

ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE –  
REALISATION D'ETUDES DE PROGRAMME  
D'INFRASTRUCTURES DE VOIRIE ET  
AMENAGEMENT D'ESPACES PUBLICS

## SAINT MEDARD EN JALLES

ETUDE DES ESPACES PUBLICS  
DU QUARTIER DES SABLONS

PROGRAMME - DIAGNOSTIC



**01.**

# **INTRODUCTION**

## OBJET DE L'ÉTUDE

### VERS UNE MEILLEURE GESTION DES ESPACES PUBLICS

L'étude porte sur la programmation de l'ensemble des espaces publics du quartier des Sablons à Saint-Médard-en-Jalles.

L'objectif de l'étude est d'apporter de l'aménité à ce quartier à travers la requalification des cheminements piétons, la création d'espaces de rencontre, d'attente, de loisirs, etc. Il est également question de renforcer les porosités entre le quartier et son contexte immédiat (espaces verts, sentiers piétons, équipements, commerces, etc.)

L'ensemble des voies, parkings, trottoirs, places, venelles et espaces verts sont à considérer comme mutables dans le cadre du projet de réaménagement global.

Le présent dossier constitue le diagnostic permettant d'appréhender les premiers éléments caractéristiques du site.

La concertation sera menée en parallèle afin de déterminer avec les habitants les problématiques rencontrées et les leviers d'actions à prioriser.

Cette matière permettra d'alimenter le diagnostic et constituera une base pour la phase « programme ».



**02.**  
**APPROCHE**  
**URBAINE**

## VOIRIE - CIRCULATION

La rue des Sablons est l'unique voie qui dessert l'ensemble du quartier des Sablons.

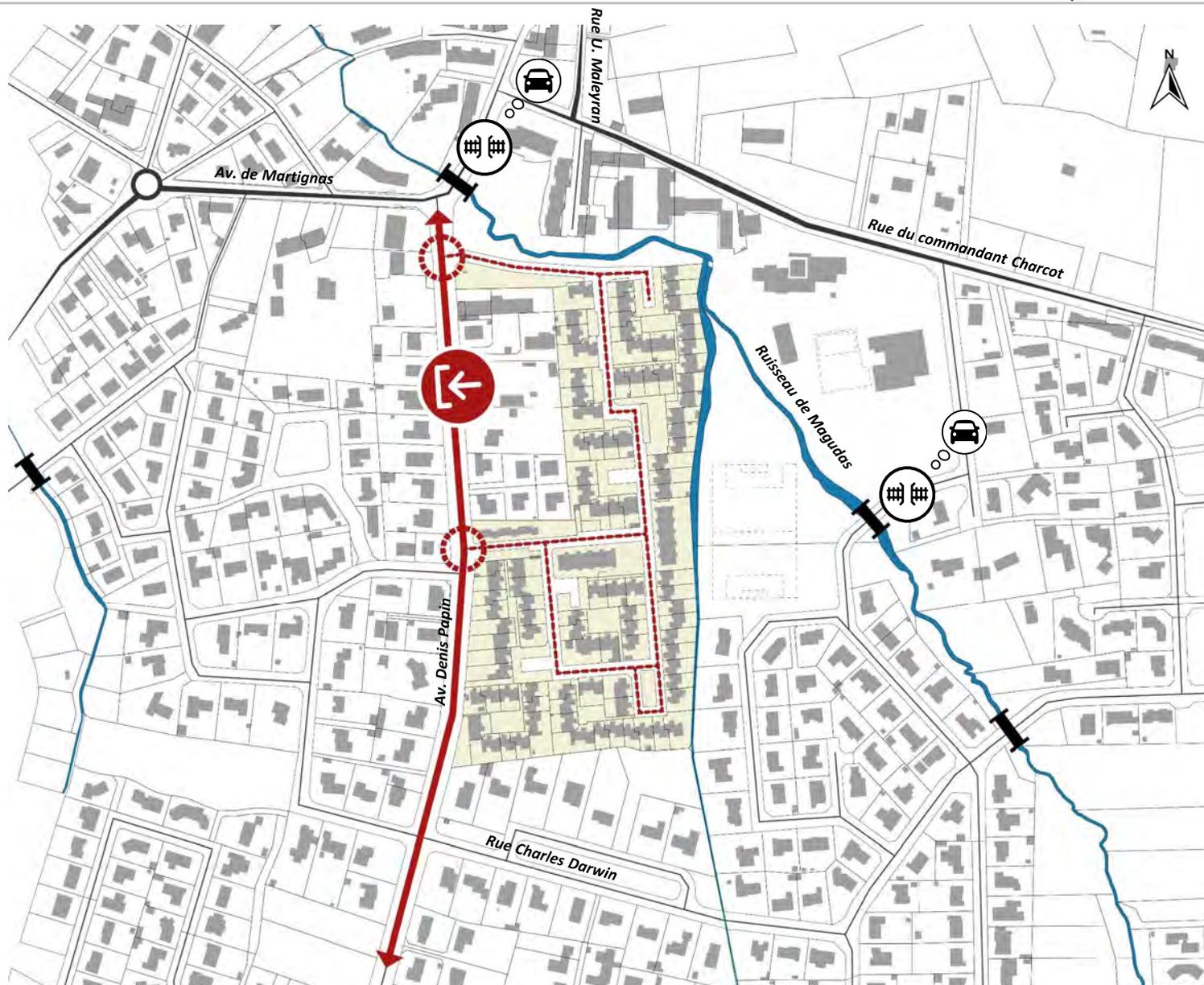
Cette voie de catégorie 4 se présente sous la forme d'une boucle, raccordée à ses deux extrémités à l'avenue Denis Papin, qui ne participe qu'à la desserte interne du quartier.

