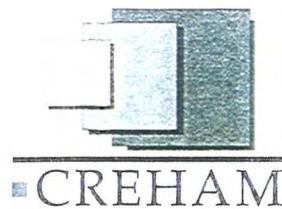


Mission d'assistance technique : étude préalable au réaménagement des espaces publics du centre ville

Phase 1 : Diagnostic et premières propositions

Novembre 2002



CREHAM
Cabinet régional d'études pour l'habitat et l'aménagement
Parc des Chevaliers - 67, rue Chevalier - 33000 Bordeaux
Tél : 05 56 44 00 25 - Fax : 05 56 52 65 88 - email : creham.bx@wanadoo.fr

Préambule

Ce dossier rend compte de la première phase d'étude pour le réaménagement des espaces publics du centre ville de Gradignan.

A partir d'une synthèse du diagnostic urbain et paysager et dans l'attente des résultats de l'étude de circulation et de stationnement, un ensemble de propositions sont formulées à différentes échelles territoriales ; celles-ci sont conçues comme le support d'un premier échange avec le Comité de Pilotage pour valider certaines orientations avant de définir plus précisément les actions à mener.

Une des attentes majeures des élus de Gradignan vis-à-vis de cette étude est de disposer de propositions destinées à atténuer les nuisances du trafic qui transite dans le centre ville (par le cours du Général de Gaulle et la route de Léognan notamment), de donner un caractère plus convivial et plus sécurisant aux espaces publics et de leur conférer une meilleure image.

Le centre ville de Gradignan

◦ *Diagnostic urbain et paysager*

Le périmètre d'étude pris en considération s'étend :

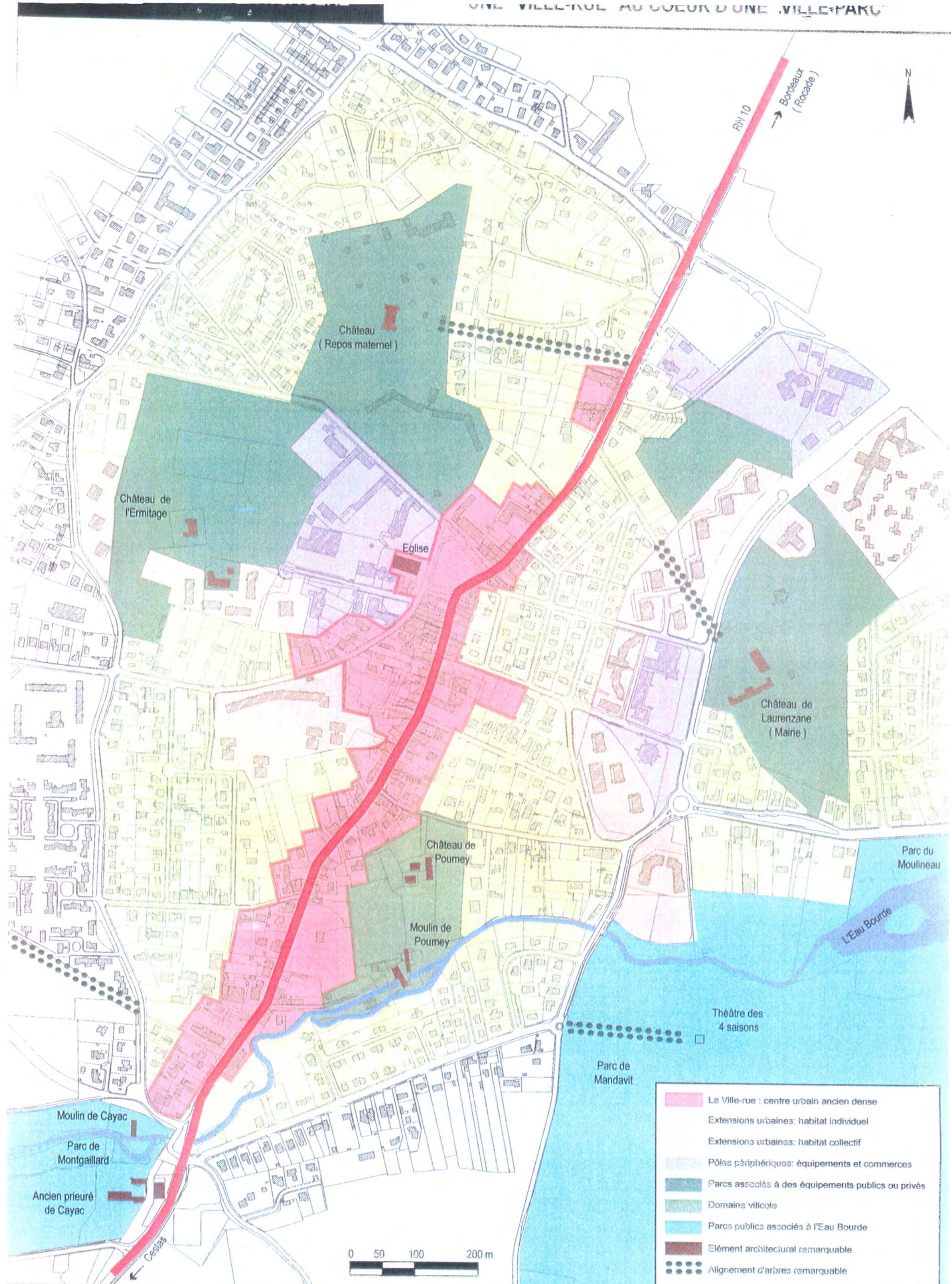
- au nord, des rues des Fontaines de Monjous et Lahouneau,
- au sud, l'avenue de Poumey,
- à l'est, l'avenue du Moulineau,
- à l'ouest, la route de Pessac et la route de Canéjan.

Ce périmètre large englobe un tissu urbain largement dominé par l'habitat individuel non significatif d'un centre ville mais très caractéristique de la partie centrale de Gradignan.

Le centre à proprement parler peut être défini à partir de la présence d'équipements publics et de la concentration commerciale :

- au nord, le carrefour de Gaulle / des Platanes, où le linéaire commercial se distend,
- au sud, l'ancienne école sur le cours du Général de Gaulle,
- à l'est, l'Hôtel de Ville,
- à l'ouest, le château de l'Ermitage.

Spatiallement, le centre est constitué principalement par une **ville-rue** qui s'étend le long de l'ancienne nationale 10 (cours du Général de Gaulle) avec une très faible "épaisseur urbaine" et des volumétries bâties souvent limitées à R+1. Au-delà d'une bande de 50 m de part et d'autre du cours De Gaulle, le tissu urbain est formé de maisons individuelles mais aussi de résidences (habitat collectif) atteignant R+4, dispersées dans le territoire d'étude sur d'anciennes grandes propriétés foncières.



Enfin, deux autres secteurs se distinguent : l'un à l'ouest formé par une juxtaposition peu composée d'équipements publics (écoles, bibliothèques, salle de sports, CMS, ...) organisés autour d'une voie en impasse, l'autre à l'est englobant l'Hôtel de Ville (et son parc) avec un centre commercial, une RPA et les locaux de la Sécurité Sociale.

Cette partie centrale de Gradignan est par conséquent caractérisée par des "pôles de centralité" éclatés dans un tissu pavillonnaire et mal reliés entre eux qui ne permettent pas d'appréhender une image de centre ville traditionnel ou unitaire. Le caractère excentré de la mairie est significatif de cet état de fait.

L'organisation du réseau viaire explique également cette configuration spatiale spécifique à Gradignan.

La voirie du centre ville peut être analysée ainsi :

- un axe majeur historique : le cours du Général de Gaulle, ancienne RN10, principale voie structurante du territoire communal et axe de convergence de nombreuses voies secondaires,
- des voies périphériques, elles aussi structurantes du territoire communal (routes de Pessac et de Canéjan, Lahouneau-Fontaines de Monjous, Moulineau-Poumey),
- deux voies à l'ouest du centre convergeant sur la place Roumégoux (Loustalet et Lestage),
- un ensemble de voies de lotissement à l'est peu hiérarchisées, dont la route de Léognan et la rue des Platanes qui débouchent sur le cours de Gaulle et accueillent une part du trafic de transit.

Le mini-giratoire installé au carrefour des rues des Platanes et des Erables rend compte du problème de la sécurité routière engendrée par ce trafic.

Le réseau viaire du centre de Gradignan a donc pour caractéristique de proposer un maillage relativement faible ou peu dense de voies qui conduit inévitablement à ramener la circulation sur le cours du Général de Gaulle. Ceci est particulièrement vrai à l'ouest avec les rues Loustalet et Lestage ainsi que la longue voie en impasse menant au château de l'Ermitage. A l'est par contre, le maillage orthogonal des voies de lotissements sans distinction d'emprise ou d'aménagement rend peu lisible la hiérarchie des voies et contribue a priori à diluer le trafic sur l'ensemble de ces voies résidentielles. L'enquête de circulation permettra de vérifier ou d'invalider cette impression.

L'accessibilité au centre ville de Gradignan est un autre point important en lien avec le précédent.

Si sa lisibilité est évidente sur l'axe du Général de Gaulle, celle-ci ne l'est pas le long des routes de Pessac et de Canéjan. La configuration des carrefours (et de leurs abords) entre cette route et les rues Lestage et Loustalot ne permet pas de comprendre la proximité du centre.

Sur l'avenue du Moulineau – route de Léognan, deux carrefours très proches offrent des accès au centre. L'un constitue un "événement routier" par un giratoire, le second n'est lisible que par les habitués (continuité de la route de Léognan). Il s'en suit une ambiguïté qui mérite d'être traitée dans le cadre à la fois de la dissuasion du trafic de transit dans le centre mais aussi de l'amélioration de la lisibilité de ses entrées.

