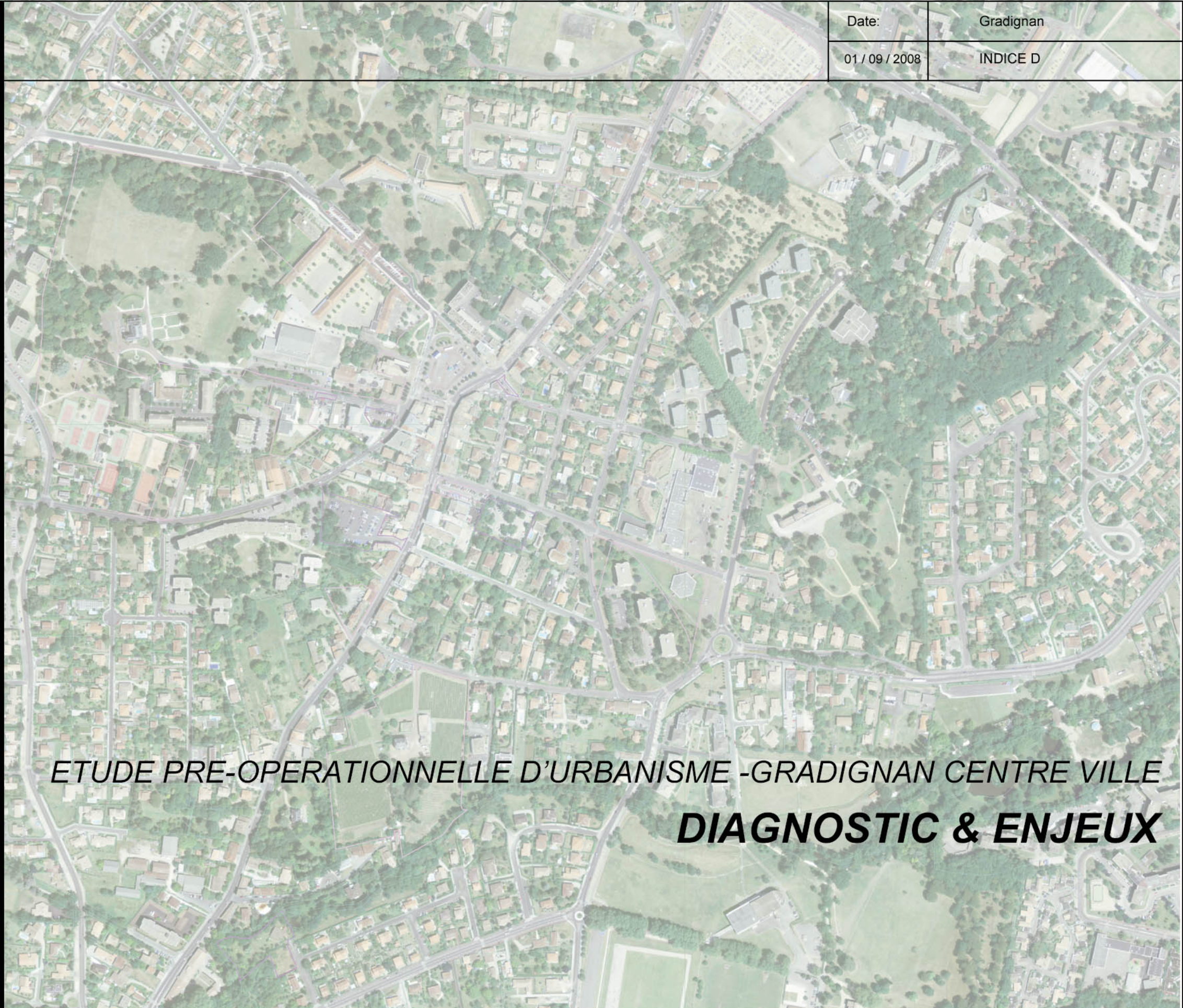
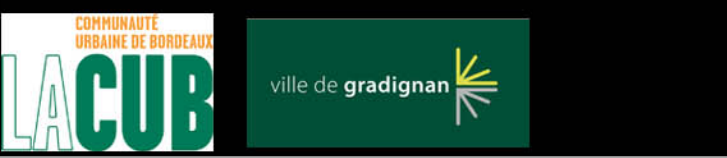


Date:	Gradignan
01 / 09 / 2008	INDICE D



ETUDE PRE-OPERATIONNELLE D'URBANISME -GRADIGNAN CENTRE VILLE
DIAGNOSTIC & ENJEUX

GRADIGNAN: Etude pré-opérationnelle d'urbanisme dans le secteur Centre-Ville
Phase 1: DIAGNOSTIC et ENJEUX

EQUIPE D'ETUDE:
 AUGIER / GUENIOT ARCHITECTES - URBANISTES
 ATELIER ARCADIE: EMMANUEL PRIEUR / PAYSAGISTE
 ATIS CONSEIL: URBANISME
 SECOTRAP INGENIERIE INTERNATIONALE

SOMMAIRE

Date

05 /2008

PREAMBULE . _____ p.3

1- LE GRAND TERRITOIRE: ECHELLE D'AGGLOMERATION , ECHELLE COMMUNALE. _____ p.4

2- LE PERIMETRE D'ETUDE _____ p.13

2.1 Les contraintes environnementales et réglementaires

2.2. Le foncier

2.3 Activités économiques et équipements

3- ANALYSE URBAINE _____ p.23

3.1 L'image de Gradignan

3.2. La structure paysagère

3.3 La structure urbaine

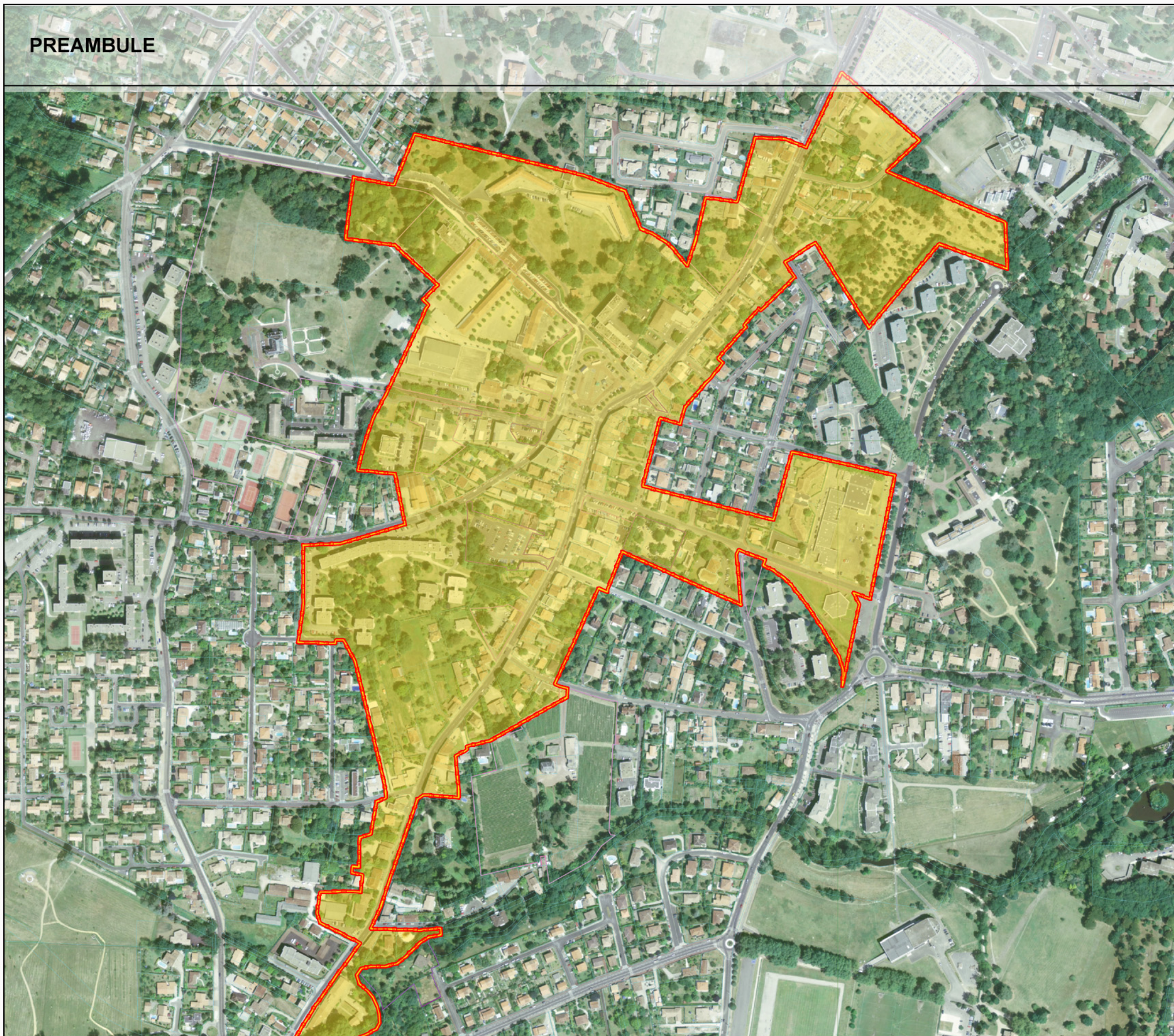
3.4 Les espaces publics

4- LES ENJEUX. _____ p.57

ANNEXES :

Dossier A4 : ETAT INITIAL .