Cette configuration participe au caractère fermé du quartier, peu connecté au reste du tissu pavillonnaire qui s'étend à l'Ouest et sans traversée du ruisseau.

Sans être formalisée en zone 30, la vitesse est aujourd'hui limitée à 30 km/h dans le périmètre d'étude et on y constate une circulation apaisée du fait de la déconnexion du reste du réseau viaire.

L'avenue Denis Papin est également une voie de 4<sup>ème</sup> catégorie, toutefois, elle rabat le trafic vers l'avenue de Martignas qui est une voie de liaison intercommunale (2<sup>ème</sup> catégorie).

Les remontées de files sont récurrentes du fait de la configuration en courbe de l'intersection et des trafics sur l'avenue de Martignas.



## APPROCHE PAYSAGERE

Bien que peu nombreuses, les principales porosités existantes côté Est du quartier sont piétonnes : un pont piéton au Nord et un second au Nord-Est.

Ces deux ponts permettent un accès aux différents équipements ainsi qu'aux espaces de nature qui longent le ruisseau de Magudas.

Le ruisseau de Magudas et ses chemins de randonnées longent une partie du quartier de façon « confidentielle ».

La trame paysagère autour du ruisseau est aujourd'hui protégée et constitue l'un des seuls espaces de nature à proximité directe du quartier.

Le long du ruisseau Magudas et des constructions (axe Nord-Sud), deux trames d'Espaces naturels peuvent être relevées, contribuant aux continuités écologiques et paysagères, également inscrites au PLUi.

Cette trame paysagère traverse l'entrée principale au Nord du quartier où l'on retrouve l'aménagement d'une aire de jeux pour enfants.

