

portusplus

The reconquest of the river by Bordeaux city

Adélaïde Martin-Herrou

Direction de la nature,

Communauté urbaine de Bordeaux

adelaide.martinherrou@gmail.com

Bordeaux has long been dependent on the river, The Garonne, for commerce, navigation and industry, then it is completely disinterested in the decline of port activities and the expansion of traffic in the years 1970 to 1990. This conversion has created large brownfield industrial port. These represent very large areas in the heart of the city and have easy access because of their former activities.

The docks are a new urban area and on which projects are trying to revive the lost link between the city and its river by creating a new space attractive. The development of the waterfronts on the left bank of Bordeaux in the 2000's contributed significantly to reconcile Bordeaux with the River.

However, new challenges are emerging today: after step recovery of waterfronts by the inhabitants of Bordeaux and urban projects, we have to achieve the recovery of the river itself by giving it new features.

Keywords

Bordeaux; regeneration of waterfronts; new port-city relationships; urban project; public space

La reconquête du fleuve par la ville de Bordeaux

Introduction

Le rapport de la ville Bordeaux avec son fleuve a été modifié à de nombreuses reprises au cours des siècles jusqu'à parfois un désintérêt total laissant place à d'importantes friches portuaires. Depuis une vingtaine d'années, la ville fluviale tente de retrouver une nouvelle fonction urbaine à ces espaces longtemps délaissés. La reconquête du fleuve par la ville riveraine semble être une étape supplémentaire dans l'évolution des rapports complexes qu'entretient la ville avec son fleuve.

L'émergence de sensibilités nouvelles - notamment environnementales - et la forte demande sociale en espaces publics et en espaces de loisirs en ville remettent depuis 15 ans le fleuve au centre de toutes les préoccupations : d'un espace délaissé voire quasi à l'abandon, le fleuve et ses berges deviennent un espace convoité.

Depuis quelques années, les quais de la Garonne font donc l'objet d'importantes transformations liées à un processus de requalification. Plusieurs programmes d'actions tentent de faire des quais un nouveau centre pour la ville et un espace public pour l'ensemble de l'agglomération bordelaise afin d'améliorer la qualité de vie des habitants, de repeupler le centre ville, le tout en rééquilibrant les deux rives du fleuve. La reconquête de ce territoire constitue donc un vaste chantier et un enjeu urbain, économique et social de taille.