Plan A0 : LA SYNTHESE DES ENJEUX.



Depuis plusieurs années la commune de GRADIGNAN a engagé des réflexions sur le devenir de son centre. Ces réflexions ont été enrichies par l'étude préalable réalisée par le CREHAM. Cette étude a été axée particulièrement sur l'espace public. Il s'agit maintenant d'élargir le spectre de la réflexion pour élaborer une réflexion à plusieurs échelles qui donnera la cap des années futures de la commune pour développer son centre ville.

La Communauté Urbaine a décidé de lancer une étude pré opérationnelle d'urbanisme . Nous avons été sélectionnés pour effectuer cette étude en trois phases :

- 1- Diagnostic et Enjeux
- 2- Plan de référence
- 3- Programme d'actions.

Le périmètre d'étude de 37 ha se situe donc sur la commune de Gradignan, entre le cimetière au nord et le prieuré de Cayac au Sud avec une surépaisseur entre l'ancienne (Château de l'Ermitage) et la nouvelle Mairie (Château de Laurenzanne)

Le présent rapport constitue la phase 1 : Diagnostic et Enjeux.

Ce diagnostic se présente comme une synthèse orientée dans le sens du projet, de l'analyse des éléments constitutifs du contexte, des études en cours, des règlements et de leur impact.

Il n'est pas une étude exhaustive des constituantes d'un site, mais il a vocation à en faire émerger l'essentiel, afin de constituer un socle de projet.

Nous avons donc analysé à la fois les réflexions en cours (étude préalable), les règlements (PLU ..) mais aussi les servitudes et contraintes particulières. L'ensemble de cette analyse est concentré dans l'annexe : « Etat initial : Gradignan »

Nous présentons ce rapport en 4 chapitres :

1. Le grand territoire : Echelle de l'agglomération - échelle communale
2. Le périmètre d'étude
3. L'analyse urbaine
4. Les enjeux

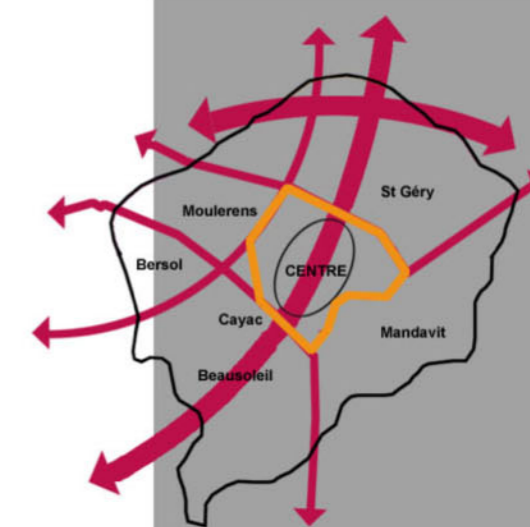
Accompagné d'une annexe : « Etat Initial »

Date

05 /2008



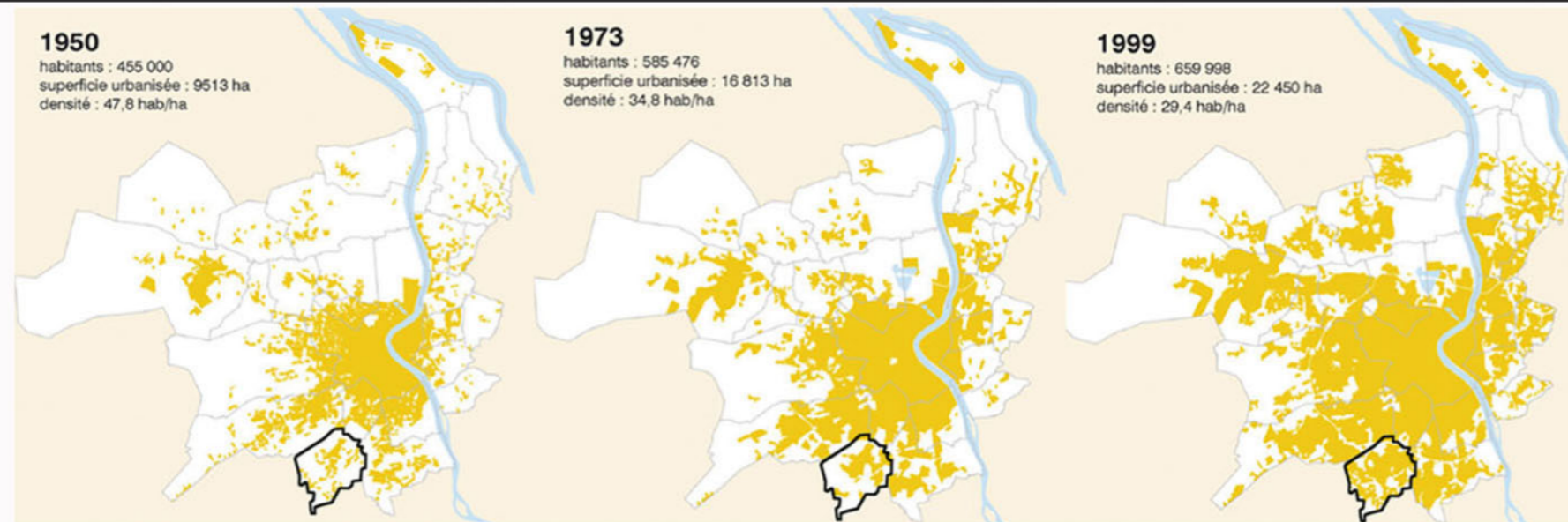
1. LE GRAND TERRITOIRE: ECHELLE D'AGGLOMERATION - ECHELLE COMMUNALE



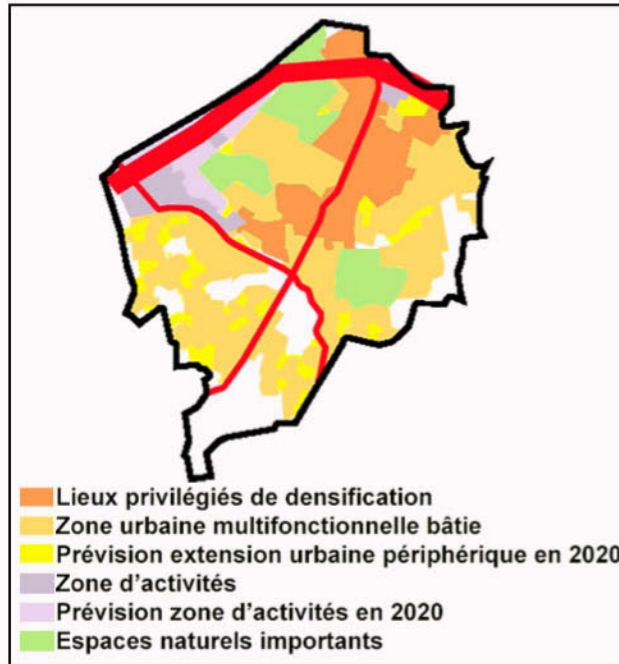
SYNTHESE DES PRECONISATIONS DU SCOT SUR LA COMMUNE DE GRADIGNAN

Date

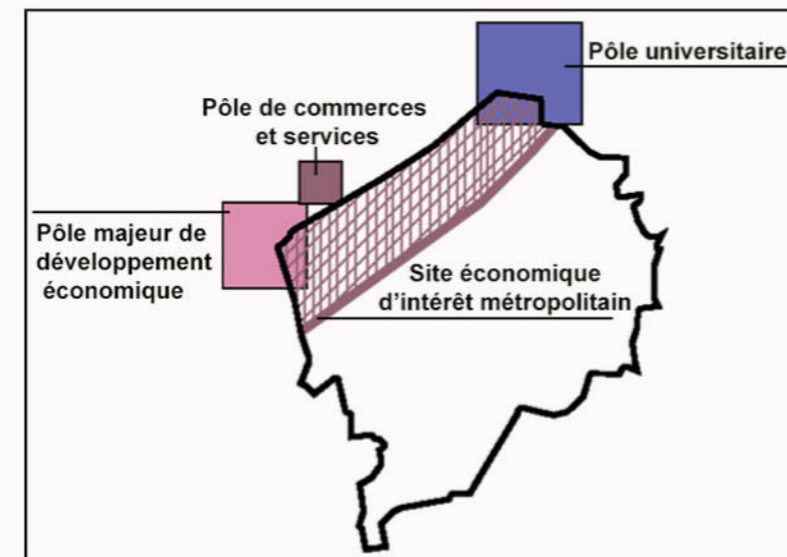
05 /2008



Depuis une trentaine d'années, la périphérie bordelaise s'est accrue considérablement, au dépend de la ville-centre qui, elle, a peu évolué, telles qu'en témoignent les cartes ci-contre. Pour contrer les conséquences néfastes liées à l'étalement urbain de l'aire urbaine bordelaise, le SCOT met l'accent sur plusieurs points importants: la nécessité de contrôler l'urbanisation des secteurs périphériques comme Gradignan, en proposant services et équipements, en oeuvrant pour l'équité sociale et en maîtrisant la mobilité. Il s'agira également de valoriser les grands espaces naturels et d'encourager les traitements paysagers dans les opérations d'aménagement.



