



Date

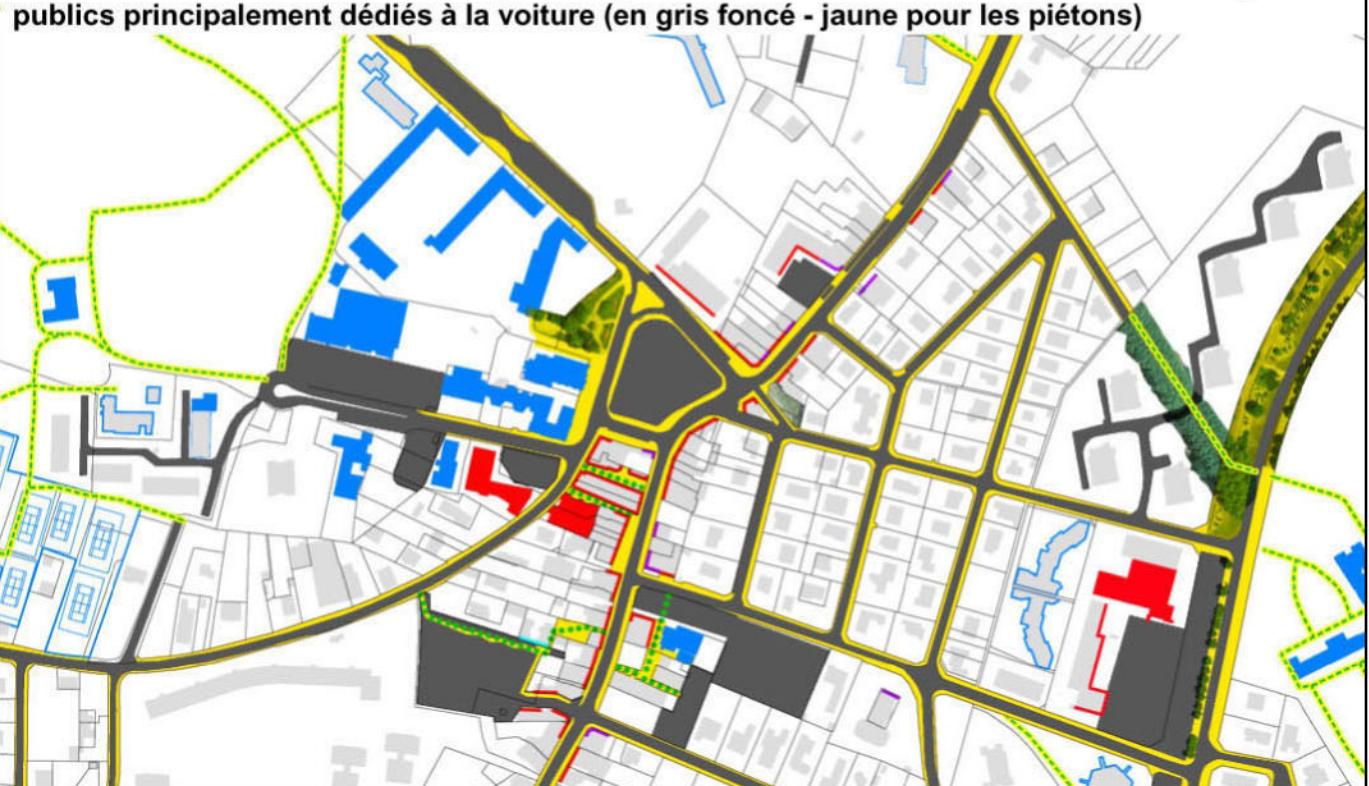
05 /2008



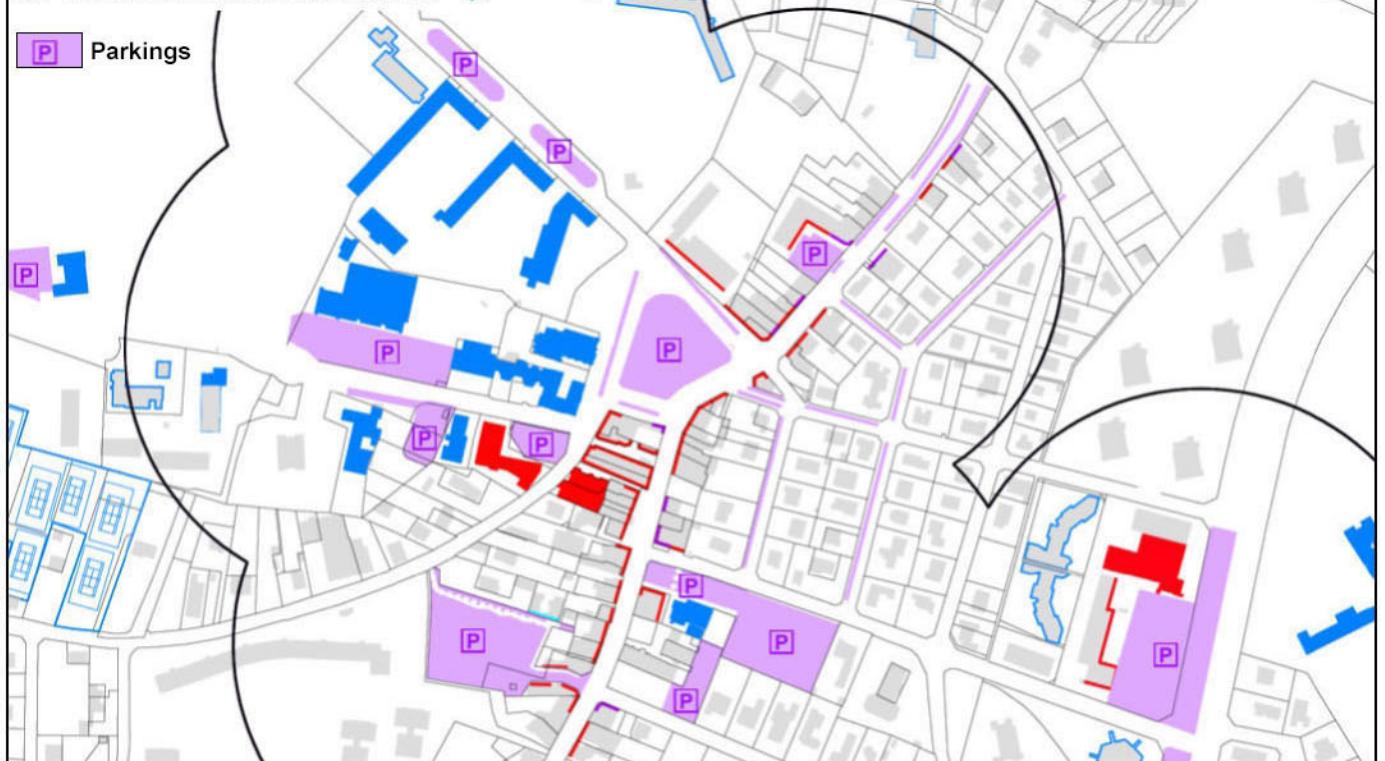
ATOUT n°1: Une offre de commerces, services et équipements importante (130 commerces)



INCONVENIENT: Difficulté d'accès pour les piétons au droit des commerces avec des espaces publics principalement dédiés à la voiture (en gris foncé - jaune pour les piétons)



ATOUT n°2: Une offre de stationnement importante (env. 750 places) à moins de 2mn à pied de l'ensemble des commerces



Espaces dédiés à la voiture
Espaces dédiés aux piétons
Commerce
Equipements accessibles à tout public