La route de Léognan en particulier est perçue comme génératrice d'un trafic de transit qui traverse le secteur résidentiel pour rejoindre le cours du Général de Gaulle.

Au plan paysager, outre les caractéristiques du tissu urbain (ville-rue, lotissements pavillonnaires, résidences, grands équipements, ...), Gradignan se distingue par **une très forte présence du végétal** qui assure une certaine cohésion spatiale et confère à la commune une image de "ville-parc".

Celle-ci repose notamment sur la persistance d'anciens grands parcs privés, d'anciennes allées de château plantées de platanes mais aussi sur des arbres remarquables conservés et par les jardins des maisons individuelles.

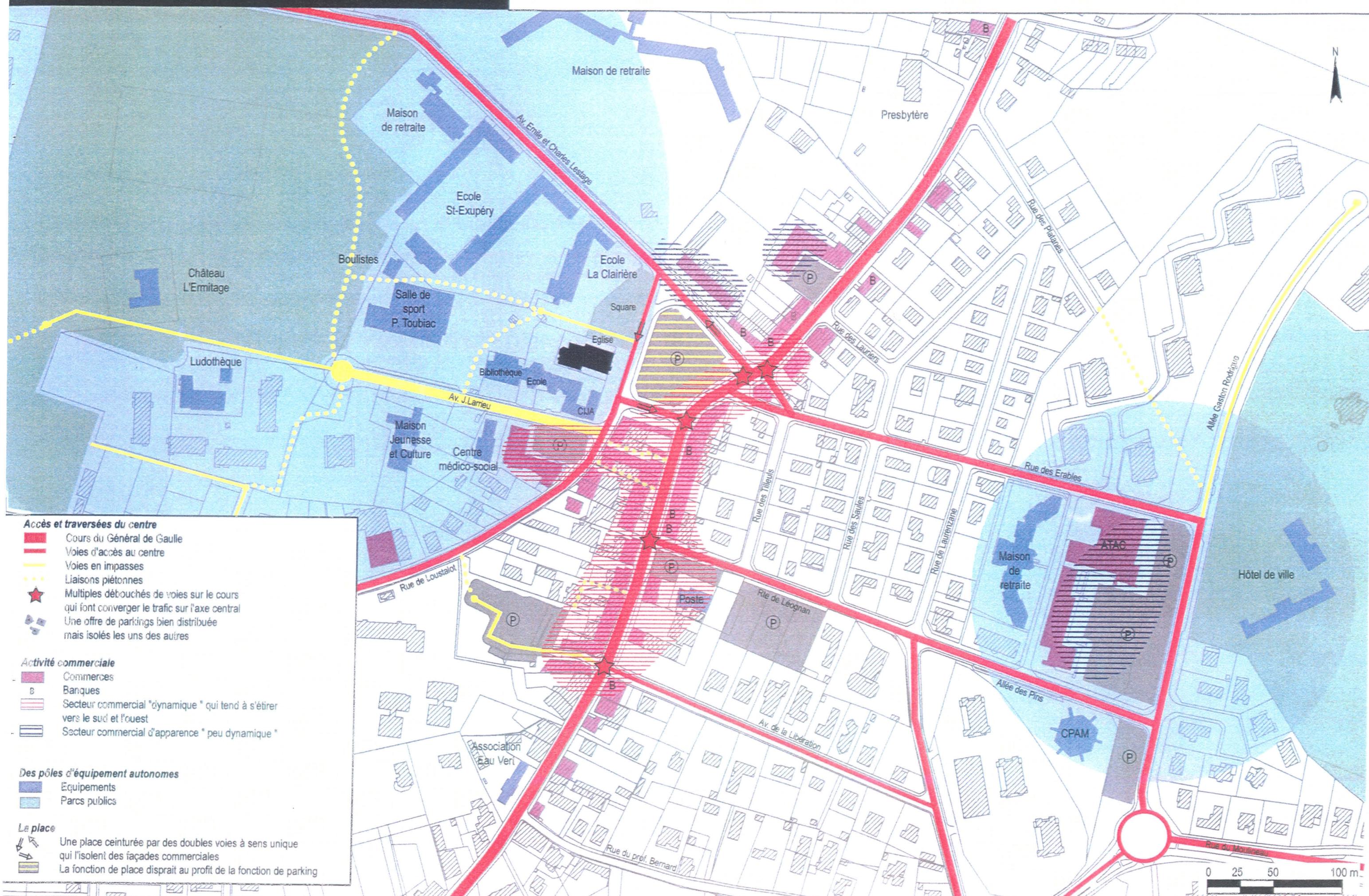
Cette persistance du végétal se révèle parfois résiduelle comme aux abords nord de l'église ou sur ses arrières où un ensemble de constructions juxtaposées sans réelle composition d'ensemble ne participe pas à l'aménagement cohérent du centre malgré les services qu'elles assurent (bibliothèque, école, salle de sports, ...).

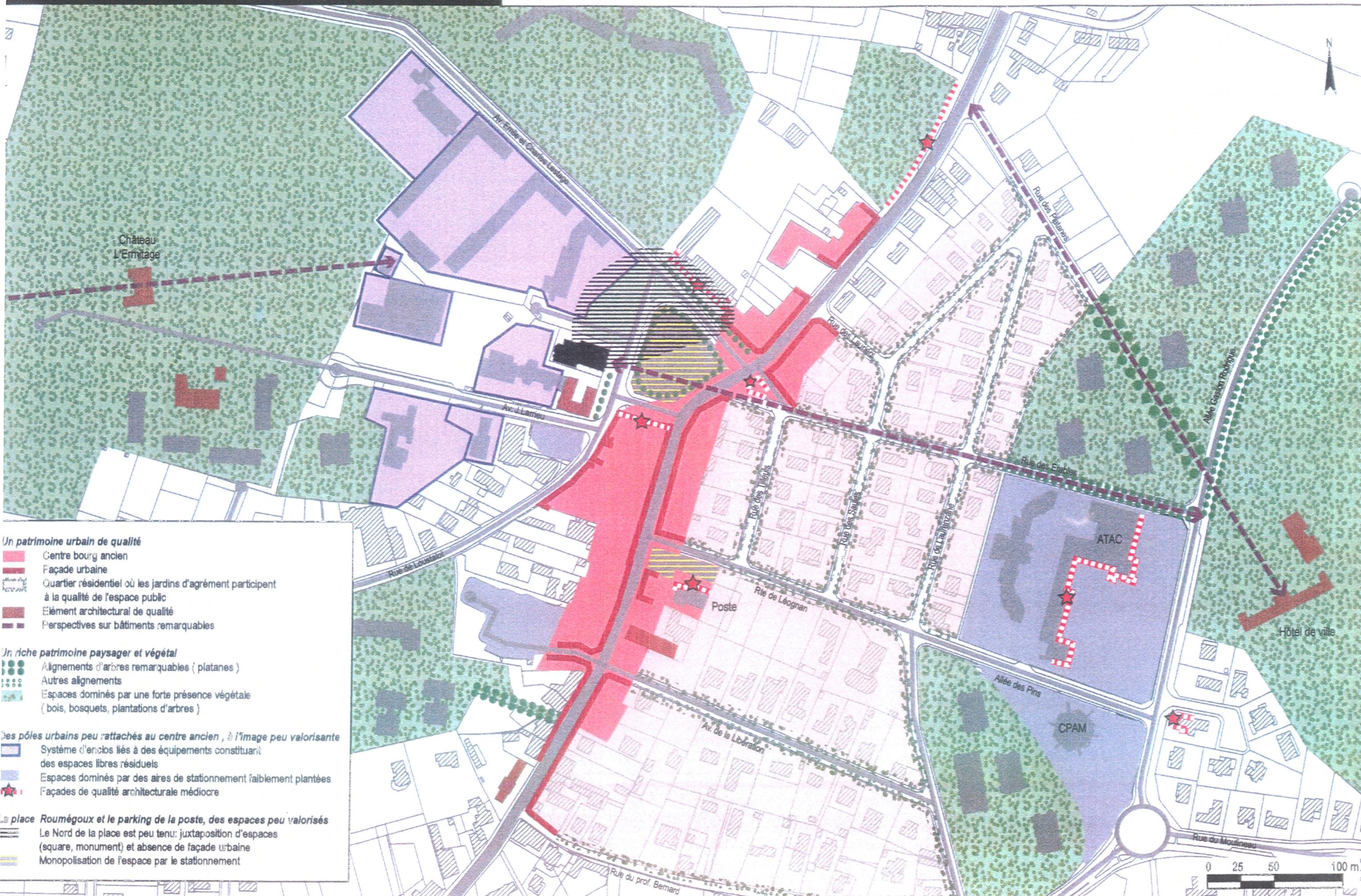
Un axe remarquable se distingue également dans le centre. Si l'alignement de platanes entre la rue des Platanes et l'Hôtel de Ville a perdu sa fonction première d'accès à cet ancien château de Laurenzanne, il existe une perspective intéressante depuis l'entrée du parc de l'Hôtel de Ville vers l'église qui mérite d'être soulignée. Elle constitue en effet la seule relation spatiale entre le centre commerçant et le centre administratif de la commune. Cette perspective par la rue des Erables est toutefois délicate à traiter compte tenu de l'étroitesse relative de cette rue (10 m) et de son caractère de voie de lotissement.