A l'échelle communautaire, la commune de Gradignan est moins attractive, en terme de centralités, que ses communes voisines. C'est pour cette raison qu'elle n'est pas considérée dans le SCOT comme une commune de développement prioritaire. Cependant, on constate quelques préconisations concernant le développement urbain pour la commune, notamment la densification du centre ville le long de la RN10 sur la moitié nord de la commune. Quant au développement économique de la commune, il semble principalement concentré au nord ouest.



Concernant les bases d'informations apportées par le SCOT sur l'habitat et le foncier, il est à préciser le pourcentage de 1.25% de constructions de logements sur la durée 1999-2004, qui pourra être maintenu.

La moyenne des tailles de parcelles des logements individuels est de 1200m², alors que celles des communes voisines, telles que Pessac et Talence ont une surface moyenne comprise entre 600 et 800m².

Le SCOT préconise pour la commune de Gradignan la création de 1700 logements par an sur le sud-ouest de la CUB. Ce chiffre pourra être rapporté à l'échelle de la commune pour proposer un nombre de logements en cohérence.

- Espaces naturels urbains
- Espaces naturels majeurs
- Espace naturel urbain majeur
- Espaces naturels à protéger
- Espaces naturels en discontinuité
- Eau Bourde
- Espaces économiques

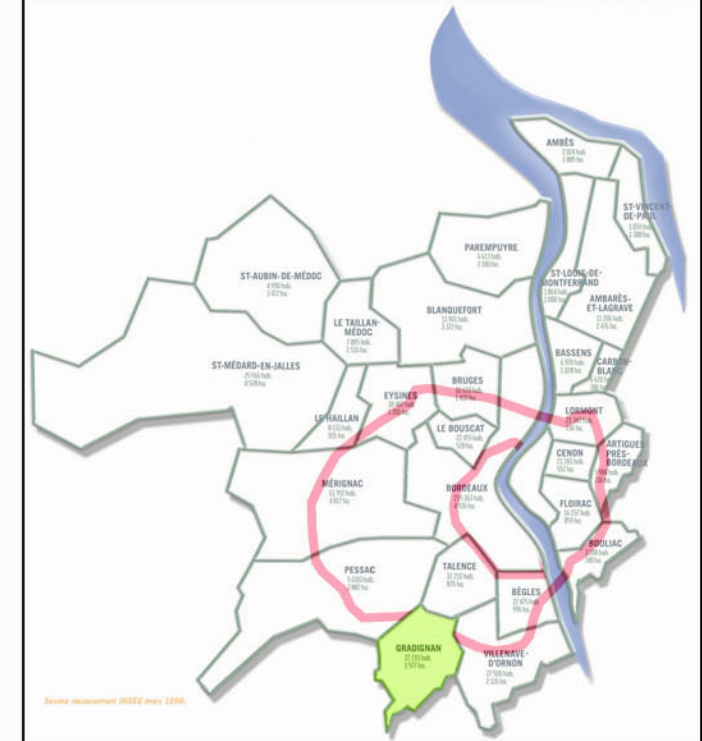
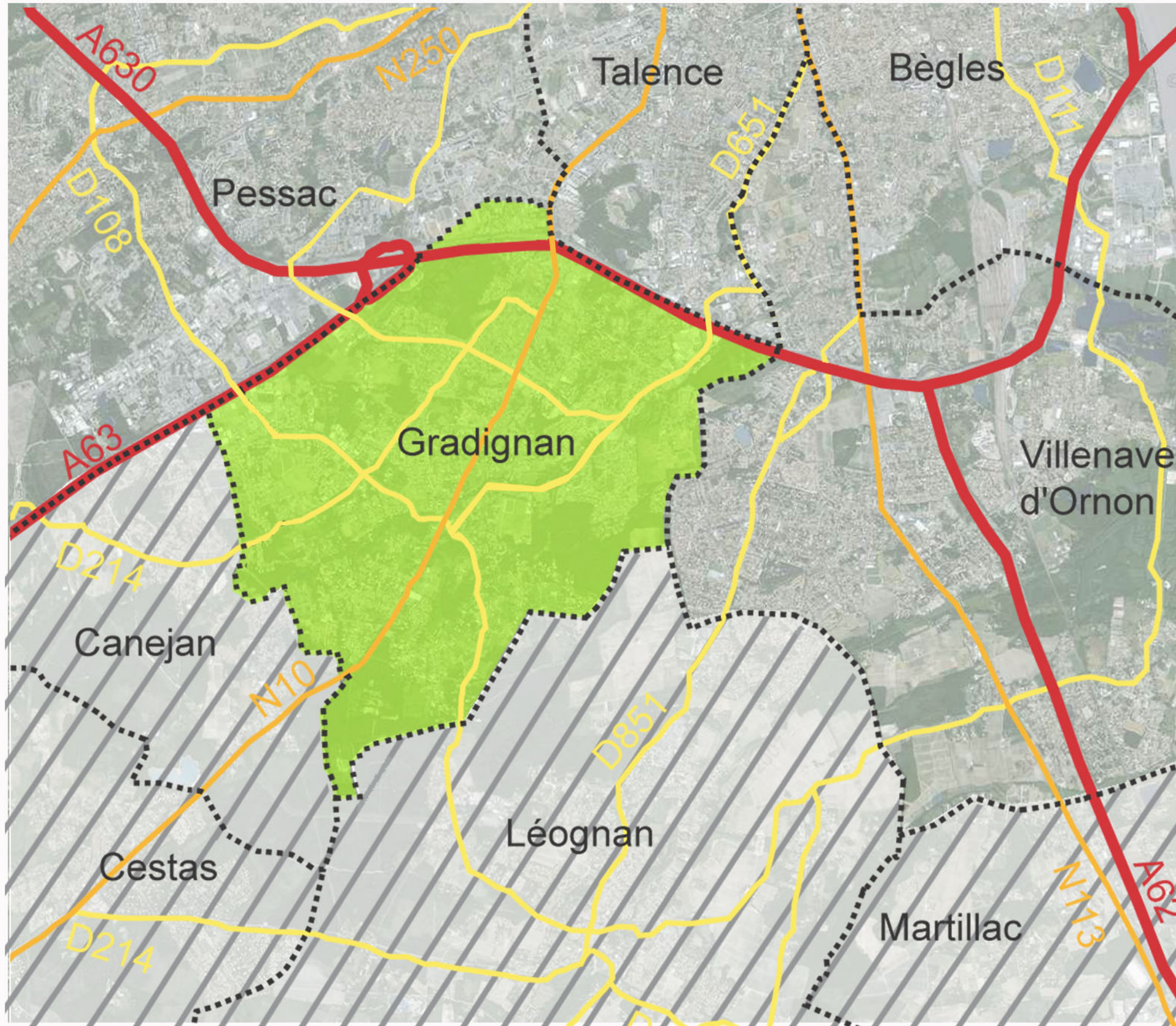


Les préconisations du SCOT sur les problématiques de déplacements et de paysage mettent en évidence sur la commune de Gradignan la présence de l'Eau Bourde ainsi que des espaces naturels urbains à valoriser. Le document planificateur précise également la présence de sites naturels inscrits au patrimoine sur le territoire de Gradignan. En effet, cette commune reste très attractive pour le reste de l'aire urbaine bordelaise de par ses richesses paysagères.

Ce schéma de synthèse qui présente la destination générale des sols met en avant les différents espaces naturels que regroupent la commune.

GRADIGNAN, LE SEUIL VERT DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE

Date	Echelle 1 / 40 000è
05 /2008	



Située dans la deuxième couronne de l'agglomération, la ville de Gradignan constitue l'entrée Sud de l'aire urbaine bordelaise.