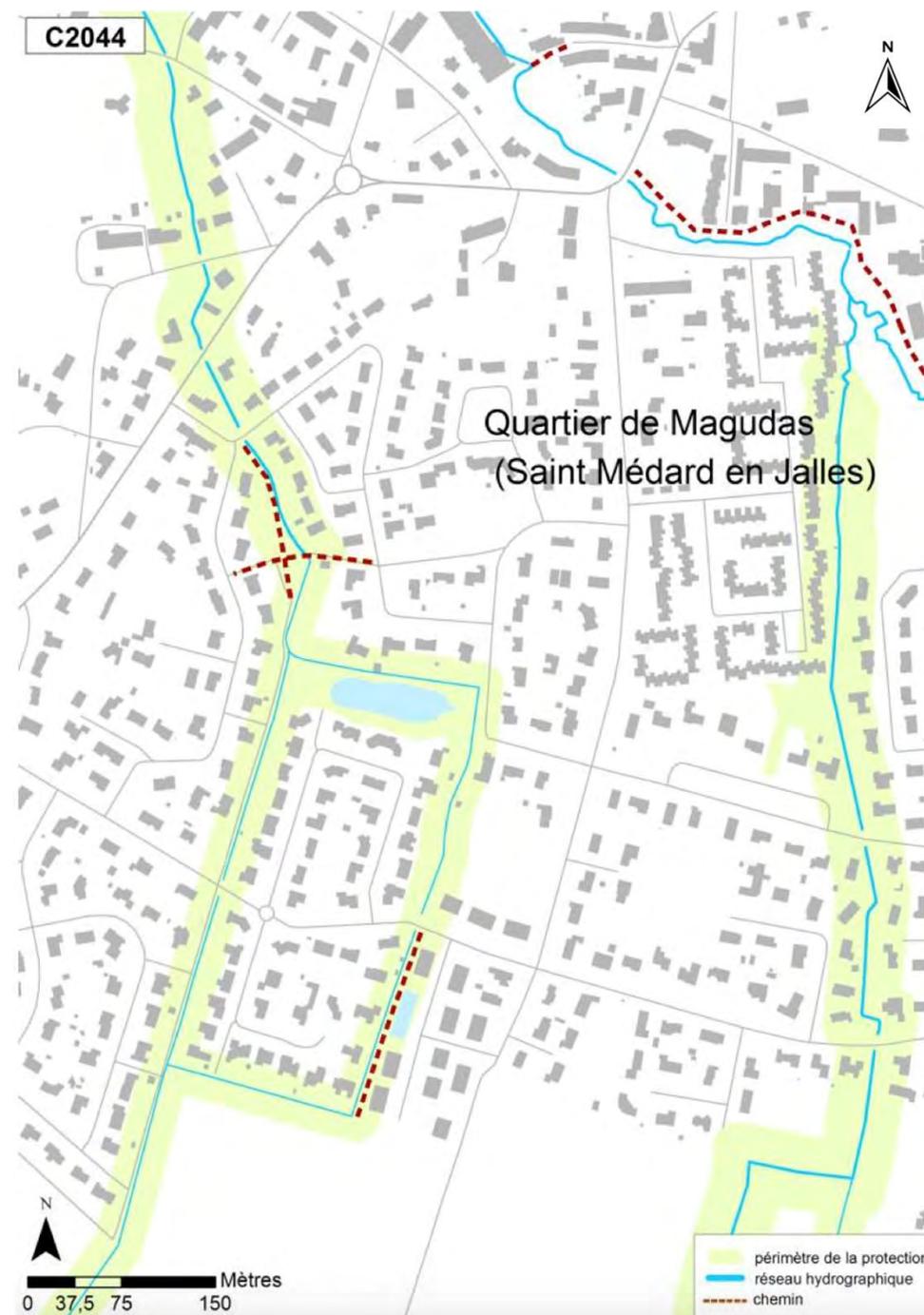
Ces espaces se situent à moins de 300 mètres à pied des habitations. Cependant, les accès sont limités, accentués par la présence d'une frange bâtie à l'Est, qui ne facilite pas les traversées.



## APPROCHE RÉGLEMENTAIRE

Sur l'ensemble du périmètre établi, le projet doit :