FONCTIONNEMENT URBAIN

UN DEVELOPPEMENT VERS LE SUD QUI LAISSE A L'ECART LA PLACE ROUMEGOUX ET LES POLES D'EQUIPEMENT





- ***Propositions pour une nouvelle hiérarchisation des espaces publics***

A partir du diagnostic urbain et paysager, il est possible d'envisager les propositions suivantes :

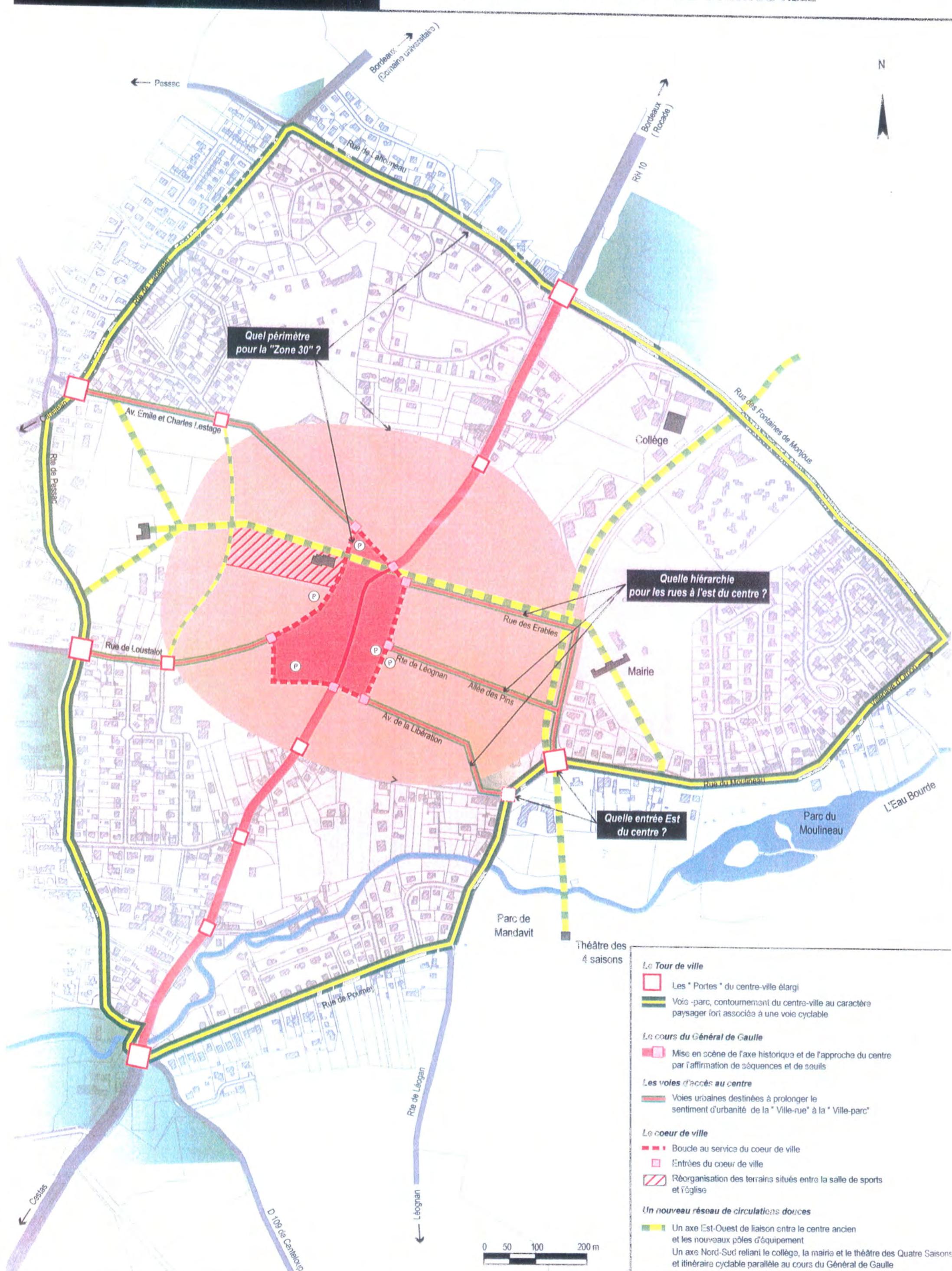
- **un périmètre de centre ville** identifié par une grande voie de ceinture aménagée en "**voie-parc**" (à dominante végétale, représentative de Gradignan ville-parc) et doté d'aménagements cyclables : Fontaine de Monjous, rue de Poumey, route de Pessac, ...
L'ensemble de ces rues est destiné à accueillir une partie du trafic, dissuadé de traverser le centre ville par le cours De Gaulle.
- les entrées du centre ville : le long de cette "voie-parc", **les "portes" du centre** peuvent être signifiées par un aménagement-type (matériaux, végétaux, mobilier et signalétique).
Sur l'avenue du Moulineau, il conviendra de trancher quant à l'entrée principale que l'on souhaite identifier.
- **les voies d'accès au centre** : en premier lieu le cours du Général de Gaulle, les rues Lestage et Loustalot à l'ouest, la rue de la Libération, la rue des Erables et/ou la route de Léognan à l'est (problème de hiérarchie à régler).
Il s'agit de leur conférer un caractère spécifique, soulignant la direction d'accès au "cœur de ville", notamment par des alignements d'arbres destinés à atténuer le caractère résidentiel tout en renforçant la présence végétale.
- **une boucle de desserte du "cœur de ville"**
Elle relie l'ensemble des parkings existants pour favoriser la recherche de places de stationnement, renvoyer la circulation sur des carrefours à feux du cours de Gaulle et surtout amorcer un aménagement plus "épais" du centre ville.
Cette boucle peut elle aussi être rendue plus lisible par des alignements d'arbres.
- **des "axes verts"** proposent des itinéraires tranquilles de promenade ou des raccourcis pour les déplacements à pied et à vélo vers le "cœur de ville", dans la traverse du centre et pour l'accès aux grands équipements et services.

Le plan ci-joint illustre une première proposition d'aménagement visant à mieux structurer le centre ville.

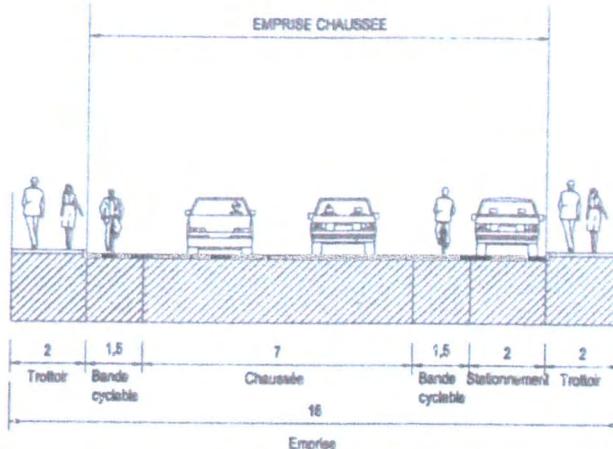
La question du périmètre d'une "zone 30", destinée à améliorer les conditions de sécurité routière et à dissuader une partie du trafic de transit, est primordiale quant aux modalités d'aménagement des voies du centre.

Un périmètre minimal peut être institué sur la base de la boucle de desserte du "cœur de ville" en dotant ces rues de dispositifs modérateurs de vitesse. A terme, ce périmètre pourra s'étendre jusqu'aux entrées du centre ville à proximité de la "voie-parc". L'aménagement programmé de la rue Lestage devant les écoles peut d'ailleurs y contribuer.

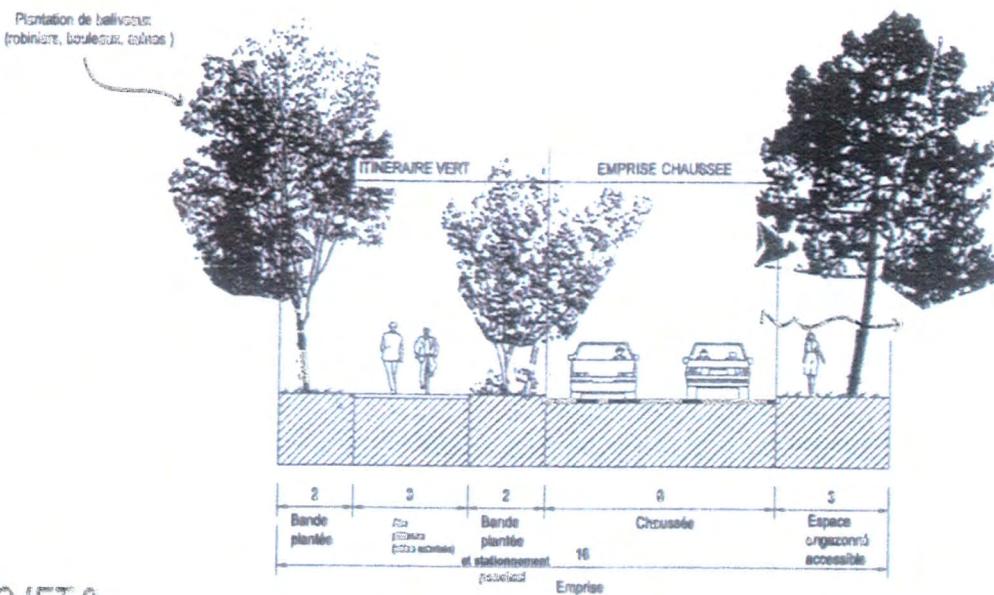
UN CENTRE ÉLARGI ET UN NOUVEAU COEUR DE VILLE