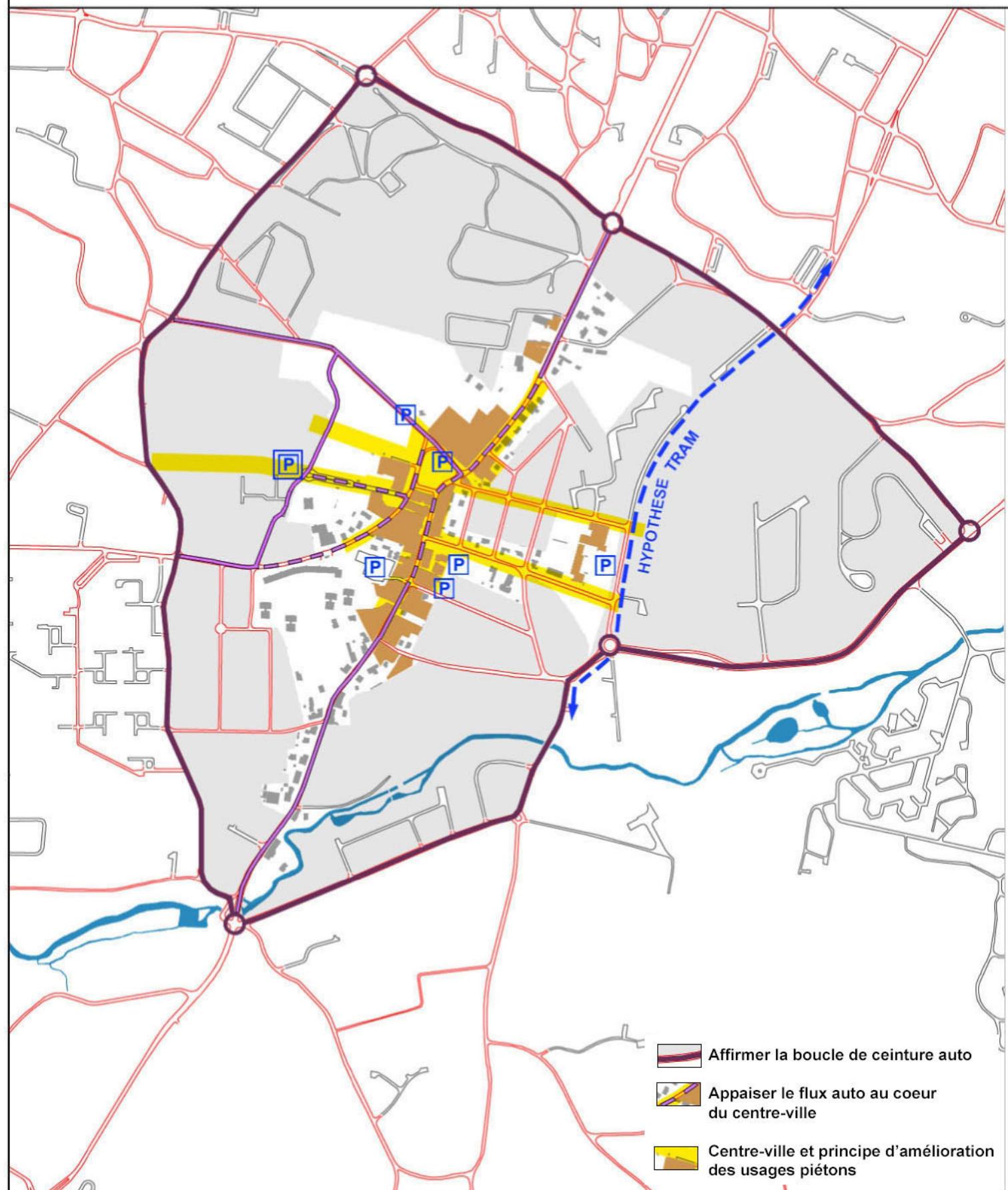
DIMINUER L'IMPACT DE LA CIRCULATION AU DROIT DES COMMERCES / CONSERVER LA FACILITE D'ACCES AU PARKINGS