- Respecter une marge inconstructible de 4 m minimum de part et d'autre des cours d'eau, comptée depuis le haut des berges. Cependant, les surélévations et travaux d'amélioration du bâti sans extension sont autorisés s'ils ne mettent pas en péril la continuité écologique du cours d'eau et de ses berges.
- Préserver les cheminements qui longent les fossés et affluents et permettent l'accès aux espaces de nature.
- **Conserver ou réaliser les cheminements doux dans des dimensions minimales**, avec de faibles décaissements, et en revêtement poreux. Ils devront s'appuyer sur les composantes du site préexistant en tenant compte de la topographie, des masses végétales et en particulier boisées, des plantations d'alignement, présentant un intérêt paysager et/ou écologique, tout en minimisant l'abattage d'arbres.
- Préserver les espaces de respiration autour des fossés et affluents.
- Renforcer et réhabiliter la continuité des boisements en privilégiant les essences locales adaptées au caractère humide et des strates diversifiées.
- **Protéger les ripisylves le long des rives qui ne gênent pas la libre circulation des piétons, des cyclistes et des services d'entretien.**
- Conserver le caractère naturel des berges à l'exception de parvis ponctuels à destination du public.
- Privilégier les techniques du génie végétal pour conforter les digues, sauf contrainte ponctuelle liée à la protection du risque inondation.
- **Protéger les éléments du patrimoine hydraulique (écluses, pontons et amers...).**



## APPROCHE RÉGLEMENTAIRE

Sur l'ensemble du périmètre établi, le projet doit :

- Respecter une marge inconstructible de 10 m minimum de part et d'autre des cours d'eau, comptée depuis le haut des berges. Cependant, les surélévations et travaux d'amélioration du bâti sans extension sont autorisés s'ils ne mettent pas en péril la continuité écologique du cours d'eau et de ses berges. En zone naturelle et agricole, cette marge de recul s'élève à 30 m de part et d'autre du cours depuis le haut des berges, selon les mêmes dispositions de constructibilité que précédemment.
- Préserver, renforcer et réhabiliter la continuité des boisements en privilégiant les essences locales adaptées au caractère humide et des strates diversifiées.
- **Protéger les ripisylves le long des rives qui ne gênent pas la libre circulation des piétons des cyclistes et services d'entretien.**
- **Conserver le caractère naturel des berges à l'exception de parvis ponctuels à destination du public.**
- **Protéger les éléments du patrimoine hydraulique (écluses, pontons et amers...).**
- **Conserver les cheminements existants (notamment dans le quartier de Magudas cf. carte ci-dessous) ou réaliser les cheminements doux dans des dimensions minimales, avec de faibles décaissements, et en revêtement poreux.** Ils devront s'appuyer sur les composantes du site préexistant en tenant compte de la topographie, des masses végétales et en particulier boisées, des plantations d'alignement, présentant un intérêt paysager et/ou écologique, tout en minimisant l'abattage d'arbres.
- Lutter contre la progression des espèces invasives.
- Assurer la transition entre les espaces de nature de la jalle et les quartiers limitrophes.
- Toute nouvelle infrastructure franchissant les jalles doit préserver la continuité des berges et des milieux associés.