Figure 1. Localisation de Bordeaux

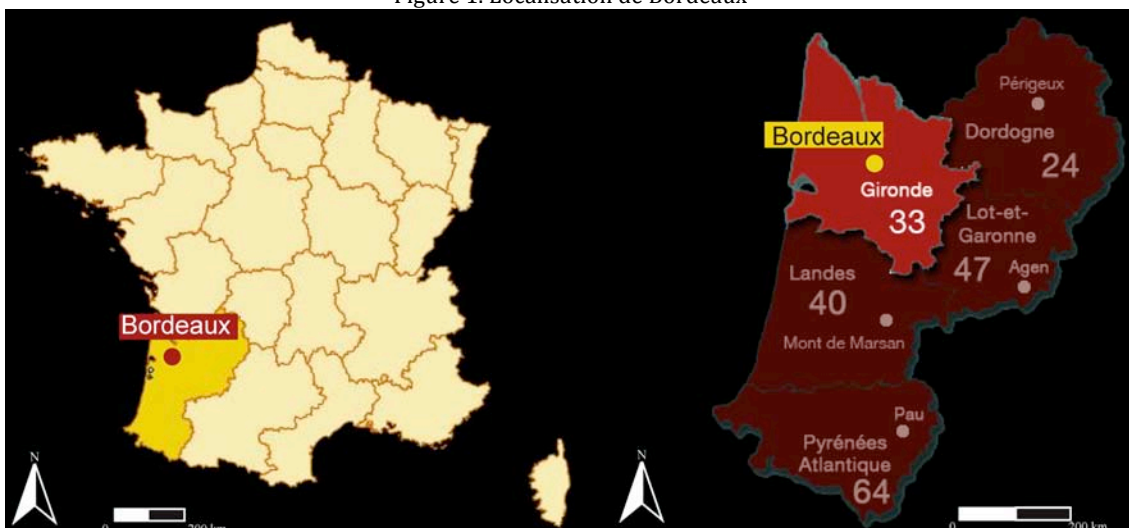
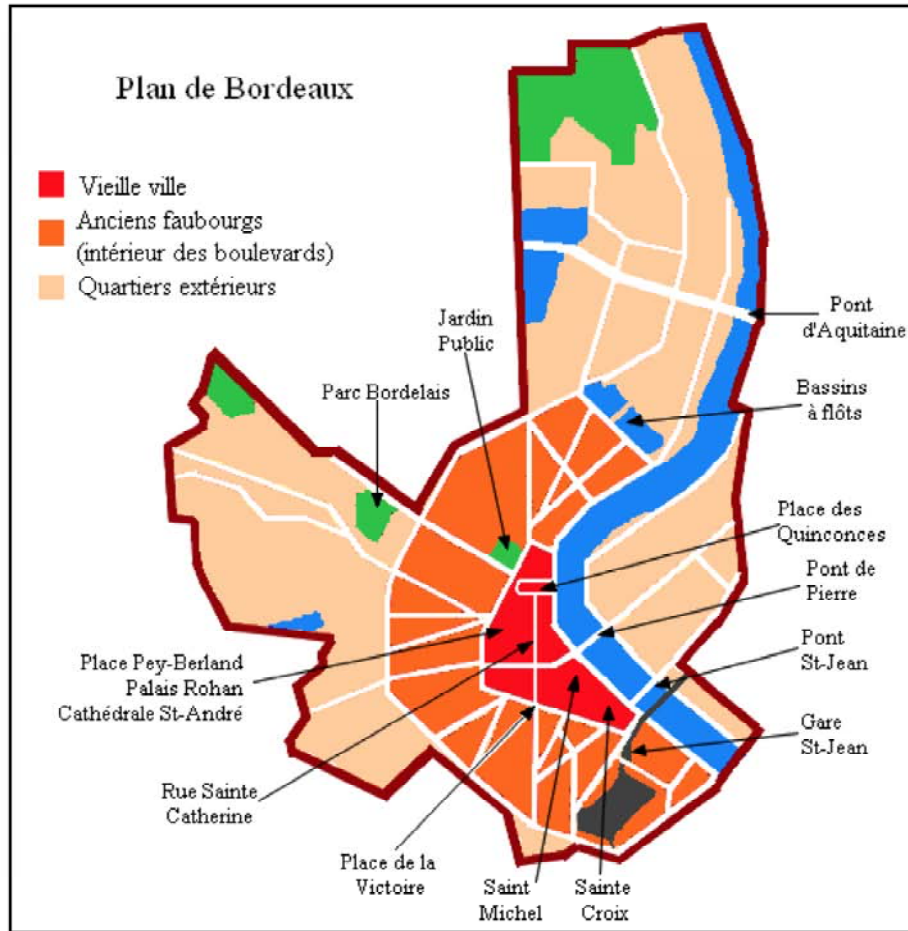


Figure 2. Plan de la ville de Bordeaux



Les changements de relations en Bordeaux et son fleuve

Le fleuve utilisé pour le commerce

Dès sa fondation, il y a plus de vingt siècles, Bordeaux ou "Burdigala" fut un "emporium", un marché, établi autour d'un port. Du fait des forts courants qui traversent la Garonne, le port initial avait été établi à l'intérieur des terres sur un petit affluent: la Devèze. Ce port s'étant envasé, un autre port fut établi sur un deuxième affluent: le Peugue, mais fut vite insuffisant. Ainsi, le port définitif fut créé sur les rives mêmes du fleuve dans une courbe concave prononcée ayant donné le nom de "port de la Lune".

Dès l'époque romaine, le port de Bordeaux connut une notable activité comme centre d'expédition vers l'actuelle Grande-Bretagne des amphores de vins de Méditerranée acheminées par la province de Narbonne et en fret de retour, de l'étain de la Cornouaille.

Bordeaux devient en 1152, un port d'échange entre l'Angleterre et la France puisqu'il se trouve sous la domination anglaise. Sa vocation maritime s'affirme d'autant plus pendant l'ère coloniale au XVIII^{ème} siècle. La chambre de commerce de Guyenne est créée et Bordeaux devient alors le port d'échange pour le commerce avec les "Isles".

Du milieu du XVII^e siècle jusqu'au milieu du XIX^e siècle environ 4200 expéditions négrières sont parties de Bordeaux vers les côtes africaines et américaines. Le port de Bordeaux pratiquait le commerce triangulaire : les expéditions partaient de Bordeaux avec des marchandises jusqu'en Afrique, où ils les échangeaient contre des esclaves. Puis, les bateaux abordaient aux Antilles où l'on vendait les esclaves contre des produits comme du sucre ou du café puis ils repartaient en Europe pour refaire le même parcours.