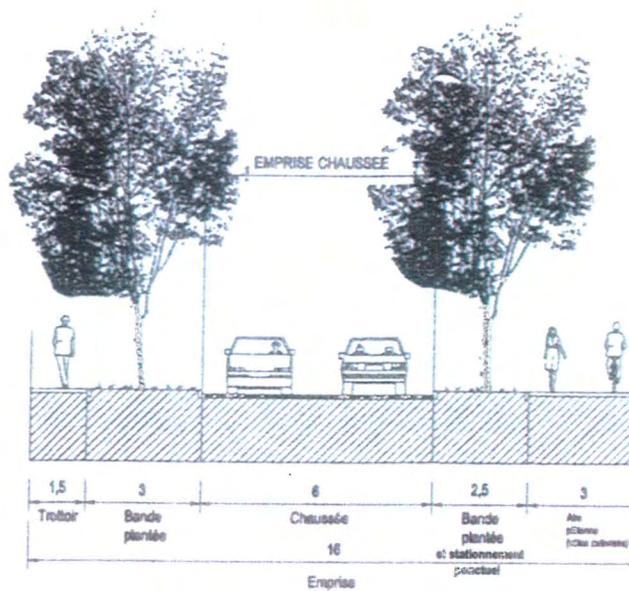
EXISTANT (ex: rue des Fontaines de Monjous)



PROJET 1



PROJET 2



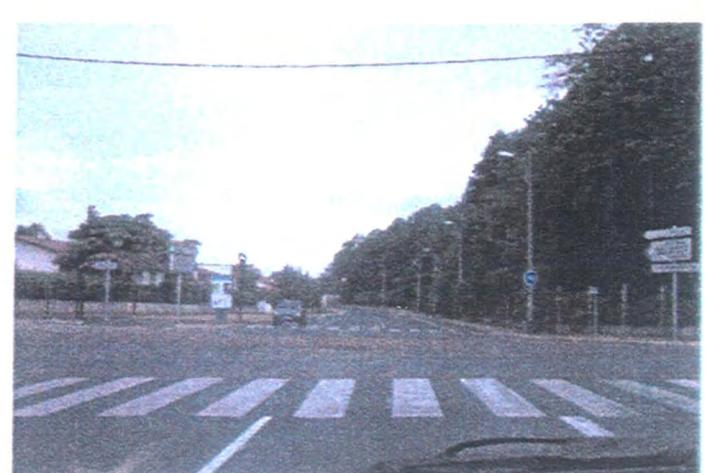
Rue des Fontaines de Monjous



Rue du Moulineau



Croisement route de Pessac et rue de Loustalot



Route de Pessac

CONSTAT:

- Des voies aux emprises variables (de 14 à 19 m) mais toutes marquées par un aménagement routier: larges chaussées, bandes cyclables, stationnement sur chaussée, voie de tourne à gauche
- Ces voies , situées en arrière de quartiers d'habitat , ont une configuration incitant à la vitesse.
- Les carrefours avec les voies d'accès au centre ne permettent pas d'annoncer l'approche du centre

PROPOSITIONS:

- Constituer une ceinture verte, lisible et continue, du centre de Gradignan.
- Lui conférer une qualité paysagère spécifique, grâce à une palette végétale évoquant " Gradignan, ville-parc " sous diverses formes :arbres isolés, bouquets d'arbres, bosquets, cépées.
- Faciliter une pratique piétonne et cyclable le long de cet " itinéraire vert "
- Affirmer des seuils d'entrées vers le centre par l'installation de "portes végétales" et d'une signalétique propre au centre-ville

Dans cet ensemble d'espaces publics du centre ville, trois espaces majeurs méritent une attention particulière :

- le cours du Général de Gaulle,
- le parking de la Poste,
- la place Roumégoux.

Le cours du Général de Gaulle

◦ *Diagnostic urbain et paysager*

Entre la rue des Fontaines de Monjous et l'Eau Bourde, le cours a somme toute conservé sa configuration routière héritée de la RN10 : proportionnellement, la chaussée reste large au regard des trottoirs, notamment dans la traversée de la place Roumégoux et au sud de celle-ci.

Au nord, une voie bus semble avoir été créée davantage pour réduire l'emprise dévolue aux voitures que pour répondre à un réel besoin d'amélioration de la circulation des transports en commun.

Cette distinction entre le nord et le sud de la place Roumégoux repose également sur des différences de tissu urbain : au nord des espaces dilatés à l'image péri-urbaine, au sud des espaces plus circonscrits héritage de l'urbanisation historique du village-rue. Enfin, le nord et le sud du cours se distinguent par des emprises publiques différentes : large au nord (~ 20 m), plus étroite au sud (~ 12 à 14 m).

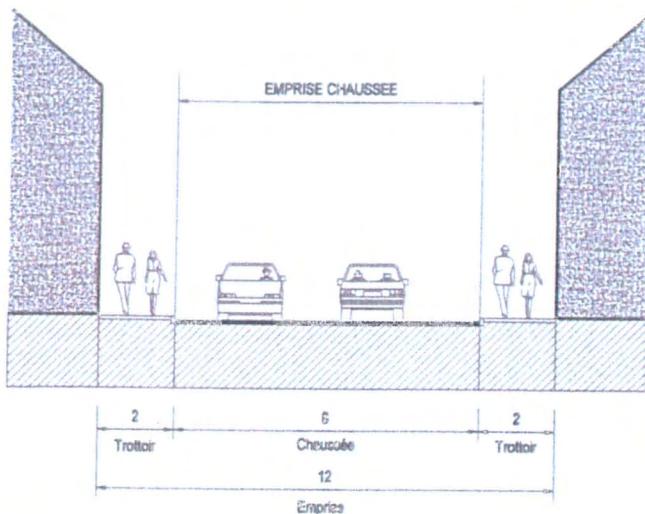
Du point de vue paysager, l'image du cours de Gaulle contraste avec l'image de la ville-parc. En effet, peu de végétal contribue à la configuration des lieux hormis quelques alignements d'arbres perpendiculaires et quelques jardins.

- *Propositions*

- Entre les deux futurs giratoires au nord (Fontaines de Monjous) et au sud (Poumey-Pessac) qui doivent sécuriser ces carrefours et donner plus d'importance aux voies adjacentes, il s'agit de contrôler le trafic libéré sur le cours du Général de Gaulle par la suppression des feux. D'où la nécessité et l'importance des feux situés aux carrefours de la rue des Platanes et de la rue de la Libération pour gérer le trafic transitant par le centre ville.
- La dissuasion du trafic de transit ou la réduction de ses nuisances pour la vie locale peut être obtenue par des dispositifs modérateurs de vitesse, voire par un temps de feu vert plus long pour les voies adjacentes. Il est ainsi proposé de doter le cours de plateaux surélevés aux carrefours à feux et sur d'autres points stratégiques pour la vie locale : la traversée de la place Roumégoux et au niveau de la poste.
- Une plus grande convivialité de l'espace peut être obtenue en réduisant l'emprise de la chaussée à 6 m (en dehors des carrefours à feux) pour contribuer à la modération de la vitesse et à l'élargissement des trottoirs et autres espaces piétonniers.
- Enfin, le changement d'image du cours pour en faire une rue du centre ville peut s'envisager par un "vocabulaire d'aménagement" (matériaux, végétaux, mobilier) unitaire sur cet axe et sur les espaces publics adjacents (à définir ultérieurement).

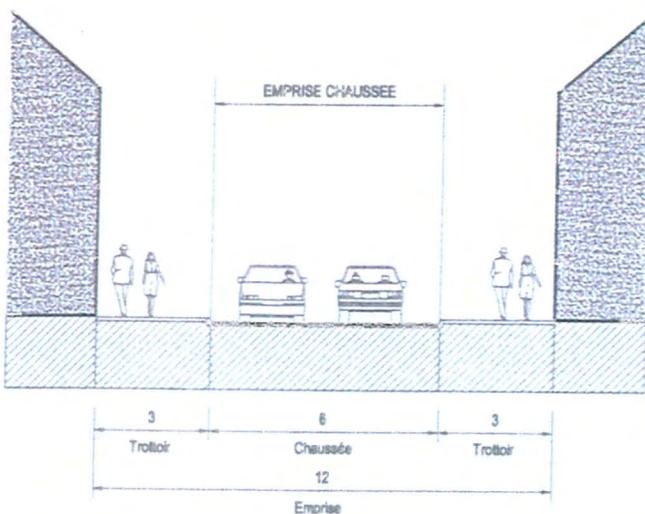
Le cours du Général de Gaulle

EXISTANT



ETAT ACTUEL

PROJET : Rééquilibrage du partage de l'espace au profit des espaces piétonniers



Le parking de la Poste

• *Constats*

Autre espace significatif du centre ville, le parking de la Poste occupe une position stratégique : à la rencontre du cours de Gaulle et de la route de Léognan.

Il s'agit d'un espace monopolisé par l'usage de la voiture (route de Léognan + parking) malgré la présence du grand parking côté est. Le débouché de la route de Léognan génère des mouvements importants que devrait confirmer l'étude de circulation.

L'évolution pressentie de la propriété derrière la Poste (côté sud), avec une possible liaison vers la rue de la Libération, nécessite une réflexion quant à son devenir.

D'autre part, les usagers de la Poste regrettent les problèmes d'accessibilité à ce service public (entrée surélevée).

Enfin, la récente installation d'une boulangerie souligne l'intérêt commercial de cet espace charnière entre la "ville-rue" et le secteur résidentiel.

• *Enjeux*

- Quel statut donner à cet espace dans le cadre de la volonté de réduire le trafic de transit et de développer des espaces plus conviviaux ?
- Faut-il maintenir ce débouché de la route de Léognan ?