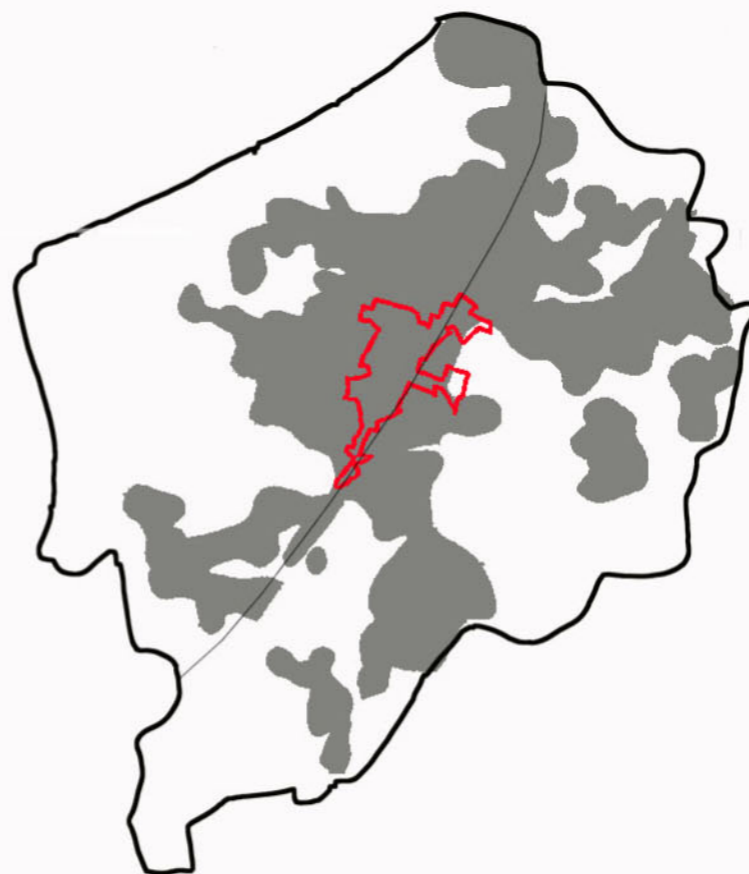
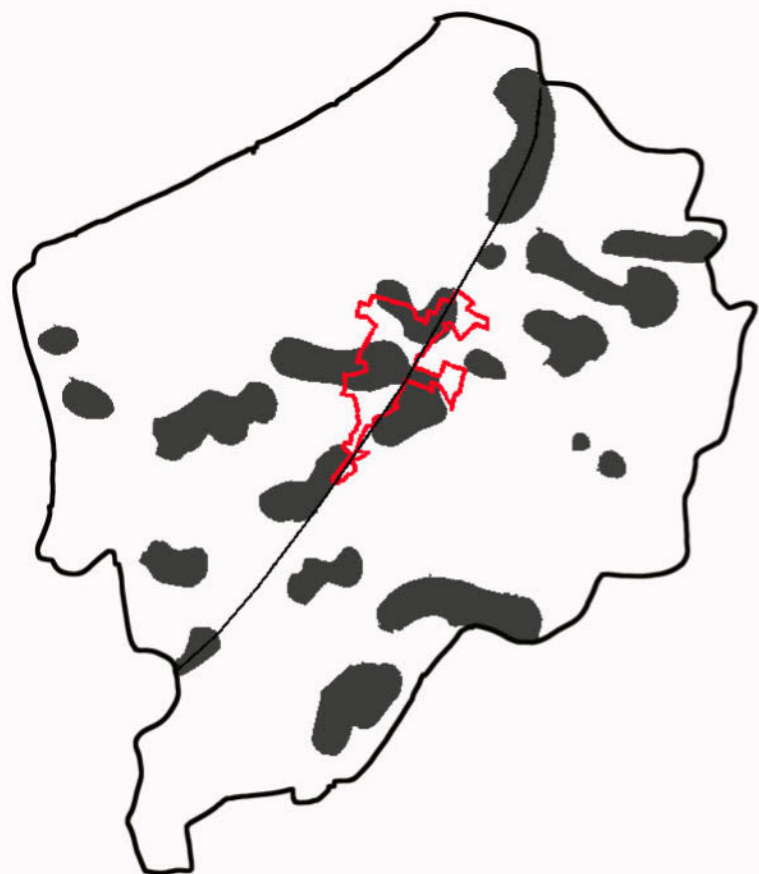
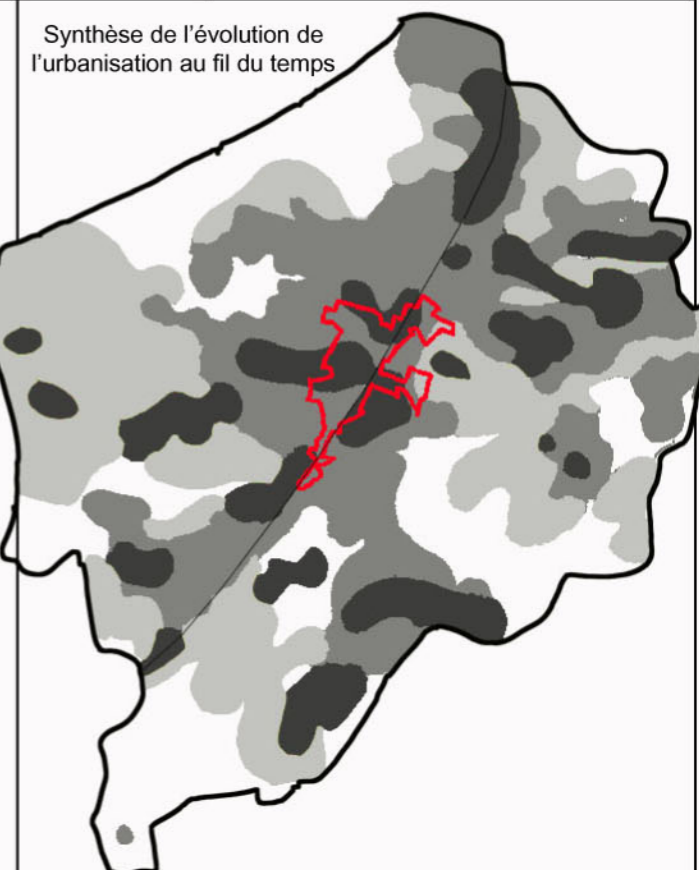
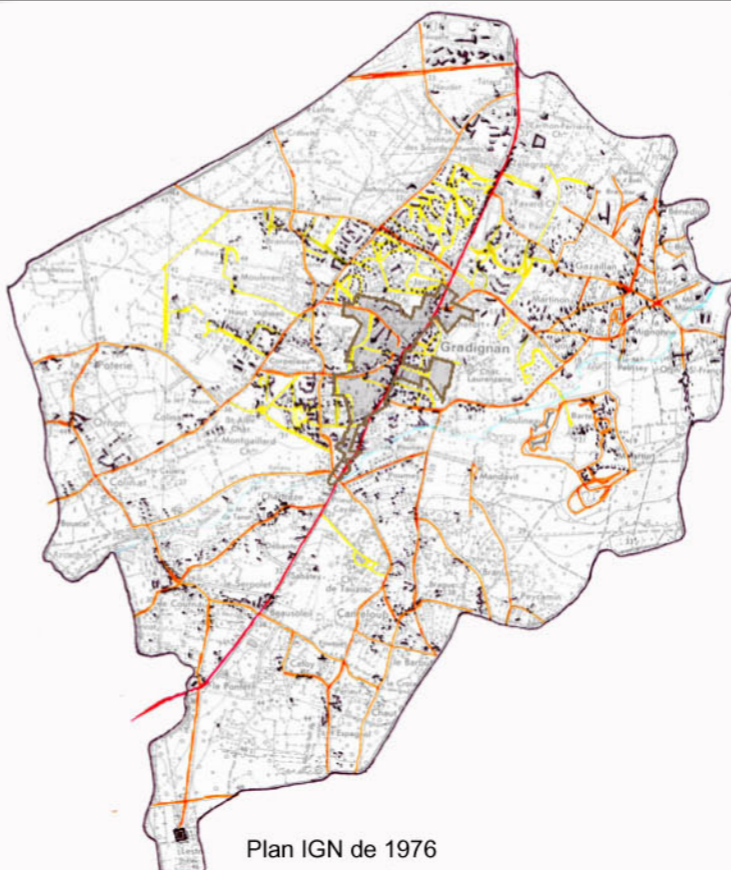
De par sa position stratégique, elle induit un contact entre les communes hors CUB (Léognan, Cestas et Canéjan) et les communes les plus dynamiques de la CUB, notamment Pessac et Talence. Ces contacts ont un impact conséquent sur la commune. En effet, le nord de Gradignan très dynamique de par sa densité et son développement économique contraste de manière significative avec le sud de la commune, à l'aspect plus rural. L'ensemble du territoire communal s'inscrit donc à l'interface entre campagne et urbanisation.

Peuplée de près de 23000 habitants, Gradignan concentre près de 3.5% de la population de la CUB.

Considérée comme le seuil vert de l'agglomération bordelaise, elle puise ses caractéristiques dans la richesse de ses ressources paysagères.