Figure 3. Le port de Bordeaux en 1805 (Source: Musée des Beaux Arts)

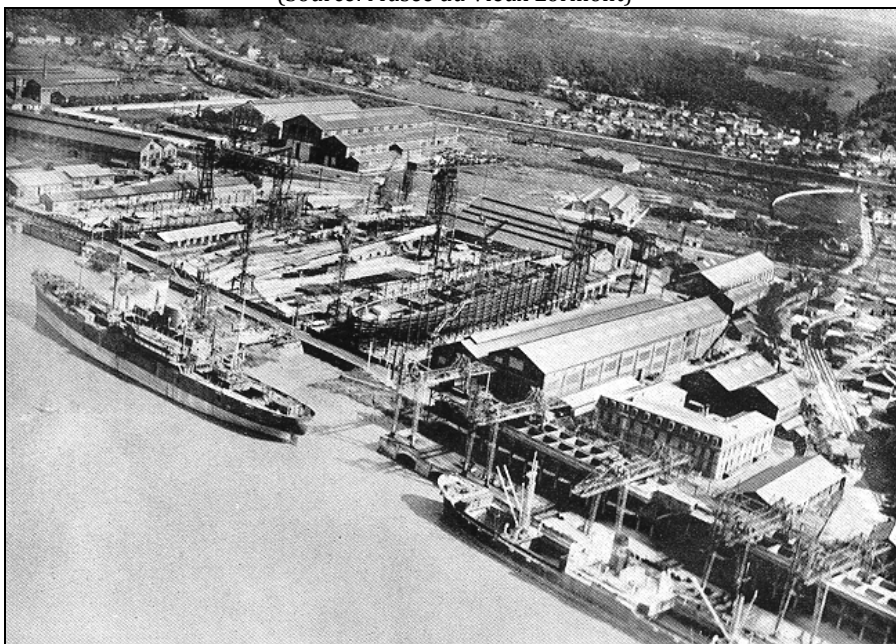


Bordeaux devient alors une ville riche dont la population augmente au cours du XVIII^{ème} siècle et qui embellit son paysage architectural. C'est en effet au XVIII^{ème} siècle que furent construits la place Royale (actuellement place de la Bourse) et le Grand-Théâtre Bordeaux devient ainsi le premier port français au XVIII^{ème} siècle.

L'industrialisation et les activités portuaires

Après le déclin de la fonction de commerce colonial, des activités industrielles ont été créées afin d'acquérir une certaine indépendance vis-à-vis de leurs sources d'approvisionnement en matières premières ou de leurs débouchés. A Bordeaux, à côté des chantiers navals, se sont implantés des constructions aéronautiques, de la grosse chaudronnerie et de la fabrication du gros matériel mécanique. Les industries alimentaires ont également créé un secteur de la conserverie basé sur les produits agricoles locaux ou régionaux. Le port de Bordeaux devient ainsi un port industriel.

Figure 4. Photographie aérienne des chantiers de la Gironde en 1958 - Rive droite (Source: Musée du Vieux Lormont)



Le déclin et le déplacement des activités portuaires

A Bacalan la pêche a disparu: la pêche fluviale a décliné et la pêche à la morue s'est industrialisée. Par ailleurs, les bassins à flots ont été définitivement fermés à toute activité marchande en 1982. En amont du pont de pierre, les berges de Paludade, le long du quartier Saint Michel étaient vouées à la navigation fluviale mais son activité a décliné à cause de l'arrivée du transport terrestre et du train. Sur la rive droite, la désindustrialisation de la zone des Queyries, avec notamment la fermeture des Chantiers de la Gironde en 1969, s'est doublée de l'abandon des gares de la Bastide et de la gare maritime.

Ainsi, ces délocalisations et ces mutations entraînent la formation de friches portuaires de manière plutôt discontinue sur un temps long, un chantier naval et un quai abandonnés par ici, des hangars mis hors d'usage par là. Au final, la somme des espaces et installations délaissés, les kilomètres de quais verticaux, les hangars et autres aires de stockage, les bassins à flots ou docks constituent des emprises importantes de plusieurs dizaines voire de plusieurs centaines d'hectares au sein de la ville qui tente aujourd'hui de les reconquérir.