Date

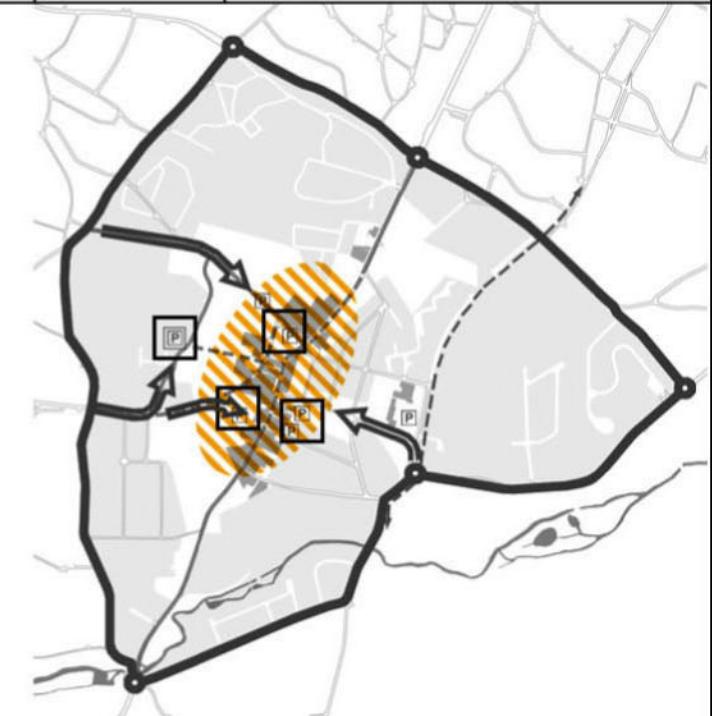
05 / 2008

Echelle 1 / 10000è

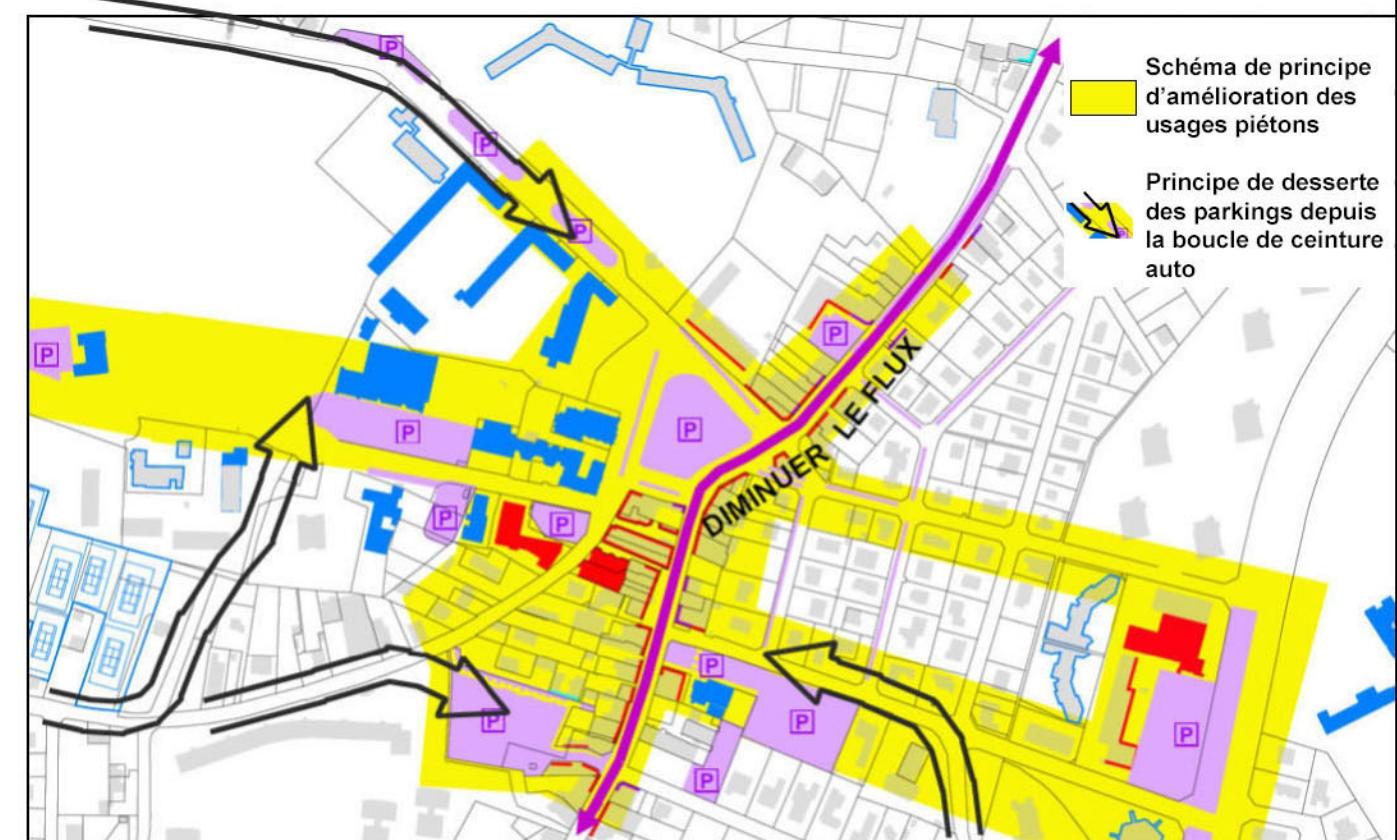
500m



La structure du tracé des voies à grande échelle offre, en s'appuyant sur ce qui existe déjà, la possibilité d'utiliser une "boucle de ceinture" automobile dont le principal avantage serait d'apaiser les flux sur l'avenue du Général de Gaulle. Ce principe nécessite de marquer de manière plus lisible les intersections entre la voie radiale et la voie en boucle (aménagement de carrefour et fléchage efficace). D'autre part, au regard de la dynamique commerciale, la facilité d'accès au centre-ville ne doit pas être pénalisante pour les automobilistes: l'offre en stationnement doit être conservée avec une distribution possible par la boucle de ceinture.