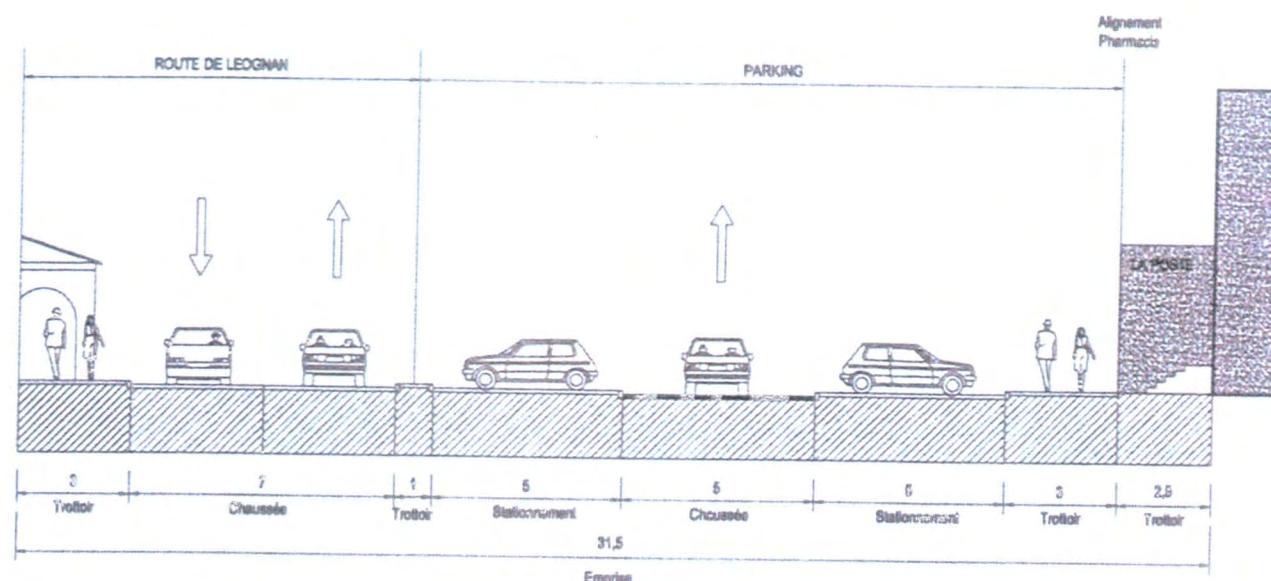
• *Propositions*

Dans l'hypothèse de l'acceptation d'une voie de ceinture de l'hypercentre renvoyant la circulation sur le carrefour de la place Roumégoux et sur celui de Libération / De Gaulle, il est proposé :

- la suppression de la route de Léognan entre la rue de Laurenzanne et le cours De Gaulle,
- le maintien d'une offre de stationnement accessible uniquement depuis le cours De Gaulle,
- l'élargissement des emprises destinées aux piétons,
- l'aménagement de cet espace en mail planté,
- le profil en travers en léger dévers permettant de relever le niveau d'accès à la Poste.

L'espace semi-piétonnier de la Poste

EXISTANT

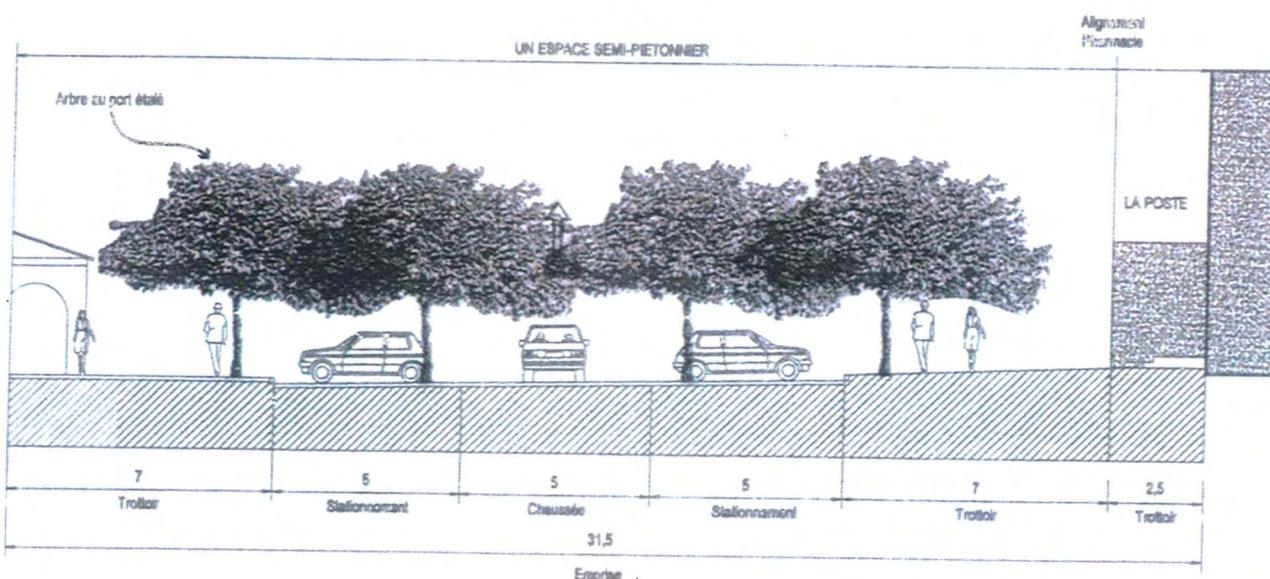


Le parking de la poste depuis le cours du Général de Gaulle



Le parking de la poste depuis la route de Léognan

PROJET



CONSTAT:

- Une convergence de flux depuis la route de Léognan sur le cours du Général de Gaulle, entraînant un transit important peu propice aux usages du centre-ville.
- Un espace cloisonné par un réseau complexe d'accès (route de Léognan, voie desservant le parking) et par la juxtaposition d'espaces fonctionnels.
- Une pratique piétonne rendue difficile par de nombreux obstacles (haies, véhicules stationnés) un accès à la Poste peu facilité par un dénivelé.
- Des façades architecturales de faible qualité.

PROPOSITIONS:

- Suppression du débouché de la route de Léognan sur le cours limitant le trafic au carrefour
- Aménagement d'un espace semi-piétonnier accessible par une voie centrale à sens unique desservant 30 places de stationnement.
- Un mail composé d'arbres au port étalé couvre les espaces de stationnement et piétonniers et intègre la façade de la Poste.

La place Roumégoux

◦ *Constats*

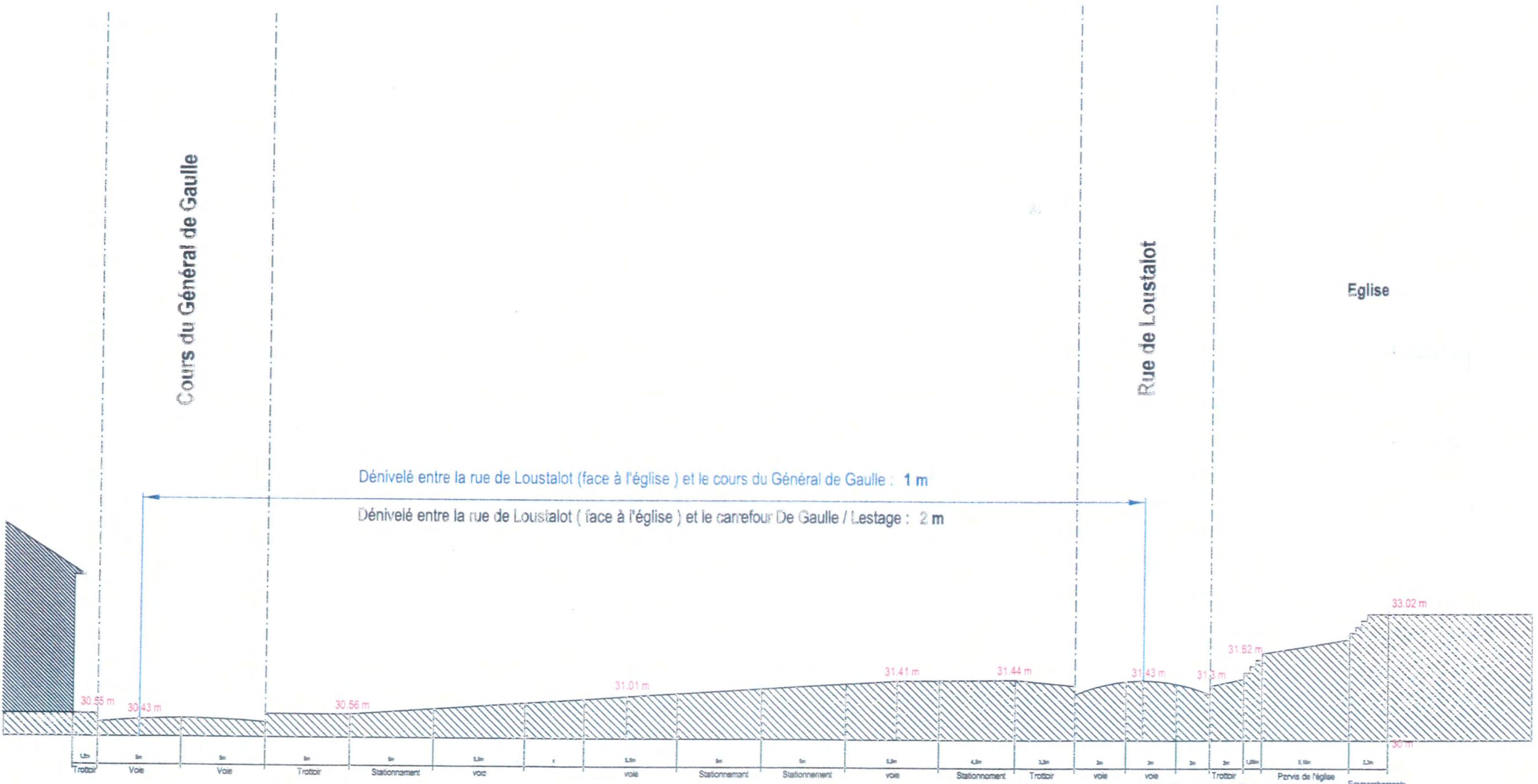
- Ce vaste espace public possède une emprise qui a été augmentée lors de la démolition d'îlot.
- L'espace est affecté à la seule fonction de parking et par conséquent monopolisé par la voiture.
- Il est ceinturé par des doubles voies à sens unique privilégiant la fonction de circulation automobile et générant une coupure entre le centre de la place et sa périphérie constituée de commerces.
- Ses limites sont peu définies et hétérogènes : à l'ouest église + square, au nord barres de logements en retrait + commerces, au sud une façade traitée comme un pignon secondaire.
- Son relief est marqué par une pente est-ouest et par le socle haut de l'église, édifice emblématique du centre et dominant de la place (cf. coupe ci-jointe).