L'emprise automobile sur les berges

Les quais bordelais ont par la suite été transformés en voies rapides. Ces axes de transport bruyants, pollués et infranchissables forment des obstacles physiques entre la ville et sa voie d'eau, reléguant le fleuve au second plan dans un au-delà visible mais inaccessible. La liaison avec l'autre rive devient difficile voire impossible. De plus, jusqu'au milieu des années 1990, tout espace qui se libérait était bétonné et transformé en parking. Suite à des bouleversements économiques ou en raison de déplacements des activités portuaires hors de la ville, la Garonne a progressivement vu décroître sa fonction traditionnelle d'acheminement des marchandises et des hommes d'une ville à une autre ou d'un pays à un autre. Les installations de ces activités portuaires (pontons d'accostage, quais de déchargement et de stationnement, hangars, voies de chemins de fers les desservant...) ont laissé place à des friches industrielles et portuaires, à des routes ou des parkings et des aires de stockage de matériaux au coeur des villes.

Cependant, la relation de coupure entre ville et fleuve semble aujourd'hui vouloir s'estomper au profit d'une réconciliation par la découverte de nouvelles fonctionnalités du fleuve.

Figure 5. Les quais transformés en voie rapide, 1970 (Source: CUB)



La réconciliation de la ville avec son fleuve

La politique d'Alain Juppé a conduit à la mutation complète et définitive des quais et à la mise en œuvre d'une vision urbanistique nouvelle. La volonté de « rendre les quais aux Bordelais » a dans un premier temps conduit à réduire et contrôler la circulation, à enlever les grilles, à démolir la barrière des hangars pour ne conserver que les plus éloignés du centre.

En 199, le concours pour l'aménagement des quais est lancé par la communauté urbaine de Bordeaux. Michel Corajoud, paysagiste lauréat, a alors imaginé un projet qui fait *faire aux « Bordelais le deuil de la perte du port »* et qui transforme les quais en un immense espace public, ouvert au commerce et aux loisirs.

La restructuration des quais rive gauche est une opération phare du projet urbain de Bordeaux. Les quais jardinés permettent une mixité sociale au sein de la ville de Bordeaux. En effet, différentes catégories de population multi générationnelles s'y retrouvent: familles, sportifs, étudiants de Bordeaux centre ou de la périphérie ainsi que de nombreux touristes.

Le projet des quais de Bordeaux a pour but la réappropriation des berges de la Garonne par les Bordelais. Il permet ainsi de ramener la vie du centre ville sur ce lieu autrefois déserté. Le projet consiste à produire du bien-être, de l'hospitalité, de la convivialité pour redonner l'envie d'habiter en ville tout en y incluant un partage de l'espace (cyclistes, piétons, promeneurs, sportifs, tramway, automobiles...).

Le projet d'aménagements des quais rive gauche se divise en cinq séquences:

- la première, du quai Sainte-Croix à Paludate, offre 5 hectares d'espaces de jeux et d'activités, des allées ombragées, des aires de pique-nique et de détente. Outre les nombreux espaces engazonnés et les promenades pavées de bois en bord de Garonne, il est constitué de cinq aires sportives: fronton, espace de glisse urbaine, terrain de basket-ball, terrain de football urbain et de jeux de balles, une aire de sable "beach".
- la seconde se trouve en aval du pont de pierre, sous le quai de la Douane où le parking souterrain de la Bourse est construit. Celui-ci est couvert du "Miroir d'eau" où sont installés de part et d'autre les "jardins des lumières" parallèles au bord du fleuve.

Figure 6. Le jardin des lumières

(Source: AITPE Association des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat)



- la troisième séquence se situe sur l'esplanade des Quinconces, qui est prolongée vers le fleuve par une prairie naturelle offrant un nouvel espace de détente et de loisirs.
- la quatrième concerne le quai des Chartrons, "espace urbain minéral et dense", accueillant des hangars réhabilités en lieu d'expositions et de manifestations (Hangar 14), un rollerpark et un marché bio. Les berges du fleuve sont destinées à la promenade.
- la cinquième se situe sur le quai Bacalan, des hangars 15 à 19 qui sont réhabilités en espaces à vocation culturelle et commerciale .à travers l'opération « quais des marques ». Aujourd'hui, des commerces et des restaurants offrent des terrasses ouvrant sur le fleuve. Le nouveau Hangar 20 a été créé pour accueillir Cap Sciences, association qui œuvre pour le développement de la connaissance de la science et de la recherche auprès du grand public.

Figure 7. Quai des marques



Figure 8. Les 5 séquences des quais bordelais (Source: Mairie de Bordeaux)



Ces éléments ont permis de transformer les quais en un véritable lieu de loisirs et de développement touristique et ont contribué au développement économique des berges du fleuve.

