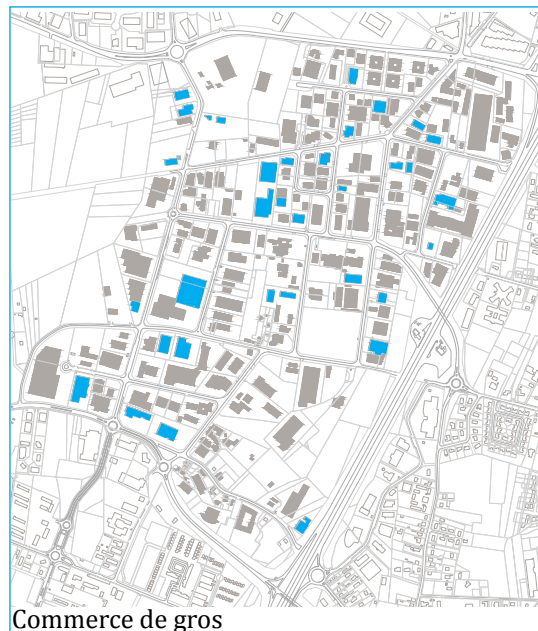
Les entrepreneurs profitent du mentorat et du réseau d'entrepreneurs auquel ils sont intégrés. La reconnaissance d'être choisi par un accélérateur célèbre facilite leur développement rapide. La rentabilité s'appuie sur un rendement sur investissement et non sur un simple loyer ou honoraires pour services.