L'EVOLUTION DE L'URBANISATION SUR LA COMMUNE DE GRADIGNAN

Date	Echelle 1 / 50 000è
05 / 2008	



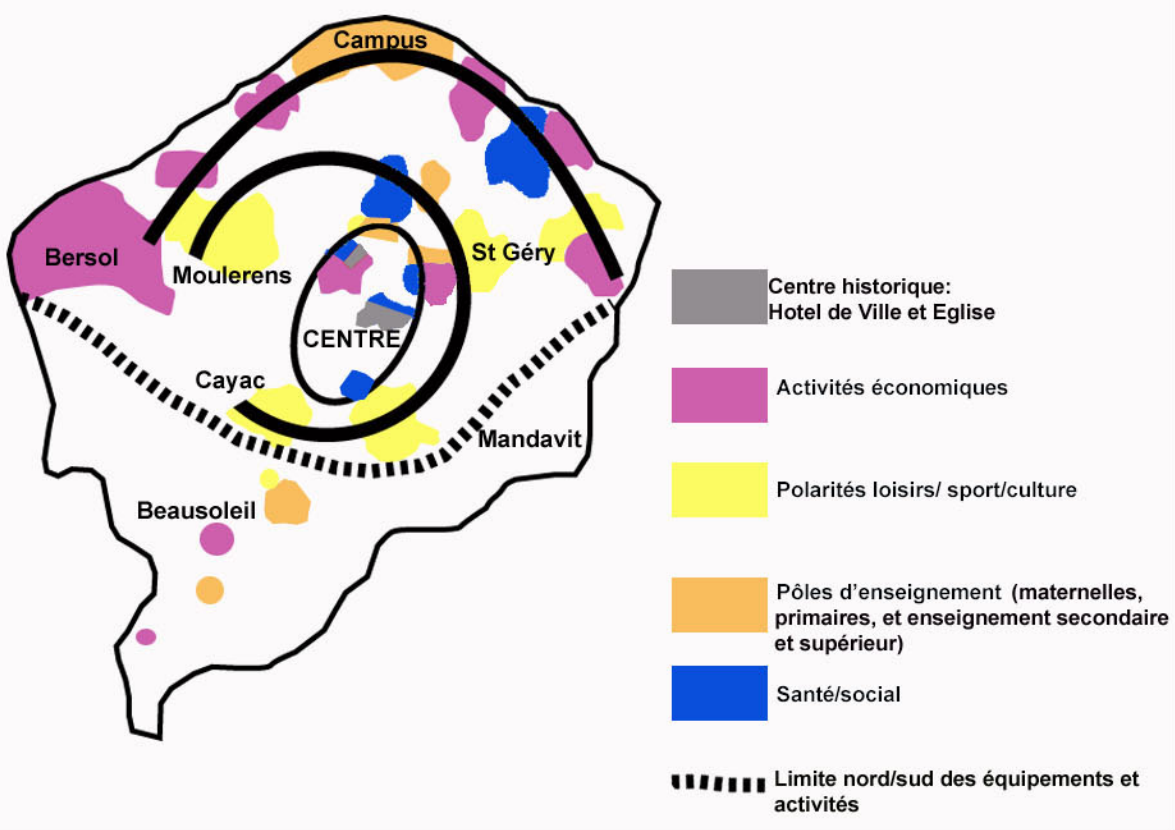
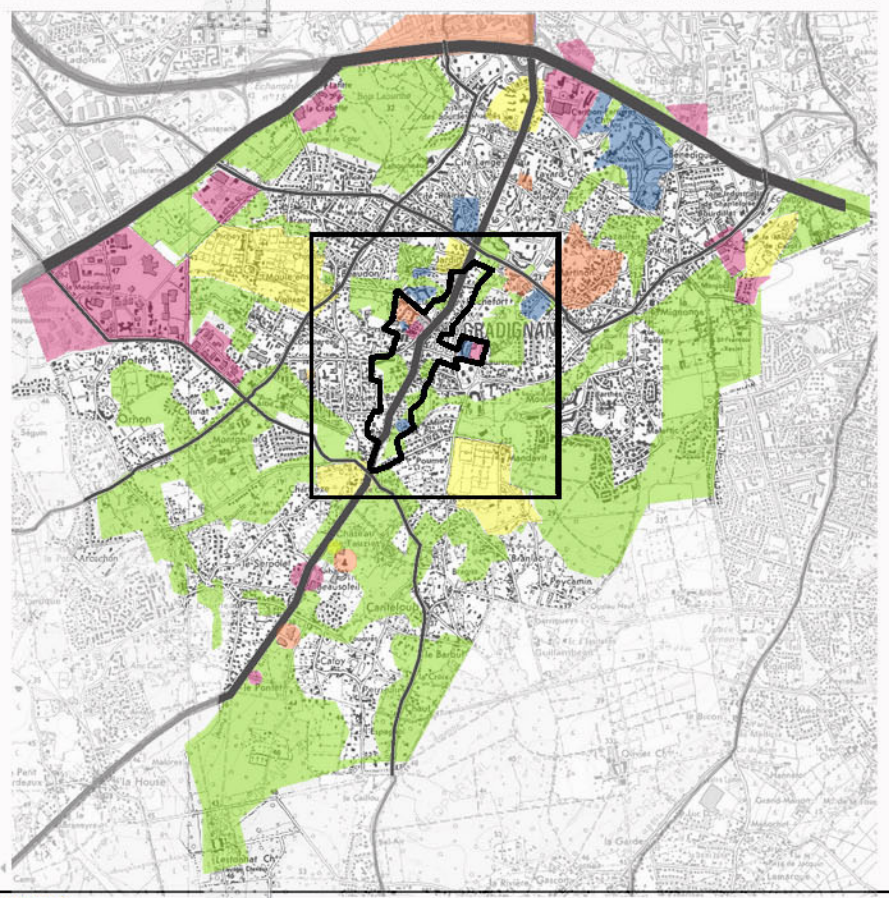
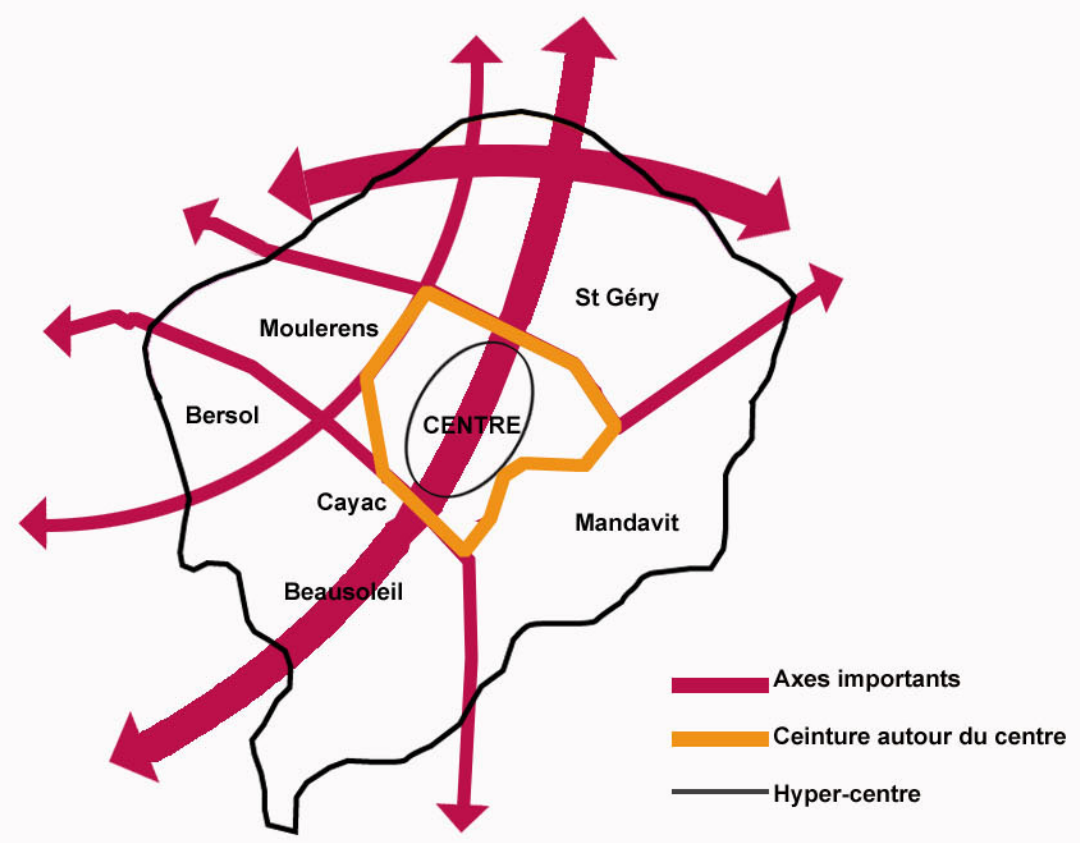
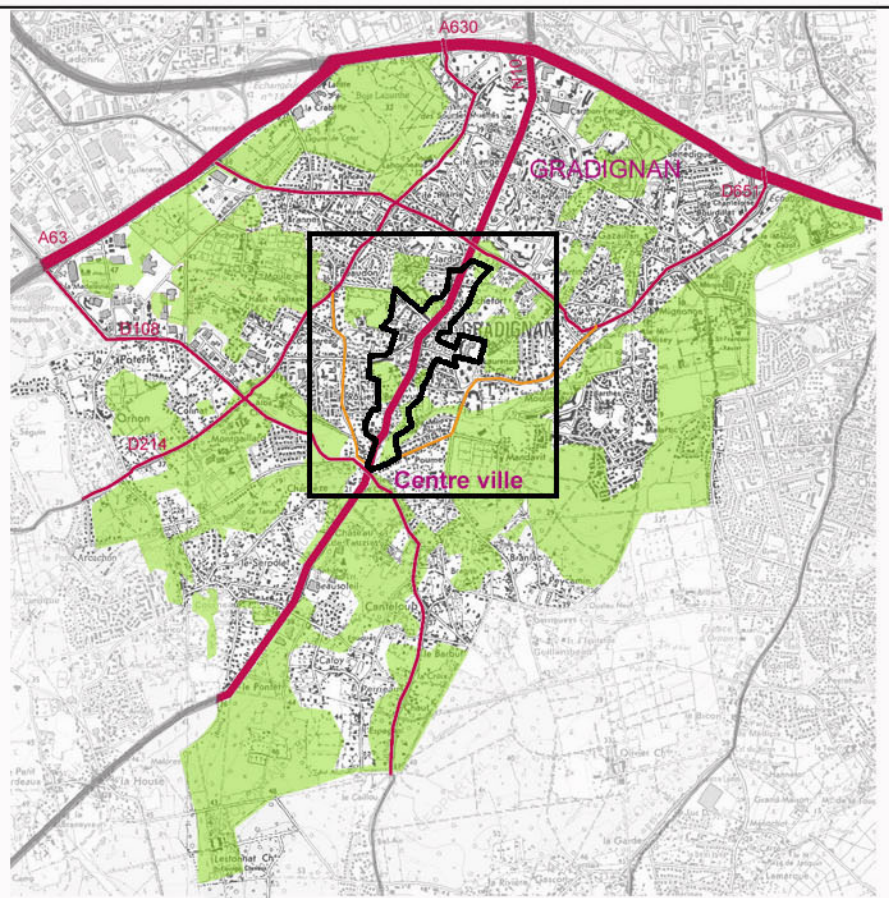
Historiquement, l'urbanisation s'est constituée le long de la N10, voie principale de la commune. Caractérisée par son activité viticole, Gradignan s'est légèrement développée en épaisseur par l'implantation de châteaux (les "Crus").