Les nouveaux enjeux de cette reconquête

Abolir la fracture rive droite/rive gauche

La requalification de la rive droite

Par ailleurs, la requalification des territoires riverains de la rive droite de Bordeaux a permis de reconquérir ces quartiers longtemps délaissés par les Bordelais. Considérée jusqu'il y a peu comme un "No man's land" très peu fréquentable, la rive droite commence à être réappropriée par la population notamment grâce à la réalisation du tramway et le développement de ZAC (ZAC "cœur de Bastide" à Bordeaux, ZAC "Quais Deschamps" à Floirac); elle devient alors un prolongement des quartiers urbains de l'autre rive. En effet, un grand parc de 50 hectares, le parc aux Angéliques, ponctué de guinguettes ou de restaurants verra le jour à l'horizon 2030 sur la rive droite. Ainsi, les quais de part et d'autre de la Garonne ont pour vocation de devenir un gigantesque parc urbain valorisant le fleuve et en particulier ses berges, tout en y intégrant les problématiques du développement durable. Ceci participera sans aucun doute à une réunification et une complémentarité des deux rives autour du fleuve.

Une réunification des deux rives par la création de ponts

En effet, la présence d'un fleuve entraîne une première difficulté pour le développement de la ville: son franchissement. Les deux rives de la Garonne s'ignorent depuis deux cent ans : le centre et ses quatre kilomètres de façades historiques rive gauche séparés du fleuve par la bande de quais défigurés par la voie rapide et les entrepôts abandonnés et les vastes friches industrielles du quartier de la Bastide sur la rive droite. Cela s'est atténué à l'inauguration du pont de pierre en 1821 qui devient une référence du patrimoine architectural bordelais. Aujourd'hui, le projet urbain de Bordeaux tente de considérer la Garonne comme l'axe majeur de développement urbain capable d'unir les deux rives. Malgré la construction de trois ponts routiers entre les années 1960 et 1990 et d'un pont ferroviaire en 2008, il semble que la liaison entre les deux rives reste encore insuffisante aujourd'hui. En effet, l'usage du vélo et la marche en ville restent difficiles à cause d'une distance trop importante entre les ponts (6 kilomètres séparent le pont d'Aquitaine et le pont de pierre) et la circulation automobile sur les berges pour pouvoir rejoindre l'un de ces deux ponts est trop importante.

C'est pourquoi deux nouveaux franchissements: le pont Bacalan-Bastide et le pont J.J Bosc vont être créés.

En 2012, un nouveau pont Bacalan-Bastide devrait relier les deux rives prolongeant la promenade au-dessus de la Garonne, que ce soit à pied, en vélo ou en utilisant les transports en commun. Comme le nom du projet l'indique, ce nouveau pont sur la Garonne reliera les quartiers de Bacalan et de la Bastide. Il se situera pour la rive gauche dans le prolongement de la rue Lucien Faure (quai de Bacalan) et rejoindra la rive droite au niveau du quai de Brazza. Le port de la lune ayant une tradition d'accueil de navires de croisière ou parfois de grands voiliers, il est apparu nécessaire de réaliser un ouvrage qui permette de maintenir le trafic maritime. C'est donc un pont à travée levante qui a été choisi. Ainsi, ce pont habituellement en position basse pourra, lorsque le besoin s'en fera sentir, se soulever dans la partie centrale pour laisser passer un trois mats ou un paquebot.

Figure 9. Localisation du futur Bacalan-Bastide (Source: www.pourlepontbaba.com)