ANNEXE 10



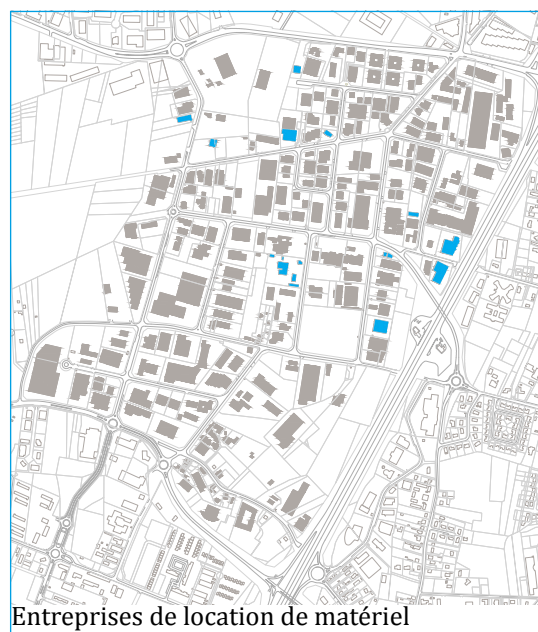
Commerces de loisir



Commerce de gros



Industries diverses



Entreprises de location de matériel



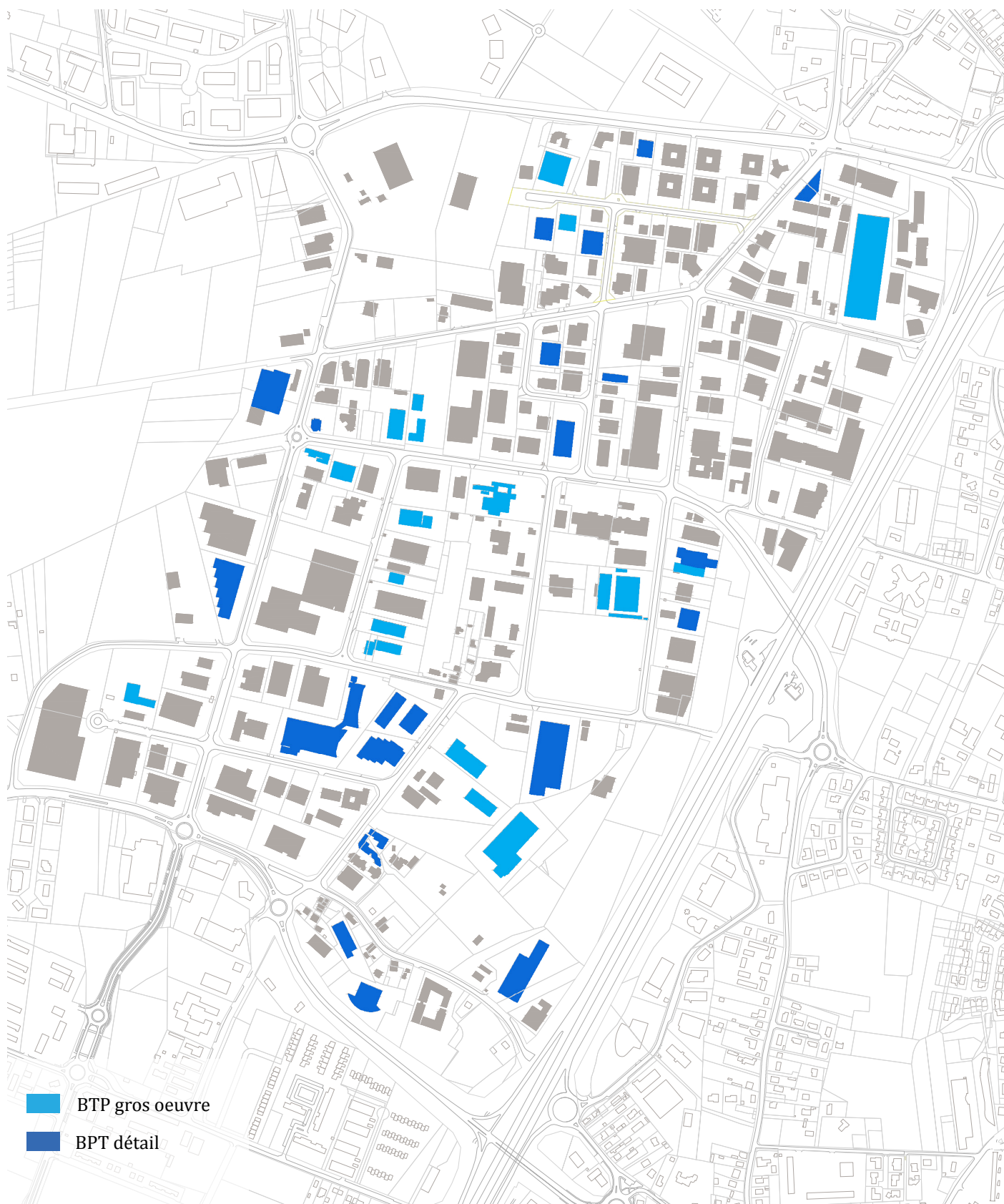
Logements



Logements hoteliers

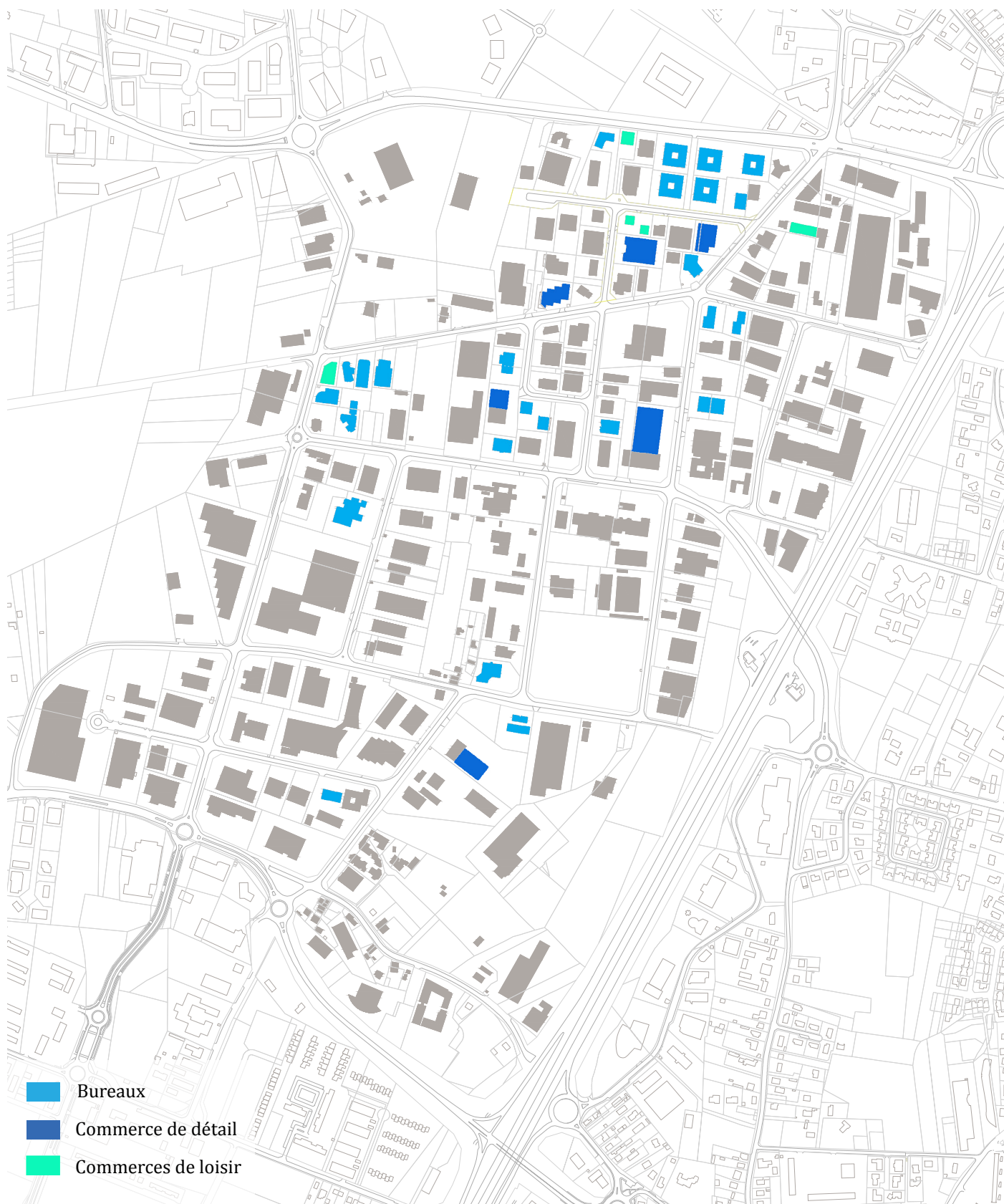
ANNEXE 10 (suite)

Plan repérant des entreprises appartenant à la filiaire BTP



ANNEXE 11

Plan repérant des entreprises du secteur tertiaire



ANNEXE 12

Plan repérant les logements





Ce référencement des entreprises a été effectué durant le mois de novembre 2016 en croisant les données des sites internet Société.com et Google maps. Ce document n'en donc pas exhaustif.