Dans les années 70, on perçoit la densification effective au nord de la commune. En effet, la présence de logements collectifs et de maisons individuelles groupées rend compte des premiers symptômes de l'évolution démographique. Des hameaux se sont également constitués au cours du XXème siècle. La densification qui s'est produite au nord de la commune contraste particulièrement avec la faible densité du sud de la commune, qui s'apparente davantage à un territoire périurbain.

On remarque sur le plan IGN actuel l'urbanisation qui s'est étendue à l'ouest et surtout à l'est de la commune par la construction notamment du quartier de Malartic. Le sud de la commune, même s'il se modernise notamment par la réhabilitation d'anciens locaux agricoles transformés architecture contemporaine, conserve sa faible densité et son identité historique.

LES GRANDES COMPOSANTES DU TERRITOIRE COMMUNAL

Date	Echelle 1 / 25 000è
05 /2008	



La ville de Gradignan est traversée par des infrastructures lourdes, qui garantissent la bonne desserte de la commune: la rocade, l'autoroute, la nationale 10, la D108, la D651 mais également la D214.

Ces voies quadrillent le territoire communal. Les plus importantes, la rocade ainsi que la N10, induisent une circulation de haute vitesse. La route nationale, qui traverse Gradignan en son centre, a un rôle déterminant puisqu'elle induit un caractère routier qu'il semble primordial de faire évoluer. En effet, il semble nécessaire de lui offrir une spécificité plus urbaine, de sorte que cette voie trouve sa place à l'échelle du quartier.

Les deux départementales transversales permettent de connecter la commune au reste de l'agglomération mais également au territoire hors CUB. Ces RD permettent également de constituer une ceinture routière autour du centre de Gradignan, ce qui n'est que peu lisible à l'échelle de l'automobile.

On remarque également sur cette première carte la forte présence d'espaces verts, naturels, historiques et agricoles.

On constate une composition concentrique des grandes polarités de la commune de Gradignan.

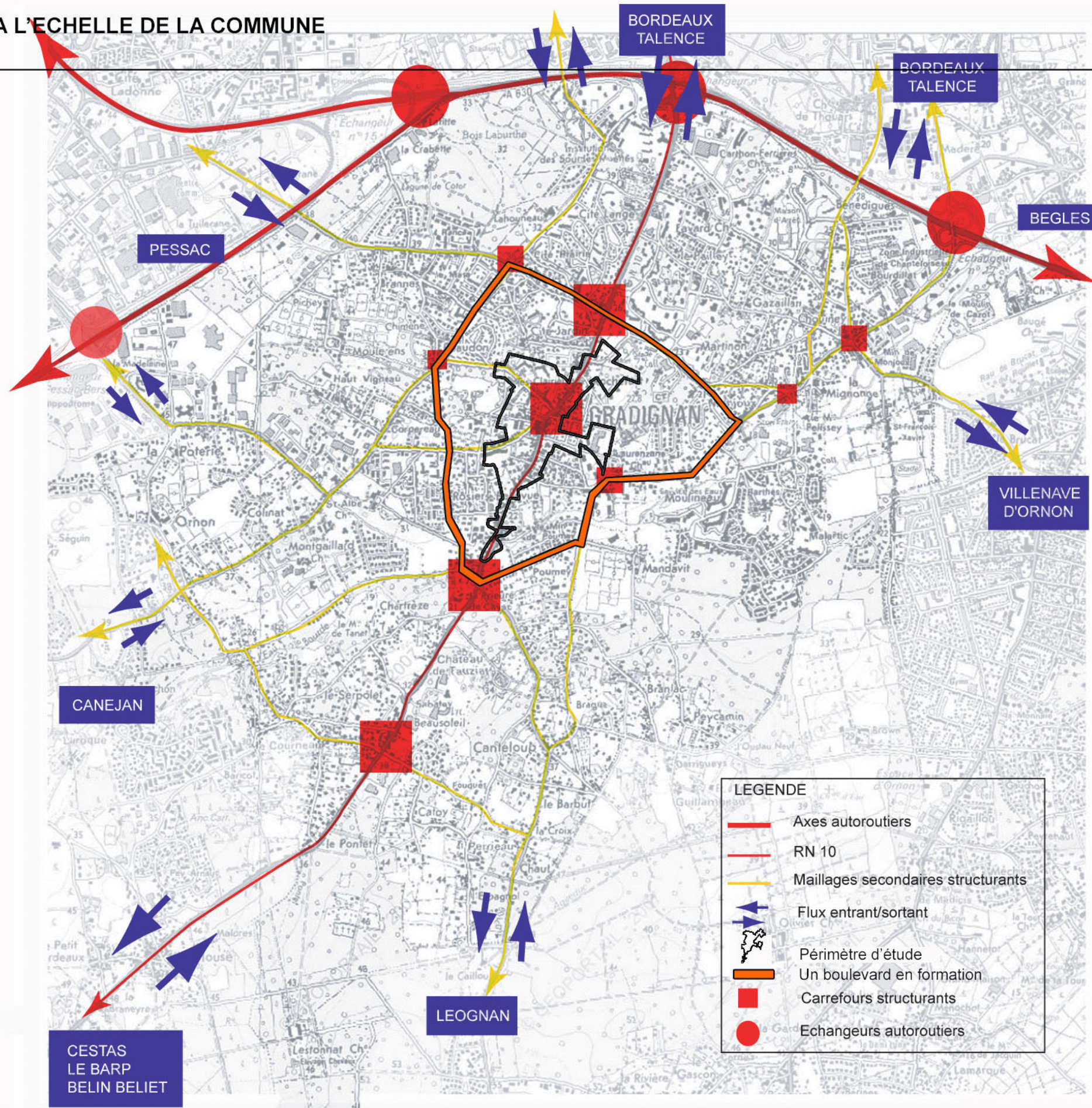
Les zones d'activités sont reléguées sur les pourtours de la commune, notamment au Nord-est et nord ouest de Gradignan. Ceci témoigne du dynamisme économique de la commune, qui reste connectée par ce biais aux communes avoisinantes, notamment Pessac, Talence et Villenave d'Ornon. Le domaine universitaire qui se situe sur Talence et Pessac s'étend jusqu'au nord de Gradignan, ce qui renforce l'attractivité de la commune et participe à faire de Gradignan un territoire d'enjeu communautaires.

Sur une deuxième couronne virtuelle, entre les limites communales et le centre ville de Gradignan, on trouve des équipements de loisirs (culture/sport), de santé (maison de retraite / centre social) et d'enseignement (écoles).

Les pourtours du centre ville, se caractérisent par la présence de plusieurs équipements de même type, mais également les éléments primordiaux du centre ancien, l'église et l'Hôtel de Ville. L'activité viticole des châteaux est également présente: elle reflète une grande identité régionale (appellation Pessac-Léognan).

Les grandes polarités sont donc majoritairement implantées au nord de la commune, ce qui témoigne d'un déséquilibre dans la répartition des activités à l'échelle communale. Le sud comprend d'autres commerces et équipements principalement concentrés le long de la RN10 tels que les pépinières Le Lann, des concessionnaires de voitures, le lycée des Graves et quelques commerces autour du pôle d'échange de Beausoleil.

LA MOBILITE A L'ECHELLE DE LA COMMUNE



LEGENDE

- Axes autoroutiers
- RN 10
- Maillages secondaires structurants
- ↔ Flux entrant/sortant
- Périmètre d'étude
- Un boulevard en formation
- Carrefours structurants
- Echangeurs autoroutiers

Date	Echelle 1 /25000è
05 /2008	

CONSTAT:

- la commune est desservie par deux axes autoroutiers périphériques (rocade A 630 et A 63) qui lui assurent une bonne connectivité interurbaine et la proximité directe à des axes structurants d'échelons régionaux et européens ;
- la RN 10, axe majeur structurant le territoire, scinde la commune en deux , irrigue le centre bourg (avenue Charles de Gaulle) et concentre la majorité des flux automobiles de transit (transit suburbain et transit régional) ;
- l'ensemble du maillage s'organise sur un corridor nord/sud ;
- un maillage secondaire irrigue l'ensemble de la commune et la raccorde rapidement aux communes périphériques et aux pôles d'attractivité du sud de l'agglomération bordelaise ;
- ce maillage constitue une alternative efficace à la RN 10, mais n'est emprunté comme itinéraire secondaire que par les habitués (mouvements pendulaires domicile/travail) ;
- le réseau est généralement emprunté pour effectuer les trajets domicile/travail entre les communes situées au sud (Canéjan, Cestas, Léognan...), la ville centre Bordeaux et les pôles structurants de l'agglomération bordelaise ;
- les flux entrants/sortants restent concentrés sur la RN 10, couplés aux deux voies parallèles à celle-ci (route de Canéjan, route de Léognan) ;
- la connexion RN 10 et maillage secondaire s'articulent autour de carrefours jouant le rôle d'entrée de ville, souvent saturés aux heures de pointe.
- Un itinéraire forme une ceinture du centre: un véritable boulevard en formation.