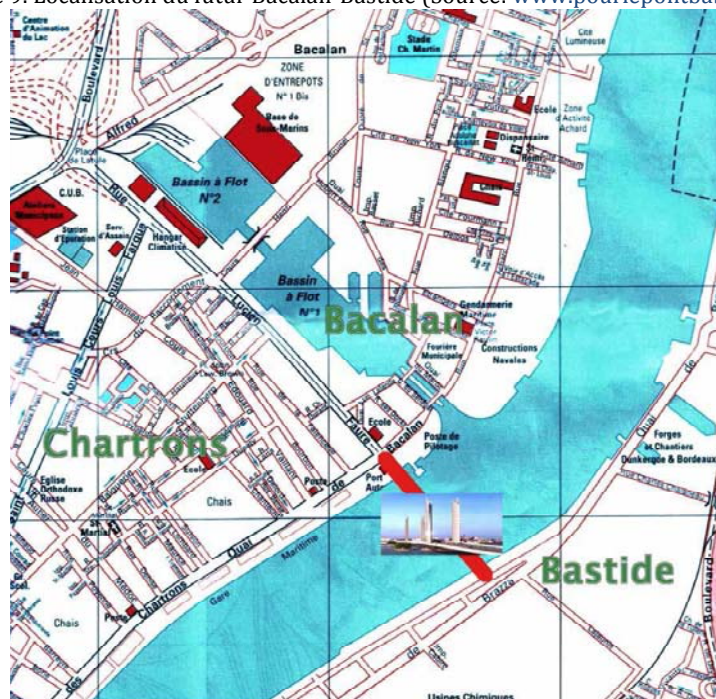


Figure 10. Lepont levant Bacalan-Bastide (Source: Le Moniteur)



Quant au pont J.J Bosc, il s'agit d'un franchissement urbain au sud de l'agglomération entre Bègles et Floirac dans l'axe du boulevard J.J Bosc. L'ouvrage contribuera au développement et au succès des nombreux projets socioéconomiques du sud de l'agglomération: Arena, Euratlantique, Plaine de Bouliac, etc. Ces projets emblématiques vont se traduire par une forte augmentation de la population et des emplois, générant de nouvelles demandes de déplacements. La réalisation du franchissement J.J Bosc offre la possibilité d'un véritable bouclage TCSP du cœur de l'agglomération qui viendrait compléter de manière efficace le réseau de tramway existant, aujourd'hui exclusivement radial. Le franchissement Jean-Jacques Bosc offrira l'opportunité de poursuivre les itinéraires pour l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière (transports collectifs, vélos et marche).

Le fleuve comme axe de développement économique et culturel

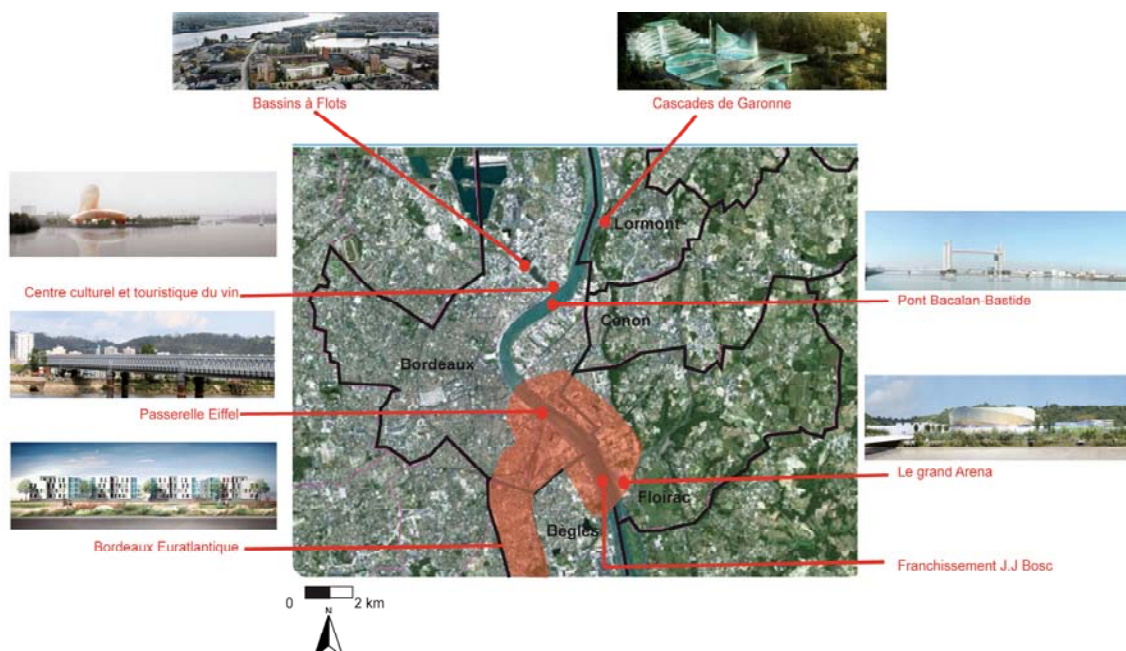
Le périmètre inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO, entre la Garonne et les boulevards comprend le port de la lune et s'étend, du nord au sud le long du fleuve, du quai de Bacalan à celui de Paludate, incluant les bassins à flot et le pont de pierre. Il englobe la quasi-totalité de Bordeaux à l'intérieur des boulevards, à l'exception du quartier situé au delà de la gare Saint Jean, entre les voies ferrées et le boulevard Jean-Jacques Bosc. Pour toutes les villes ou zones classées, l'inscription au patrimoine mondial a eu un effet très bénéfique sur la fréquentation touristique. C'est un atout supplémentaire pour l'attractivité culturelle et économique de l'agglomération.