ANNEXE 14

1-Restaurant
2-Interim
3-Plomberie
4-Technologie, electronique
5-Loisir
6-Bureaux
7-Commerce de gros (commerce interentreprises) de composants et d'équip élec et de télécom
8-Installation equip thermique et clim
9-Commerce loisir
10-Réparation automobile (léger)
11-construction de réseaux pour fluides
12-Location de matériel divers
13-Motorisation portails
14-Hopital
15-Travaux publics
16-Cloture, grillage
17-Soudure
18-Location camions
19-Agence voyage
20-Electroménager, l'antenne et le satellite (gros)
21-Quincaillerie
22-Commerce meuble détail
23-Distribution pompe a chaleur
24-Commerce café (gros/détail)
25-Vente entretien automobile
26-Entretien et réparation de véhicules automobiles légers
27-Commerce matériel éclairage(gros)
28-Spécialistes système de supportage de cables elec
29-Logement
30-Entrepot menuiserie, charpente bois ??
31- ?? Savelys parti ??
32-Hotel
33-Concessionnaire automobile
34-Concessionaire camping car
35-Centre Aliénor (chien)
36-Commerce élec et télécom (gros)
37-Menuiserie, charpente bois
38-Vente en gros de matériaux de construction
39-Location de machines et équipements pour la const
40-Location, réparation automobile
41-Découpe pour imprimerie, carton
42-Eglise apostolique
43-Ambulance
44-Location matériel trvx publics et maçonnerie
45-Fabrication et commercialisation produit matos agri, viti
46-Produits dentaire
47-Maintenance informatique
48-Commerce app électroménager (gros)
49- ???
50-Soc Holding, par actions simplifiées, financiere acteon
51-Fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire
52-Dépôts-ventes meubles, équipements pour la maison
53-Fabrication structures métalliques
54-Fabrication de matos thermiq, aéraluigi, frigorifiq (gros)
55-Fabrication de meubles de bureau et de magasin
56-Production, transformation d'aluminium, d'alliages
57-Consulting, accompagnement entreprise
58-Mécanique et outillage de precision
59-Distribution spécial de systèmes électroniq de sécurité
60-Travaux d'installation électrique
61-Matos pour chirurg-dentistes et prothésistes dentaires
62-Atelier gravure
63-liquidation - T ravaux de menuiserie bois et pvc
64-
65-Spécialiste solu dans les domaines de la motorisation
66-Travaux d'installation électrique dans tous locaux
67-Fabrication d'autres matériels électriques
68-Travaux de menuiserie métallique et serrurerie
69-Agences immobilière
70-Intermédiaire de commerce en agroalimentaire
71-Conseil, étude financière
72-Commerce élec et télécom (gros)
73-Commerce de détail de quincaillerie, peintures et verres
74-Service soins a domicile
75-Location biens immobiliers
76-Commerce de fournitures et équip divers (gros)
77-Importation, distribution, formation café
78-Intermédiaires du commerce en bois et matos de const
79-Construction de voies ferrées de surface et souterraines
81-Travaux de maçonnerie générale et gros oeuvre de bâti
82-Bureaux
84-Traitement de données, hébergement et act connexes
85-Activités récréatives et de loisir
86-Activité de la location - Bureaux
87-Travaux de finition
88-Quincaillerie, plombiers,
89-Industrie aéronautique
90-Travaux de menuiserie métallique et serrurerie
91-Société d'installation de climatisation
92-Location et vente de bâti modulaires, préfa, sanitaires
93-Transports routiers de voyageurs
94-Location de machines et équipemnt pour la construct
95-Services des traiteurs- Livraison a domicile
96-Fermé
97-Vente matériel jardinage, murs végétaux
98-Vente matériaux de construction pour les travaux publics
99-Location et vente de materiel et outillage pour le BTP
100-Vente matériel hydraulique
101-Fournisseur de matériaux de construction (gros)
102-Commerce, restauration (supermarché)
103-Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques
104-Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles
105-Location de nacelles, d'élévateurs, nacelles élévatrices

Commerce Alimentaire
Bureaux
BTP - Détail
Industrie diverse
Commerce Loisir
Bureaux
Commerce gros

BTP - Détail
Commerce Loisir
Automobile
BTP - Gros
Location matériel
BTP - Détail

BTP - Gros oeuvre
BTP - Détail
Industrie diverse
Location matériel
Commerce Loisir
Commerce gros
Commerce Détail
Commerce Détail
Commerce gros
Commerce gros/détail
Automobile
Automobile
Commerce gros
Industrie diverse
logement
BTP - Gros oeuvre

Automobile
Automobile

Commerce gros
Industrie diverse
Commerce gros
Location matériel
Location matériel
Industrie diverse