## LES ÉQUIPEMENTS

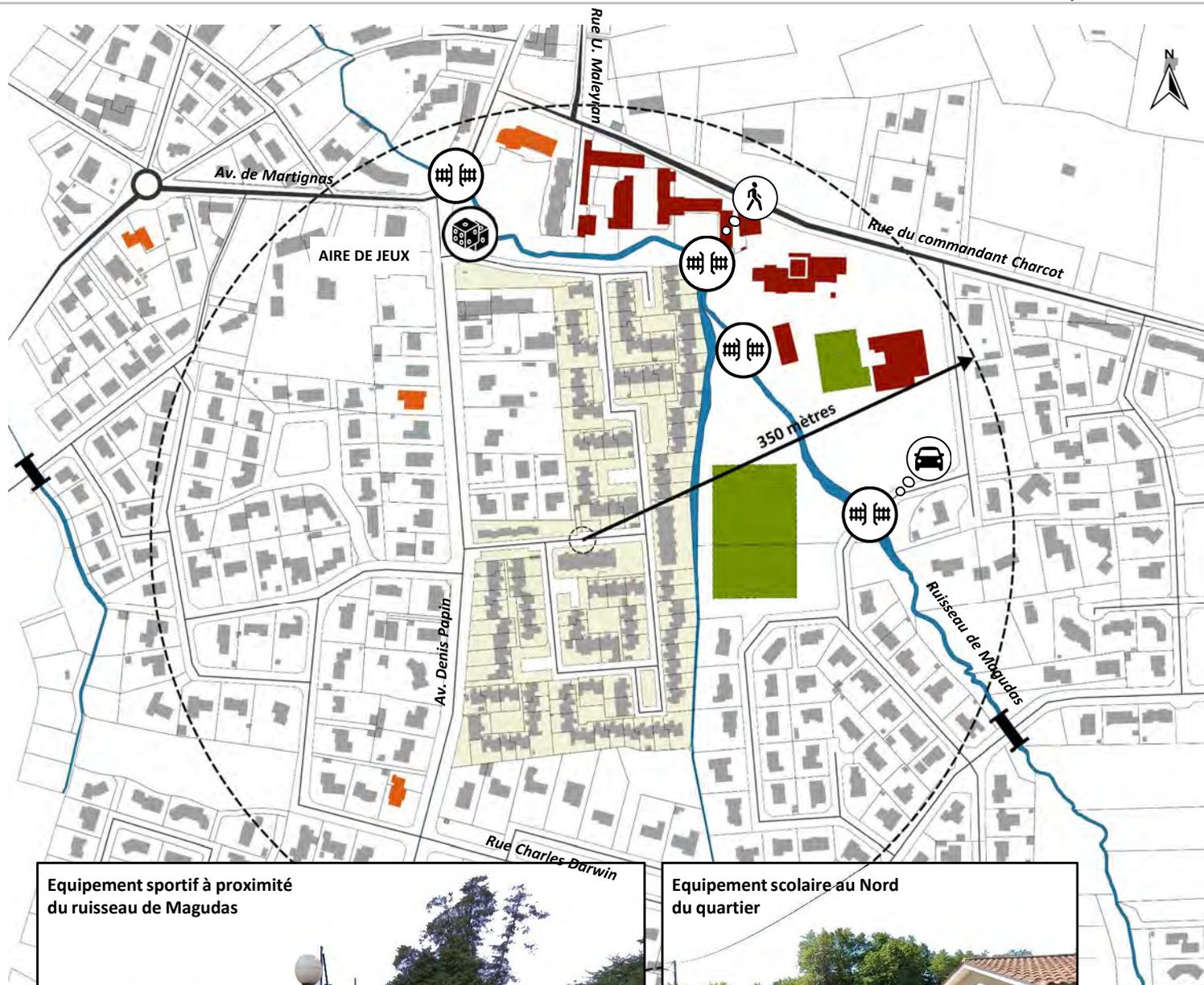
### LA PROXIMITÉ, UN ATOUT ESSENTIEL À PRENDRE EN COMPTE

Dans un rayon de 350 mètres côté Nord-Est, on retrouve différents équipements : école, centre social, terrains de sports, commerces, etc. Ils se situent de l'autre côté du ruisseau de Magudas et ne sont accessibles depuis le quartier qu'à travers un point principal de passage aménagé pour les piétons.

En voiture, les usagers sont dans l'obligation de faire tout le tour du quartier, par la rue du commandant Charcot au Nord ou la rue Charcot au Sud pour accéder aux équipements.

Cette difficulté justifie d'autant plus l'importance de cette notion de proximité piétonne qui constitue aujourd'hui un levier d'action essentiel dans l'aménagement futur du quartier et qui répond aux grands principes de la ville durable.

Les espaces publics doivent participer à reconnecter le quartier aux espaces de nature, aux équipements et services du secteur et ainsi, rendre effective cette notion de proximité avec la frange EST.



Équipement sportif à proximité du ruisseau de Magudas



Équipement scolaire au Nord du quartier



## LES TRANSPORTS EN COMMUN

Une seule ligne de transports en commun traverse le secteur. Il s'agit de la ligne de bus 71 qui permet de relier Merignac au Taillan-Médoc.

Les principaux arrêts se situent sur l'avenue Denis Papin, l'avenue de Martignas et la rue Charles Darwin.