Les quais constituent également un lieu d'animation notamment par les manifestations culturelles telles que la fête du vin ou la fête du fleuve qui ont lieu alternativement tous les ans.

Par ailleurs, de nombreux projets à vocation touristique ou culturelle sont entrain de se développer le long des berges de la Garonne transformant celle-ci en un véritable axe de développement économique au cœur du l'agglomération Bordelaise. On peut citer:

- le projet du centre culturel et touristique du vin situé aux bassins à flots à Bordeaux qui a pour but de valoriser le patrimoine local et compléter l'offre existante dans le domaine du vin
- les cascades de Garonne, un centre thermo-ludique à Lormont
- le grand Arena à Floirac, qui permettra de doter la ville d'une grande salle de spectacles digne de la capitale de l'Aquitaine et rééquilibrer l'offre commerciale entre la rive droite et la rive gauche de l'agglomération bordelaise
- les bassins à flots où des activités ludiques, culturelles, économiques seront créées ou pérennisées autour des Bassins afin de renforcer l'idée d'un lieu de vie urbain autour de l'eau
- l'opération d'intérêt national, Bordeaux Euratlantique créera des logements, des bureaux, des locaux d'activités, des commerces, des équipements structurants et de proximité. Des espaces publics de qualité accompagneront cette programmation, notamment 50 hectares d'espaces verts. Située de part et d'autre de la Garonne, l'opération entretiendra évidemment un rapport particulier à l'eau, d'abord dans les ouvertures qui seront créées vers le fleuve.

Figure 11. Les projets sur la Garonne



Le fleuve comme axe de transport et d'activités de découvertes

La requalification des fronts d'eau a longtemps concerné prioritairement les berges. Une deuxième étape dans les projets de revitalisation concerne l'utilisation du fleuve lui-même. En effet, le fleuve constitue une voie de circulation naturelle comme l'atteste, depuis 2004, le passage des éléments de l'A380 sous le pont de pierre qui empruntent la Garonne jusqu'à Langon en vue de l'assemblage final à Toulouse. Ce transport plus respectueux de l'environnement permet ainsi de réduire l'impact équivalent carbone.

Figure 12. Le passage des éléments de l'A380 sous le pont de pierre



L'année 2011 baptisée "année du fleuve" marque donc le départ de la réalisation d'un nouveau grand et exigeant projet: redonner à la Garonne le rôle central qu'elle a occupé tout au long de son histoire en s'appuyant sur des outils innovants.

En effet, des croisières découvertes se mettent en place comme celles du Burdigala, du Royal ou de la Sorellina et génèrent une activité économique-culturelle directement liée au fleuve.

De plus, l'arrivée de la compagnie Croisieurope en mars 2011 avec le bateau-hôtel "Princesse d'Aquitaine" basé à Bordeaux est un élément important de l'accélération du développement de l'activité fluviale. Celui-ci proposera des croisières de 5 à 8 jours conduisant les touristes sur la Garonne, la Dordogne, le long de l'estuaire et jusqu'au Bassin d'Arcachon.

Figure 13. La princesse d'Aquitaine amarré sur le ponton des Chartrons à Bordeaux



situés au cœur de la ville. La réhabilitation des quais de Bordeaux illustre la réappropriation d'un espace longtemps délaissé et l'ouverture de la ville vers son fleuve. La fonction majeure du fleuve et en particulier, la rive gauche, semble d'ordre récréative afin d'offrir une image attrayante de la ville pour attirer une nouvelle population et développer l'activité touristique.

La reconquête du fleuve de manière fonctionnelle reste aujourd'hui encore limitée mais commence véritablement cette année à voir le jour. Après l'étape réappropriation des berges par les habitants de l'agglomération bordelaise, la ville tente la réappropriation du fleuve lui-même.

Bibliographie

Allaman Martine, "L'Honneur retrouvé des quais de Bordeaux" dans le dossier "De Berges en rives", Revue *Diagonale* n° 163, 2003, p 29-34

Arc en rêve centre d'architecture, *Les Quais, Bordeaux 1999-2009*, Editions confluence, 2009

Baudoin Thierry, COLLIN Michèle, *Urbanité des cités portuaires* [Texte imprimé] - Paris; Montréal: l'Harmattan, DL 1997 (14-Condé-sur-Noireau: Impr. Corlet) - 401 p.