Location matériel
Industrie commerce divers
Industrie divers
Bureaux
Commerce gros

Bureaux
Industrie diverse
Commerce détail
Industrie diverse
Industrie diverse
Industrie diverse
Industrie diverse
Bureaux
Industrie diverse
Commerce gros
BTP - Détail
Commerce gros
Industrie diverse

Industrie diverse
BTP - Détail
Industrie diverse
BTP - Détail
Bureaux
Commerce gros
Bureaux
Commerce gros
Commerce détail
Bureaux
Bureaux
Commerce gros
Commerce gros
Commerce gros
Commerce gros
BTP - Gros
Bureaux
Bureaux
Commerce loisir
Bureaux
BTP - Détail
BTP - Détail
Industrie diverse
BTP - Détail
BTP - Détail
Location matériel

Location matériel
Commerce Alimentaire

Commerce Détail
Commerce gros
Location matériel
Commerce gros
Commerce gros
Commerce Alimentaire
Industrie diverse
Automobile
Location matériel

106-Fabrication d'autres meubles et industries connexes de l'ameublement
107-Construction de réseaux électriques et de télécommunications
108-Travaux de rénovation, ravalement, renforcement de structures
109-Commerce de quincaillerie (gros)
110-Travaux de menuiserie bois et pvc
111-Location de matériel de levage
112-Distribution d'articles sur le thème aéronautique
113 - Société bordelaise de décoration
 Vauzelle ligne (mobilier professionnel)
114 - Expo-Dom (vendeur et installateurs Velux)
 Metallerie Wanecque
115 - Fase (fabrication flexibles hydroliques)
116 - Decoceram (Commerce de gros interentreprises d'appareils sanitaires et de produits de décoration)
117 - Coaxel, matériel électrique
 Pompes funèbres générales
 Cash Vin (Commerce de détail de boissons en magasin spécialisé)
118 - coté route Ayme (Pneus entretien auto)
 pasta cosy (restaurant)
119 - Tauzin (Usinage-Découpage
Gravure mécanique, chimique et laser
Impression numérique, Sérigraphie)
120 - GTM (genie civil et services)
121 - Vinci construction (bureaux)
122 - CEDEO (sanitaire, climatisation, chauffage)
123 - Pegase centre auto
 Allegro LLD (Location et location-bail de camions)
 Atlantic (climatisation et ventilation)
124 - Courbu Vitrages
125 - Machines à bois, Berthomé -Beugniot -> en cours de liquidation
126 - Spie ICS -> fermé en 2015
127 - PUM plastiques (Commerce de gros)
128 - RTSO revêtement technique du Sud Ouest
129 - Balistick (déco)
130 - L' épicurien (café restaurant)
 Maison Energy (Vente en ligne de climatisation, ventilation, chauffage, radiateurs...)
131 - Gentlemen's barbier
 Glastint (traitement vitrage)
132 - Aquitaine Service Electrique (Réparation d'équipements électriques)
133 - ???
134 - Larivière (distribution de matériaux de couverture)
135 - Point P (matériaux de construction)
 Hilti (outillage)
136 - GTM (bureaux ?)
137 - Isea (Fermetures industrielles, commerciales et résidentielles)
 ISP Aquitaine (Bureaux d'études, ingénierie (industries))
138 - Baghera pâtisserie
 Le bonheur de Merignac (restaurant asiatique)
139 - MCC multi color (anciennement Wetterwald imprimerie vinicole)
140 - Guyenne enrobés (Fabrication d'autres produits minéraux non métal-
 liques)
141 - Climatic auto (carrosserie)
142 - Le bistrot du Phare
143 - Stifor (spécialiste dans la découpe de béton)
144 - Ateliers municipaux, ville de Mérignac
145 - Laude (spécialiste de l'enveloppe du bâtiment).
146 - MD Contrôle Technique
 La cabane du Phare (restauration rapide).
 ASEMA (Roues et Roulettes - Matériel de Manutention)
 Bayard (Commerce de gros de fournitures pour la plomberie et le chauffage)
 EBTI Aquitaine (Travaux d'installation électrique).
 Mister Piscines
 Loustalet Galinie (Magasin de pièces de rechange automobiles)
147 - Géodis Logistics Sud Ouest (Matériel de stockage)
148 - Rien
149 - ???
150 - Autodistribution (spécialiste de la pièce auto)
151 - SCP (Matériel de piscines (fabrication, gros))
 CEF YESSS Électrique (matériel électrique)
152 - Rien
153 - Rien
154 - Temsol (fondations, sondages et reprises en sous-oeuvre)
155- Temsol
156 - ??? (bâtiment neuf en street view!)
157 - Dimetal (Ingénierie, études techniques)
158 - Chausson Matériaux (matériaux de construction)
159- Inter isol (Travaux d'isolation)
160 - Laporte Maintenance Industrielle
161 - Aquitaine Travaux Publics (Travaux de terrassement cou-
 rants et travaux préparatoires)
162- rien
163 - Electro Chrome (protection des métaux)
164 - JCB nettoyage (Nettoyage courant des bâtiments)
165 - Matetanche (fermé)
166 - ???
167 - Atelier Préfabrication Industrielle beton???
168 - La Campagne (conseil et vente de matériel neuf)
 ATPS Locatlas (Location et location-bail de machines et
 équipements pour la construction)
169 - Layher (fabrication vente et location d'echaffaudages)
170 - ???
171 - ???
172 - Théo (expertise technique)
173 - Wurth (vente outillage)
174 - Dervaux Distribution (Fabrication de matériel de distribu-
 tion et de commande électrique)
175 - ATs industrie (Travaux de peinture et vitrerie)
176 - Astral piscine
177 - Soval (spécialiste en Adduction d'eau)
178 - ATM (Location et location-bail de machines et équipements
 pour la construction)
179 - ???