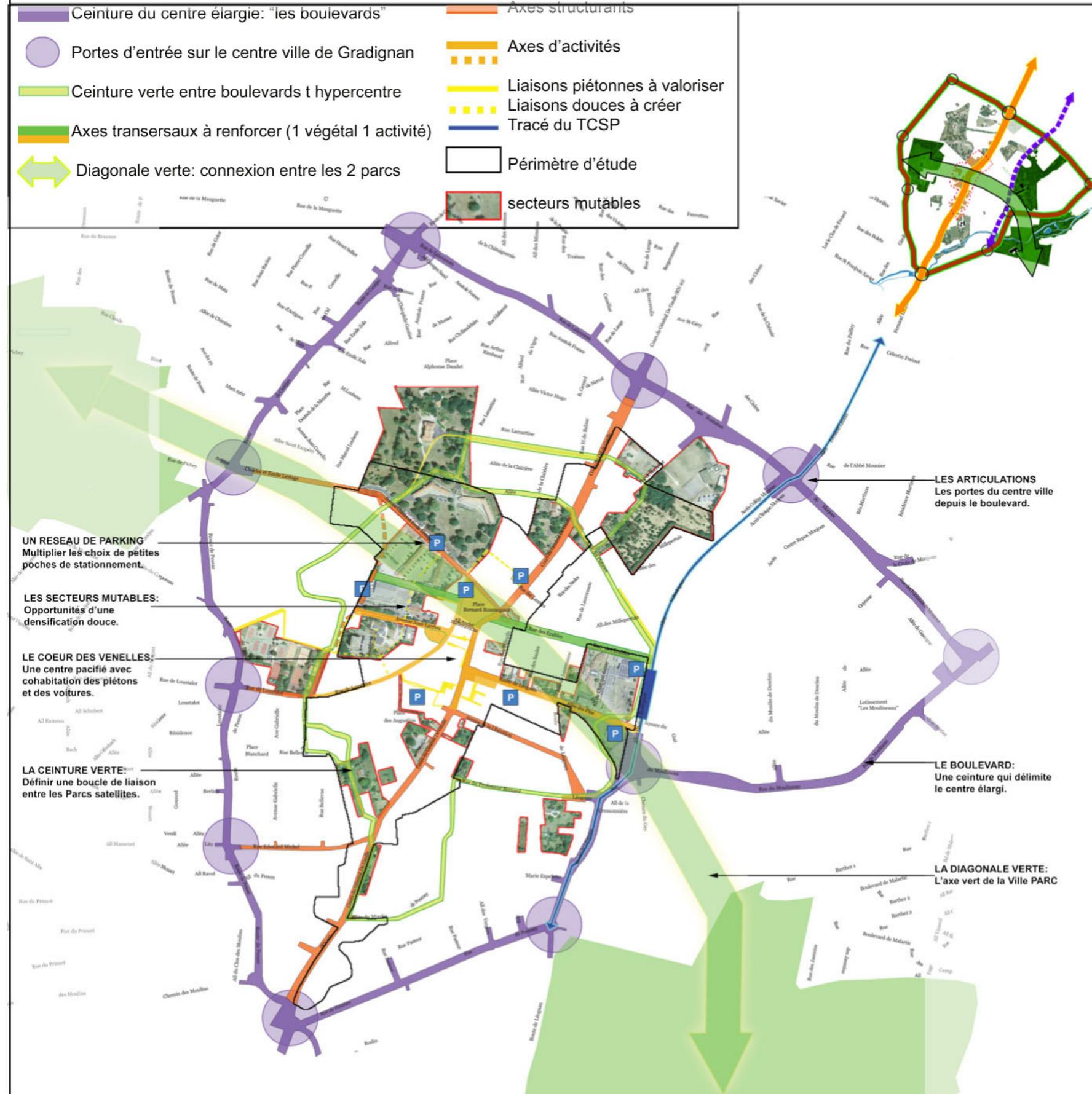


ENJEUX: Apaiser le flux sur l'avenue de Bayonne en distribuant les poches de stationnement par la boucle extérieure.



LES ENJEUX : Vers une approche du projet.