Bayle Christophe, "Concours Bordeaux : vent frais sur le port de la Lune" , Revue *Urbanisme* n°236, 1990, p 94-97

Cantal-Dupart Michel, Chaline Claude, *Le port cadre de ville: séminaire de l'Association internationale Villes et ports* - Paris: Ed. l'Harmattan, 1993 (14-Condé-sur-Noireau: Impr. Corlet)- 253p

Chaline Claude, Rodrigues Malta Rachel, *Ces ports qui créèrent des villes* [Texte imprimé] - Paris: Ed. l'Harmattan, 1994 (14-Condé-sur-Noireau: Impr. Corlet), 299p.

Chaline Claude, *La ville a la reconquête des espaces portuaires délaissés, comparaisons et évaluations internationales, Vers un observatoire de la transformation des Villes-Ports* [Texte imprimé] - Rapport de Recherche au Plan Construction et Architecture. CITE-PROJETS/MELT- Action Le Port et La Ville - LEDALOR, Université Paris XII, Institut d'urbanisme de Paris, Décembre 1993 - 322p, 4 vol.

Colloque franco-japonais de géographie , *Villes et ports* [Texte imprimé]: *développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral. Paris - Marseille-Fos - Sète - Nantes-La Baule - Le Havre - Rouen - Dunkerque- Lille* - Paris: Éditions du C.N.R.S., 1979 (05-Gap: impr. Louis-Jean) -595p.

Comité des travaux historiques et scientifiques, *La ville et le fleuve* [Texte imprimé]: *colloque tenu dans le cadre du 112e Congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987* - Paris: éd. du CTHS, 1989 (46-Cahors: Impr. Tardy), 446p.

Godier Patrice, Sorbets Claude, Tapie Guy, *Bordeaux métropole* [Texte imprimé]: *un futur sans rupture* - Marseille: Parenthèses, impr. 2009 (42-Saint-Etienne: Presses de Vasti-Dumas)- 283p.

Guccione Biago, *A selection of advanced river cities in Europe...a good practice guide* [Texte Imprimé], Riverlinks, Interreg IIC, 2005 107 p.

Guccione Biago, Meli Andrea, Risicaris Giorgio, *A Networking experience for successful city-river interfaces* [Texte imprimé], Riverlinks, Interreg IIC, 2005 107 p.

Guillermé André, "L'eau et ses vapeurs", Revue *Urbanisme* n°201, 1984, p 54-55

Larue-Charlus Michèle, *Vers le Grand Bordeaux 2030: une métropole durable* [Texte Imprimé], Direction générale de l'aménagement de la ville de Bordeaux, 2009, 183p.

Tsiomis Yannis, Zegler Volker, *Anatomie de projets urbains: Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg* [Texte imprimé] - Paris: Éd. de La Villette, impr. 2007 (25-Besançon: Impr. Néotypo) - 334p.

Sites Internet

Lechner Gabriele, "Le fleuve dans la ville: La valorisation des berges en milieu urbain», Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat de la construction, octobre 2006, in *Département de géographie de l'ENS*,

<http://www.geographie.ens.fr/IMG/file/seminaires/initiation%20recherche/fleuedanslavilleaveccouv.pdf>, consulté le 14 octobre 2010

POPSU (Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines), site du POPSU, <http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/>

Godier Patrice, Mazel Caroline, *Projets des quais jardinés*, POPSU, PAVE, ENSAP, Bordeaux, 2007, 11 p. <http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/IMG/pdf/projetQuaisriveGaucheGodierMazel.pdf>, consulté le 13 février 2011

Mauvoisin Marion, Masson Claire, *L'aménagement des espaces publics centraux: perception et réception d'une "stratégie de reconquête"*, POPSU, PAVE, ENSAP, Bordeaux, juin 2007, 25 p. http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/IMG/pdf/Bordeaux_Espace_Public_M.Mauvoisin_et_C.Masson_Espaces_publics_centraux.pdf, consulté le 24 février 2011

Tapie Guy, *Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics bordelais*, POPSU, PAVE, ENSAP, Bordeaux, 2007, 48 p. http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/IMG/pdf/G._Tapie._De_l_amenagement_des_quais._Theme_e_space_public.pdf, consulté le 28 mars 2011

Ville de Bordeaux, site de la mairie de Bordeaux, <http://www.bordeaux.fr>