◦ *Enjeux*

La place Roumégoux : un parking ou une place de ville ?

- Quelle(s) vocation(s) lui conférer à l'avenir ?
- Quelle place accordée à la voiture (circulation et stationnement) par rapport à d'autres usages : déplacements à pied, animations commerciales, promenade et repos, ... ?
- Comment mieux relier ces différents côtés et unir en particulier la partie sud du centre, très animée, et la partie nord, plus délaissée ?
- Quelles proportions lui donner pour en faire un espace libre plus convivial ?

Profil en travers de la place Roumégoux
 (entre le cours du Général de Gaulle et la rue de Loustalot)



Ech: 1/100 ème

Ech: 1 / 250 ème

LA PLACE DE GRADIGNAN: L'HYPOTHESE D'UN PARKING SOUTERRAIN.

CONSTAT: un espace monopolisé par la voiture

- la monopolisation de l'espace public par la voiture (circulation et stationnement) ne permet pas d'identifier la place Roumégoux comme une place mais plutôt comme une aire de stationnement.
- les espaces piétonniers et les espaces plantés se limitent à des espaces résiduels.
- les pratiques se concentrent le long des commerces en périphérie de la place.



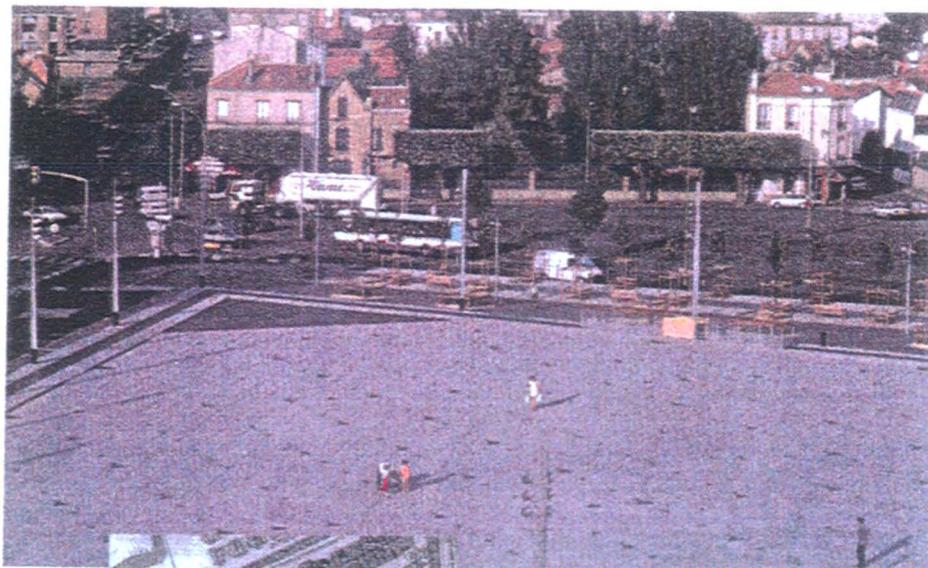
Vue depuis le cours du Général de Gaulle



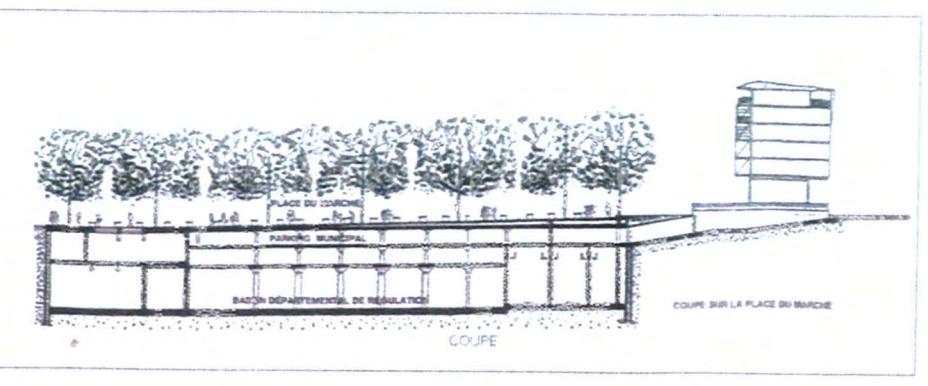
Vue aérienne

L'INTERET D'UN PARKING SOUTERRAIN:

- la fonction de stationnement est reléguée au sous-sol.
- l'espace libéré en surface retrouve
 - 1. l'image d'une place
 - 2. les usages d'une place: terrasses, marché, square...



Place du marché et parking souterrain .
Vitry-sur-Seine.



UN SOIN APORTE AUX DETAILS :

- Le choix de lignes épurées, de matériaux sobres et transparents participe à une bonne intégration des accès véhicules et piétons.



Barcelone.

TREMIES D'ACCES



Place des Célestins. Lyon

ACCES PIETONS

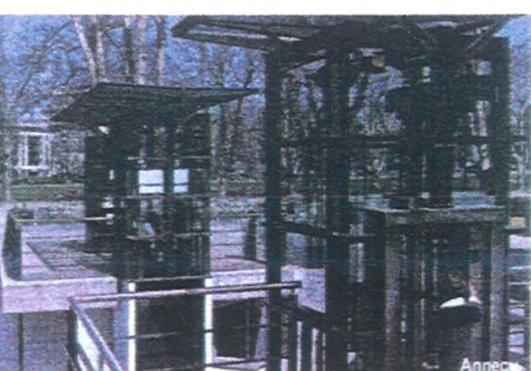


Plaza del Angel. Barcelone

ASCENSEURS



Place des Célestins. Lyon



Annecy

Une hypothèse forte à terme : **la création d'un stationnement semi-enterré.**

Celui-ci est destiné à supprimer la majeure partie du stationnement de surface (à l'exception du stationnement longitudinal bordant les voies périphériques au nord et à l'ouest, soit environ une vingtaine de places) pour développer une offre sous la place (dont la surface actuelle serait légèrement surélevée et aplatie) facilement accessible (environ à 1,5 m sous le niveau du cours du Général de Gaulle).

Une fois adoptée, cette hypothèse ouvre un éventail de possibilités quant à la recomposition et à l'affectation de la surface de la place :

- un espace libre pour la tenue de manifestations commerciales, culturelles et festives (place "minérale"),
- et/ou l'intégration d'un square (dominante végétale) sur une partie de la place en substitution de l'espace vert entre l'église et la rue Lestage (place "jardin"),
- et/ou de nouvelles constructions, plutôt à dominante commerciale et de services, soit en partie sur la place, soit sur sa périphérie ouest ou sud dans le but à la fois de redonner une proportion plus à l'échelle de Gradignan ou plus conviviale, de "rentabiliser" une partie du coût de l'opération par des droits à bâtir et de redéfinir les façades de la place. Là aussi, plusieurs options sont envisageables : une halle pour le retour du marché ou pour d'autres animations, un édifice commercial, ..., ceci sur la place ; de nouveaux bâtiments à l'emplacement du square entre l'église et la rue Lestage ou encore en façade sud de la place en se juxtaposant à l'actuelle façade non traitée.

Ces différentes hypothèses sont illustrées par les scénarios ci-après (cf. phase 3).