Date	Echelle 1 / 10 000e
05 /2008	



IDENTITE DU CENTRE VILLE DE GRADIGNAN

Imaginer le développement pour les années à venir du centre de Gradignan c'est avant tout asseoir son identité sur un **socle partagé**, pour avancer vers une densification douce et dynamique.

Gradignan conserve en plus d'un **bourg traditionnel**, dans son tissu et dans ses ambiances une identité forte de **ville de villégiature** qui historiquement existait avant la généralisation de la voiture, et qui au fil du temps s'est confortée par la création de lotissements et de résidences de qualité dans des espaces très boisés.

Gradignan réussit ainsi la synthèse entre une identité de ville constituée le long de la route de Bayonne et d'un bourg rural dans son épaisseur, au contact de secteurs naturels et de parcs remarquables.

Il faut **maintenir ce charme** qui fait l'identité de Gradignan, et s'appuyer sur les formes urbaines contemporaines compatibles pour asseoir son développement.

Une **ville parc** qui a su ménager des interstices et une richesse d'espaces publics pour conserver une échelle de bourg.

Le diagnostic a fait apparaître un tissu constitué, véritable **patchwork de situations urbaines** variées, traces des époques de développement de Gradignan.

La réflexion entamée aujourd'hui a pour but de poser les bases d'un nouveau développement.

Nous pensons que l'idée de développement de ce centre ville doit dépasser les limites du périmètre d'étude, afin de définir une nouvelle ossature à l'échelle du futur centre, qui pourra **se mettre en place dans le temps** par des opérations disséminées, comme une véritable **acuponcture urbaine**.

TROIS THEMES FORTS

- Une ville à l'articulation de deux systèmes qui se croisent au centre ville :

- La **route bourg** et sa vocation commerciale (qui profite aussi du transit).
- Une **ville parc** (dans la tradition des villes jardins célèbres comme Le Vézinet...) qui par une diversité de « situations vertes » (parc, square, pré, jardin..) et un couvert végétal important, développe une harmonie forte pour accueillir de nouvelles populations.

- Ossature des réseaux: une hiérarchie à affirmer.

La vision du développement du centre ville passe par la lecture d'un **centre élargi**, distribué par une ceinture d'avenues (boulevard) un axe central fondateur (RN10) un corridor de TCSP (Transport en Commun en Site Propre).

Des **boucles concentriques** avec la place du Roumégoux comme centre pourraient structurer le territoire pour lui donner une plus grande lisibilité :

Un « **boulevard** » qui permet de ceinturer le centre pour limiter le transit.

Une **boucle verte** qui relie les parcs et les équipements satellites.

Une **ceinture de petites poches de stationnement** pour desservir le site.

Un **réseau de venelles** et passages au cœur du bourg pour consolider cet esprit du lieu.

- Habitat et activité:

Nous avons recensé un ensemble de **secteurs mutables** qui seront reliés par une nouvelle hiérarchie d'espaces publics pour à la fois participer au développement du centre et à la fois le fabriquer.

Les grands axes de structuration du projet (ville parc et habitat de bourg) donneront le ton pour définir les formes urbaines contemporaines.

Les hypothèses de programmation devront intégrer une forme de **densification**. Il s'agit en effet de mettre en place un nouvel habitat qui cohabite avec les équipements et les activités.

L'objectif sera d'élaborer des **hypothèses de programmes mixés** en superposant les fonctions autour du centre resserré.

	Date	
	05 /2008	



james AUGIER mandataire:
7, rue Colbert 33000 BORDEAUX
tél. 06-84-36-82-81
fax. 05-56-81-80-07
mail: james.augier @ architectes.org



Emmanuel PRIEUR:
225, rue Georges Bonnac 33000 BORDEAUX
tél. 05 56 52 18 96
mail: prieur.emmanuel@ wanadoo.fr



RESPONSABLE D'ETUDE: FRANCOISE BAZALGETTE
26 cité Ste Monique 33000 BORDEAUX
tél. 05 56 96 89 93
fax : 05 56 96 88 53
mail: secotrap@secotrap.fr



Frédéric BARRAUD
rue Courant 33310 LORMONT
tél. 05 56 31 64 65
fax : 05 56 31 64 05
mail: frederic.barraud@wanadoo.fr

Ont également participé à cette étude:
Eléonore CHOISY - Urbaniste Stagiaire
Stéphanie MONCHAUD - Urbaniste Stagiaire