FAIBLESSES:

- Le rôle structurant de la N10 se retourne contre la ville en générant un étranglement dû au transit parasite.
- Le boulevard en formation n'est pas encore suffisamment lisible et structuré.(articulations, continuités, identité...)
- Le corridor Nord Sud de Transport en commun s'ajoute au trafic routier de la N10.

ENJEUX:

- Dédoubler les flux (corridor TCSP séparé de la route N10)
- Affirmer le rôle de boulevard par ses articulations avec le centre notamment.

EQUIPE D'ETUDE:

AUGIER / GUENIOT ARCHITECTES - URBANISTES
 ATELIER ARCADIE: EMMANUEL PRIEUR / PAYSAGISTE
 ATIS CONSEIL: URBANISME
 SECOTRAP INGENIERIE INTERNATIONALE

RESEAU DE PISTES CYCLABLES SUR LA COMMUNE DE GRADIGNAN

Date

Echelle 1 / 25 000e

05 / 2008



Il existe sur Gradignan un réseau de pistes cyclables qui semble assez satisfaisant car il sillonne le territoire, principalement d'est en ouest et donne l'occasion de traverser des espaces verts intéressants, comme le parc de Mandavit, le parc d'Ornon, le Bois de Laburthe.

Si le réseau de circulation douce est présent sur la commune, il reste discontinu. Il serait donc intéressant de lier davantage tous ces axes de promenade et ces cheminements doux pour créer un véritable réseau alternatif à celui de l'automobile.

LEGENDE

Vélo

- Piste cyclable (2005)
- Autres aménagements (2005) :
 - Aires piétonnes
 - Bandes cyclables
 - Contre-sens cyclables
 - Couloir de bus ouvert aux cyclistes
- Piste cyclable en cours ou programmée
- Autre aménagement en cours ou programmé
- Itinéraire cyclable océan entre-deux-mers
- Parc de stationnement payant avec emplacement sécurisé pour vélo
- Parc relais tramway avec emplacement sécurisé vélo
- Parking payant

- Autoroute, rocade et route nationale
- Route
- Voie ferrée
- Mairie
- Hôtel de la Cub
- Etablissement d'enseignement secondaire
- Aéroport
- Gare
- Limite communale
- Centre historique de Bordeaux

Tramway

- Tramway
- Station Ligne A
- Station Ligne B
- Station Ligne C
- Tramway phase 2
- Terrain de sport
- Fleuve, rivière, plan d'eau
- Espace naturel (bois, marais, ...)
- Parc Intercommunal des Jalles

0 1 2 Kilomètres

Sources : CUB SIG 2006, IGN FTN 2000, © IGN - PARIS 2006, Autorisation n°22060037, BASE DE DONNEES BD TOPO© IGN - 2000, Paramétrage par GEOSAT du SIG CUB, Reproduction Interdite

LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Date

05 /2008

Le constat

Un réseau de transport en commun se structure sur les voies principales :

- le réseau se compose de 4 lignes ;
- les lignes 41 et 42 et 43 relient le centre de Gradignan et Gradignan Malartic à Talence et Thouars. Elles sont utilisées notamment par des étudiants se rendant au pôle universitaire tout proche.
- la ligne 80 établissant la jonction entre Pessac et le centre de Gradignan. C'est la ligne structurante du réseau puisqu'elle dessert l'Est de la commune (secteur Malartic) et le sud (Lycée des Graves), du point de vue de son tracé. Elle reste cependant sous utilisée (15 à 20 AR par jour.)

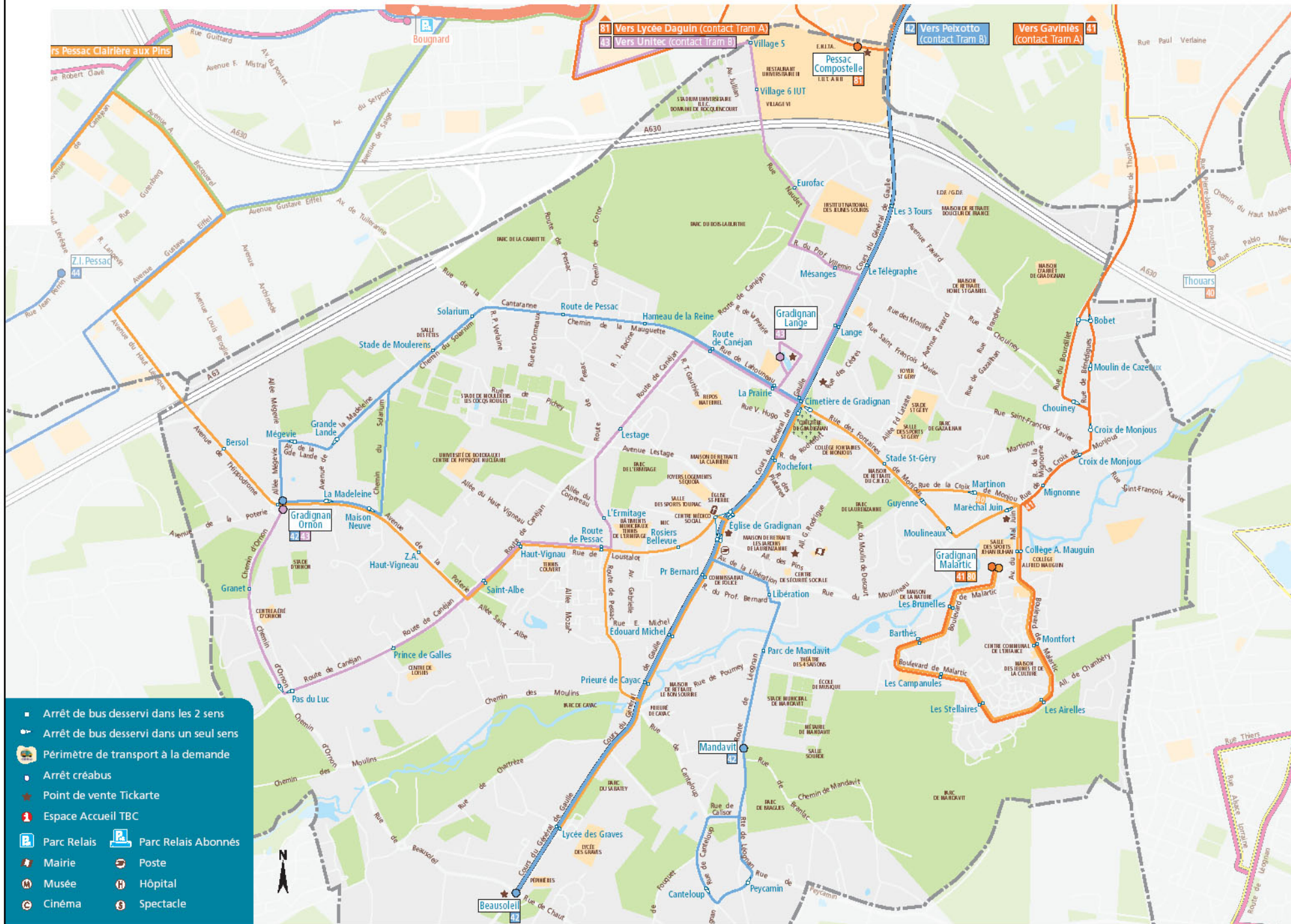
- le point modal est situé à l'entrée nord de la commune, d'où un décalage certain avec le pôle de centralité matérialisé par la place Roumégoux.

L'analyse

- le réseau de bus est essentiellement tourné vers un usage de transports scolaires en direction des collèges, lycées et des facultés ;
- il est relié au réseau Tram (lignes A et B – Talence / Bordeaux / Pessac) ;
- aucune liaison n'existe entre Gradignan et Villenave-d'Ornon (réseau CUB).

Le réseau devra monter en puissance avec la réflexion sur les lieux de densification de la commune. Celui ci pourrait s'étendre sur la boucle des "boulevards" si elle est renforcée. Cela permettrait d'assurer la desserte du centre ville.

Une sur largeur est en emplacement réservé pour un prolongement / élargissement de voirie le long du parc de la mairie(35m). C'est une emprise capable d'accueillir un TCSP.