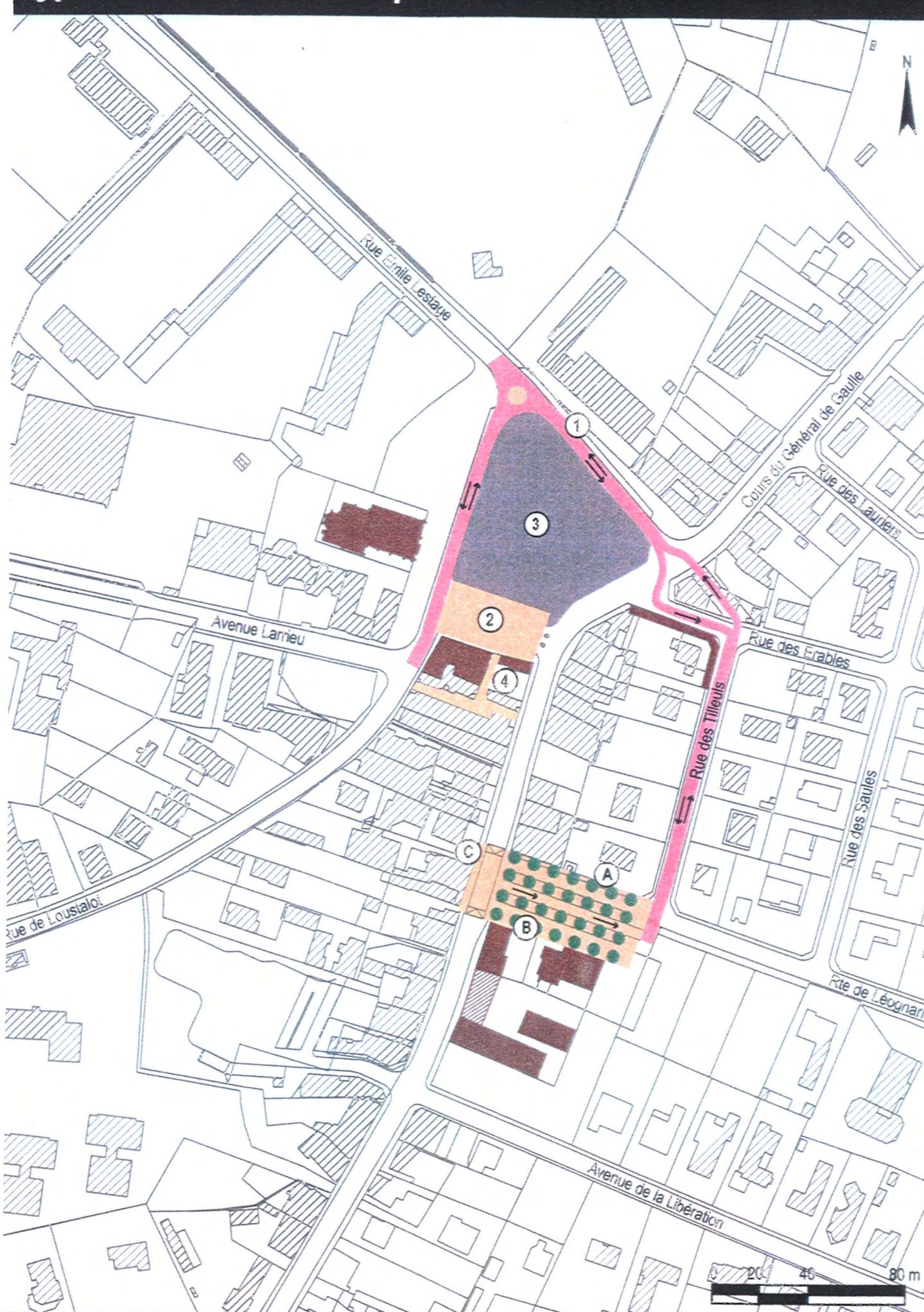
Dans l'attente de vérifier la faisabilité de cette hypothèse ambitieuse, des actions plus simples à mettre en œuvre peuvent s'envisager selon un phasage illustré par les plans ci-joints.

– **La suppression des deux voies bordant la façade sud de la place et la mise à double sens des voies sur ses côtés nord et ouest**

Cette action a pour but de :

- mieux "accrocher" la place à la partie sud du centre ville en permettant une continuité piétonne entre le parking et les commerces,
- donner un sens plus fort à l'idée d'une percée sur la façade sud de la place vers le passage Barreau,
- réintégrer les commerces au nord de la place dans le circuit commercial en augmentant leur visibilité et leur effet de vitrine par le double sens de circulation tout en installant des dispositifs modérateurs de vitesse pour protéger les traversées piétonnes entre le parking et la façade nord,
- amorcer la "reconquête" de la surface de la place par les piétons grâce à la création d'un espace piétonnier en substitution des deux voies supprimées côté sud.

Hypothèse d'évolution: phase 1



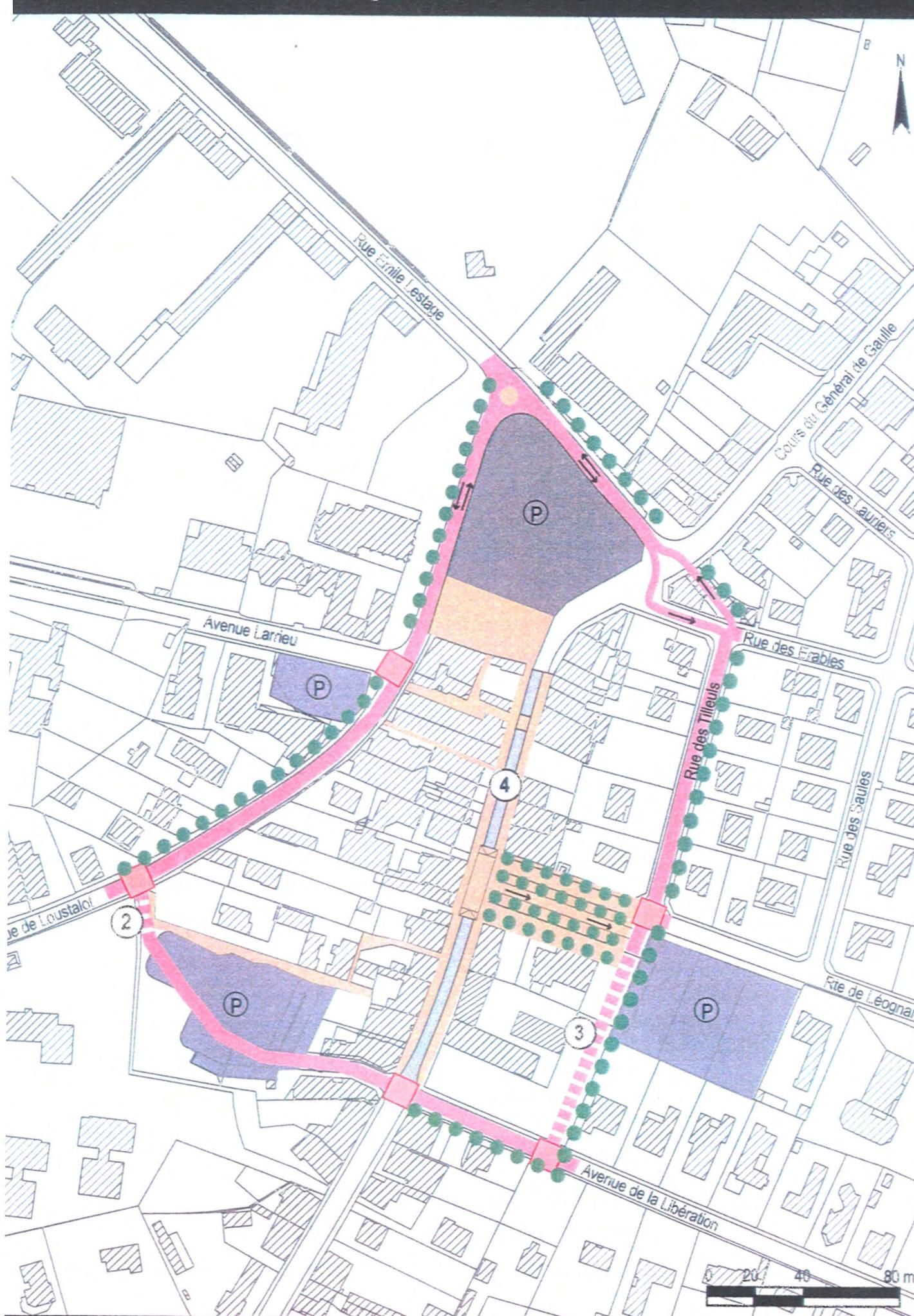
PLACE ROUMEGOUX: *Mieux relier la place aux commerces du centre*

- 1 - Mise à double sens des voies autour de la place (côté nord et ouest) et réorganisation du carrefour cours de Gaulle / rue Lestage / rue des Erables
- 2 - Suppression de la voie côté sud de la place pour création d'un espace piétonnier , interface entre les commerces et le parking de la place.
- 3 - Maintien de l'aire de stationnement
- 4 - Percement d'une liaison piétonne entre le passage Barreau et la place

PARKING DE LA POSTE: *Mieux partager l'espace*

- A - Suppression du débouché de la route de Léognan sur le cours.
- B - Aménagement d'un espace semi-piétonnier (mail planté) avec stationnement (30 places environ) desservi par une voie à sens unique (sens cours du Général de Gaulle vers rue de Laurenzane)
- C - Suppression de la voie centrale de tourne-à-gauche sur le cours de Gaulle et aménagement d'un plateau surélevé dans la continuité de l'espace semi-piétonnier de la Poste

l'ypothèse d'évolution: phase 2

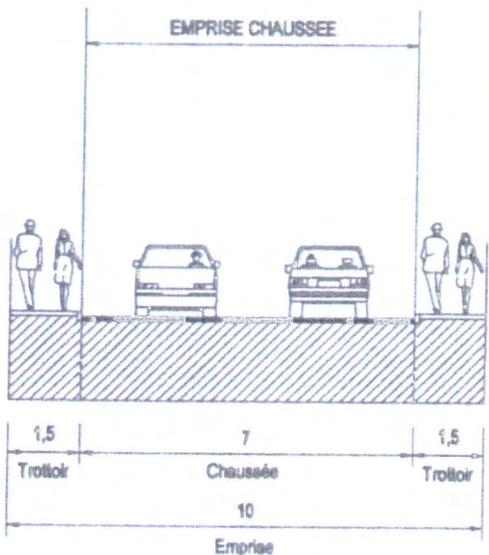


CONSTITUTION DE LA CEINTURE DU "COEUR DE VILLE" EN ZONE 30

- 1 - Mise en réseau de l'ensemble des parties du centre et notamment des différents parkings en vue d'un "épaississement" de la ville-rue
Mutation possible des parcelles rue Loustalot et rue des Tilleuls
- 2 - Liaison automobile entre le parking et la rue Loustalot avec plateau surélevé , modérateur de vitesse
- 3 - Voie nouvelle entre l'avenue de la Libération et la route de Léognan
- 4 - Réaménagement du cours du Général de Gaulle entre la place Rounégoux et le carrefour avec l'avenue de la Libération: élargissement des trottoirs et matériaux nobles.
- Plateaux surélevés aux entrées de la zone 30 et le long de la ceinture du centre pour modérer la vitesse
- Plantation d'alignements d'arbres rendant lisible la ceinture du "coeur de ville"