Industrie diverse
BTP - Détail
BTP - Gros oeuvre
Commerce Gros
BTP - Détail
Location matériel
Commerce Gros
Commerce Gros

BTP - Détail
Industrie diverse
Industrie diverse
Commerce Gros

Commerce Gros
Commerce Détail
Commerce Gros
Automobile
Commerce Alimentaire
Industrie diverse

Bureaux
BTP - Gros oeuvre
BTP - Détail
Automobile
Location matériel
BTP - Détail
BTP - Détail

Commerce Gros
BTP - Détail
Commerce Détail
Commerce Alimentaire
BTP - Détail

Commerce Détail
BTP - Détail
Industrie diverse

BTP - Gros oeuvre
BTP - Gros oeuvre
Commerce Détail
Bureaux
BTP - Détail
Industrie diverse
Commerce Alimentaire
Commerce Alimentaire
Commerce Gros
Industrie diverse

Automobile
Commerce Alimentaire
BTP - Gros oeuvre

BTP - Gros oeuvre
Automobile
Commerce Alimentaire
Commerce Gros
Commerce Gros

BTP - Détail
Commerce Gros/Détail
Automobile
Industrie diverse

Automobile
Commerce Gros
Commerce Gros

BTP - Gros oeuvre
BTP - Gros oeuvre

Bureaux
Commerce Détail
Industrie diverse

Industrie diverse
Commerce Gros/Détail
BTP - Gros oeuvre
Location matériel

Bureaux
Commerce Détail
Industrie diverse



Enora Bétaux - Marielle Caillard - Léna Carlier - Georges Farina - Étienne Gazin
Anaïs Godet - Vincent Guichot - Camille Vinas
Commanditaire : Flore Lavigne - La FAB
Tutrice : Julie Ambal (ensapBx)
Enseignants coordinateurs : Stéphane Hirschberger (ensapBx) - Gilles Pinson
(Sciences Po Bordeaux)