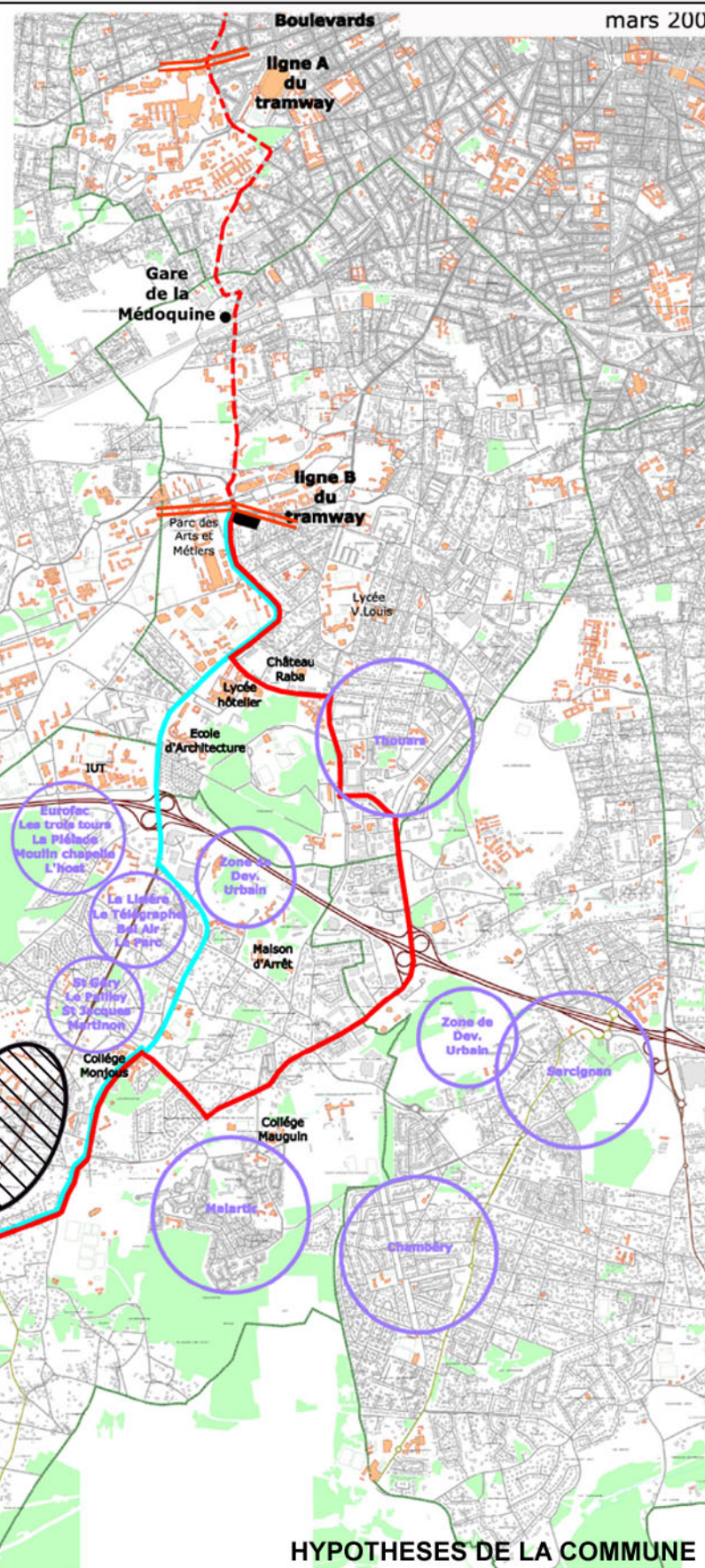
GRADIGNAN

HYPOTHESES DU RESEAU TCSP

Date

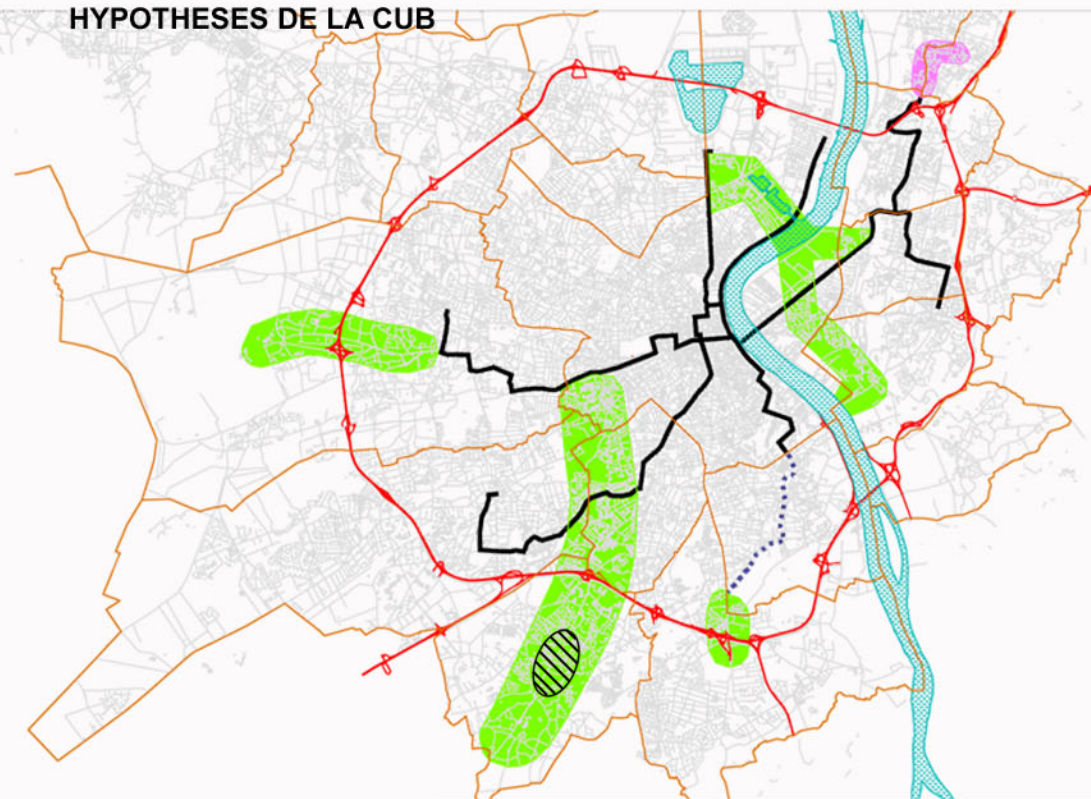
05 /2008

Hypothèses de corridors de TCSP à étudier desservant Talence Sud (Thouars), les secteurs densifiés de Villenave d' Ornon (Sarcignan, Chambéry) la Ville de Gradignan, jusqu'aux portes Sud de la CUB



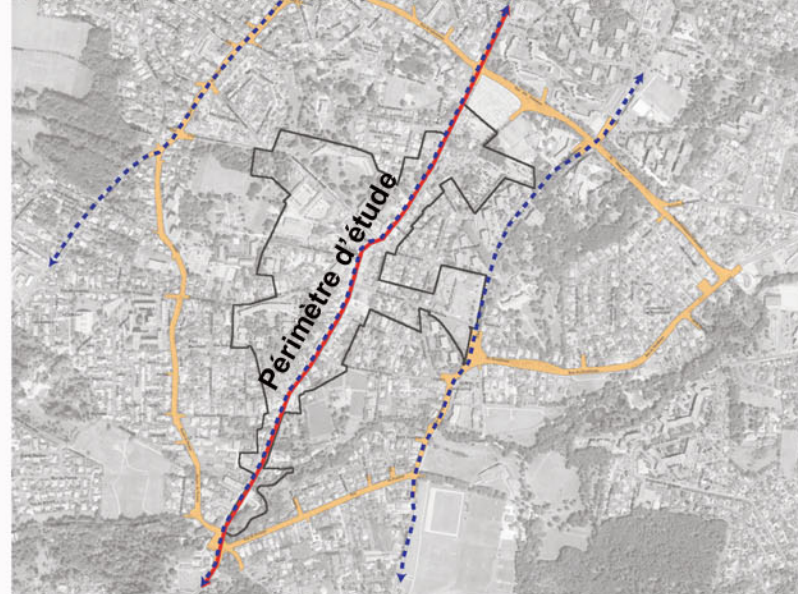
mars 2007

HYPOTHESES DE LA CUB



- Etude de définition d'un TCSP confiée à un prestataire extérieur
- Etude de définition d'un TCSP menée par la CUB (DDU)
- Site d'étude

HYPOTHESES DE 3 TRACES DE TCSP A ETUDIER PAR LA DDU POUR TRAVERSEE CENTRE VILLE.



La Direction des Déplacements Urbains de la CUB a lancé une étude sur les possibilités de tracés de TCSP sur la commune de Gradignan. A ce jour aucune hypoyhèse n'est privilégiée.

A l'échelle du périmètre d'étude, il y a 3 hypothèses qui seront étudiées pour la traversée du centre ville de la commune: 3 tracés passant soit à l'est , soit au centre, soit à l'ouest du centre.

Le projet de TCSP aura un impact sur le territoire. Il devra donc dans un second temps orienter le projet de requalification du centre ville de Gradignan.

Sans être déterminant dans la volonté de développement du centre ville, l'hypothèse retenue d'un TCSP et de son tracé aura forcément une influence sur les équilibres (attraction commerciale notamment d'une station) .