La ceinture de cœur de ville

EXISTANT

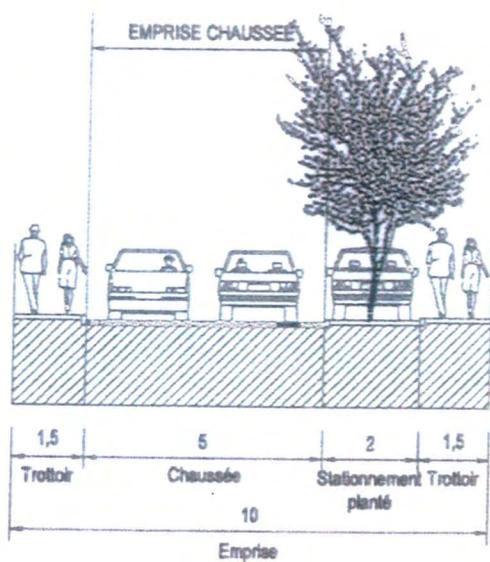


Rue de Loustalot



Rue des Tilleuls

PROJET



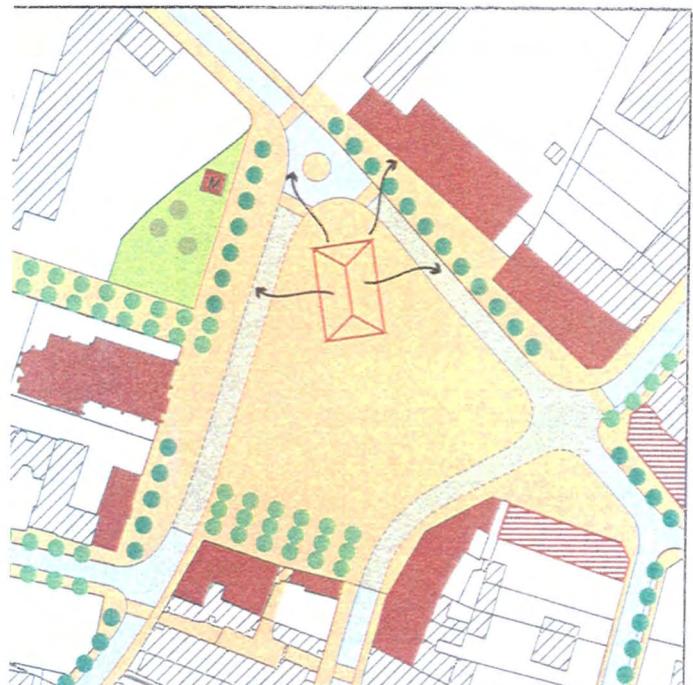
Avenue de la Libération



Avenue de la Libération

Postulat: Création d'un parking semi-enterré

SCENARIO 1



Une halle de marché, implantée au nord de la place, offre l'occasion au marché de réinvestir le centre ville. Elle permet en outre de revitaliser les commerces situés au nord de la place.

Aux abords de la place, des **voies semi-piétonnes** sont aménagées de manière à faciliter les traversées piétonnes et à réduire la vitesse de l'automobiliste

Le carrefour de Gaulle/ rue des Erables est réaménagé avec démolition du salon de coiffure et reconstitution d'une façade commerciale entre la place et la rue des Tilleuls (amorce de l'épaississement du centre vers l'est)

La liaison piétonne entre la place et le secteur des écoles est mise en scène par un double alignement d'arbres

Le monument aux morts est déplacé vers le square

SCENARIO 2



- L'implantation d'un programme commercial au nord de la place, favorise une revitalisation permanente des commerces situés au nord

SCENARIO 3



- Maintien d'une partie de la place en aire de stationnement, intégré sous un mail d'arbres

SCENARIO 4



- La place retrouve des limites claires et lisibles grâce à la constitution de **deux façades urbaines** au nord-ouest et au sud.

- Au nord, un programme mixte associant habitat et commerces permet de dynamiser un secteur délaissé.

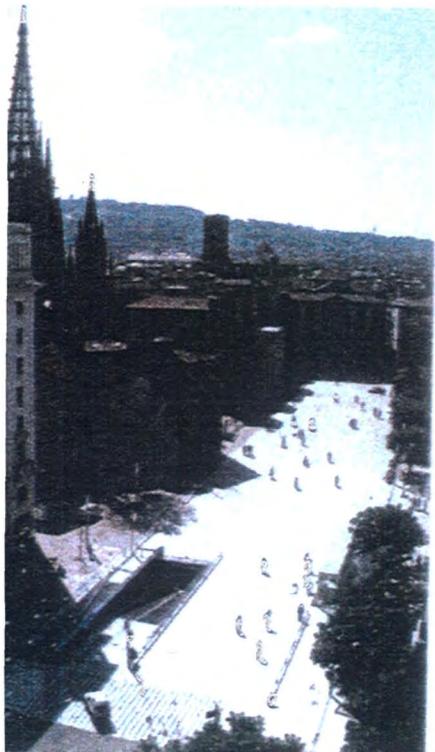
- Au sud, une **façade "active"** est retrouvée par l'implantation de terrasses de cafés et de vitrines commerciales. Ainsi, un programme d'extensions des commerces existants permet de délaisser une orientation vers les voies au profit d'une orientation vers la place.

- Création d'un **square** au coeur de la place qui remplace ainsi l'ancien

LA PLACE DE GRADIGNAN: UNE NOUVELLE IMAGE.

UNE PLACE "MINERALE" DE VILLE:

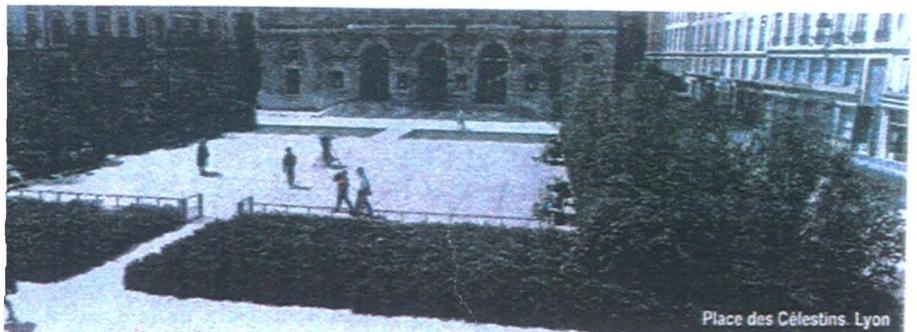
- Un vaste espace ouvert, libre, sorte de parvis qui met en scène l'église.
- Une grande place qui peut être investie par de multiples manifestations: marché, brocantes, foires, fêtes...
- Un caractère urbain lisible et identifiable, propre au cœur de Gradignan, distinct de la Ville-Parc.



Place de la cathédrale. Barcelone



Place de l'université. Barcelone



Place des Célestins. Lyon

UNE PLACE "JARDIN" DE BOURG:

- une place composée de sous espaces adaptés à des usages spécifiques et quotidiens du centre-ville.
 - Des espaces ouverts et libres pour la circulation des piétons
 - Des espaces ombragés pour le repos
 - Des espaces ensoleillés accueillant des terrasses de cafés
- une forte présence végétale à l'image de la ville-parc.



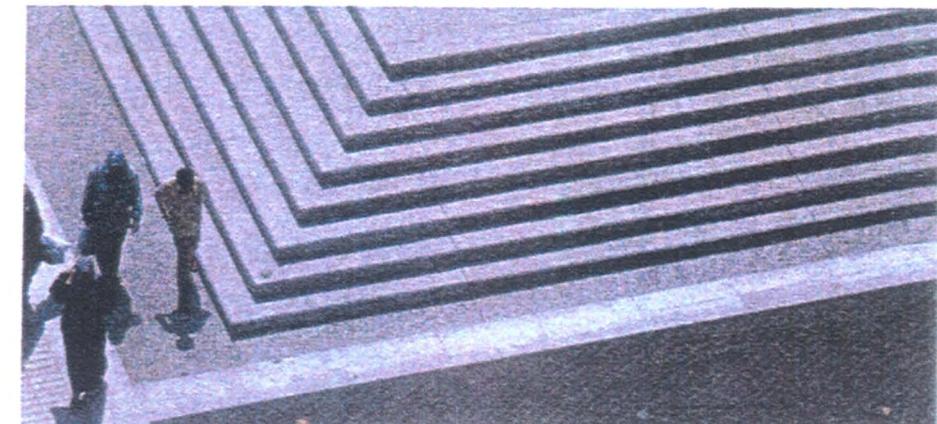
St Genis-Laval



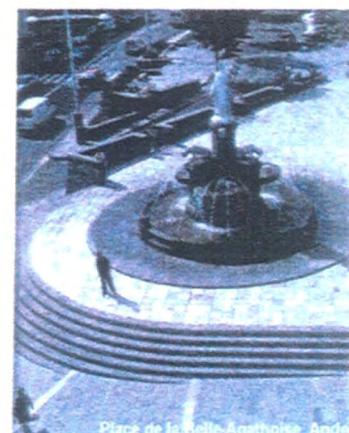
St Genis-Laval

LA TOPOGRAPHIE:

- au delà d'une contrainte, la topographie représente une occasion d'enrichir le projet d'aménagement par de multiples procédés: emmarchements, pas d'ânes, rampes... Le traitement du relief peut mettre en scène une montée vers le parvis de l'église.
- c'est aussi un moyen de créer une limite entre les espaces piétonniers et les espaces de circulation.
- Ce travail permet d'intégrer un parking semi-enterré.



Parc de Can Zam Santa Coloma de Gramenet



Place de la Belle Agathe. Andorre



Parc de Can Zam Santa Coloma de Gramenet