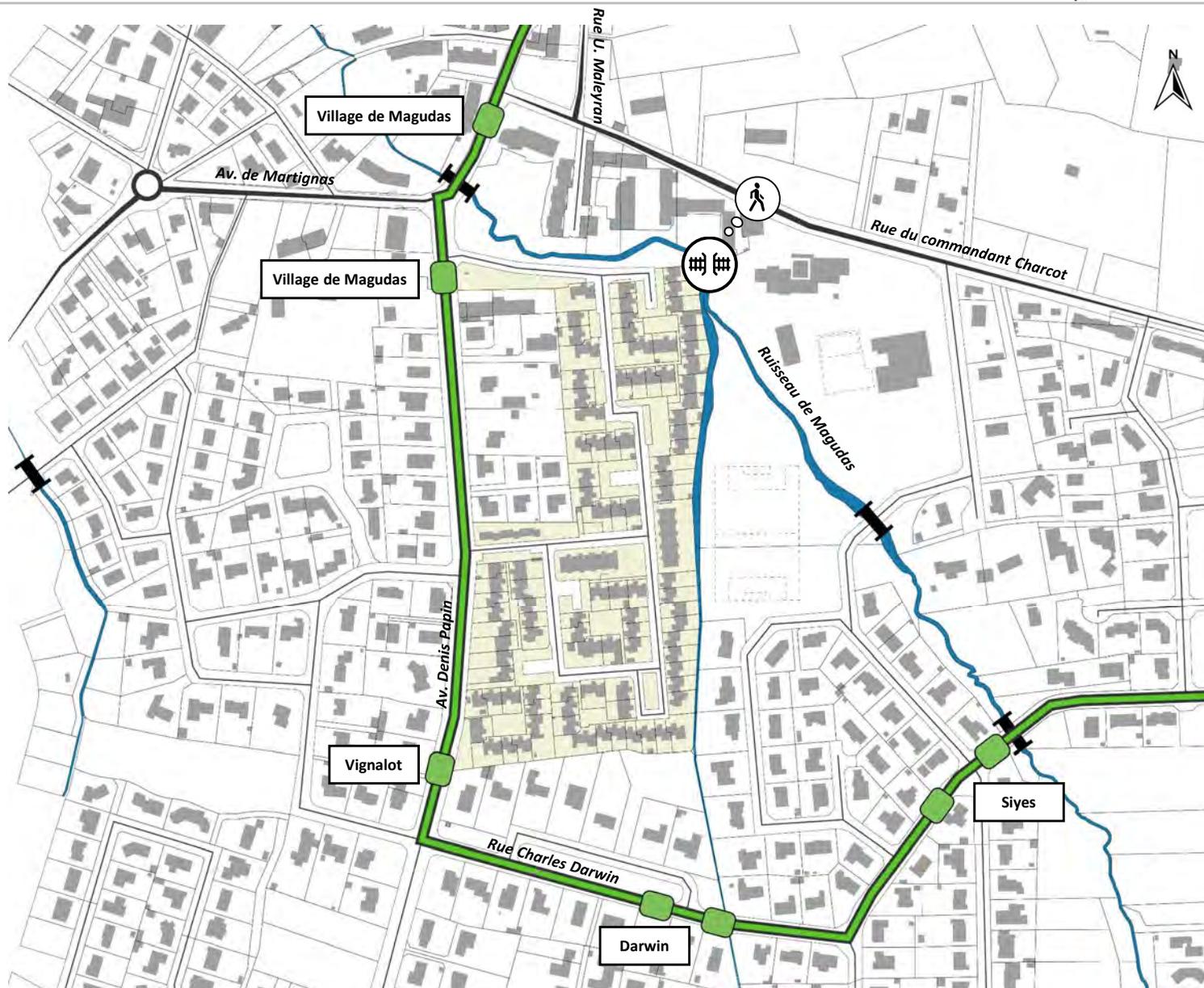
Les seuls abris-bus sont présents sur les arrêts « village de Magudas » montant et « Vignalot », sens montant également.

## LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

A l'échelle du quartier, il n'existe pas d'aménagement cyclable référencé.

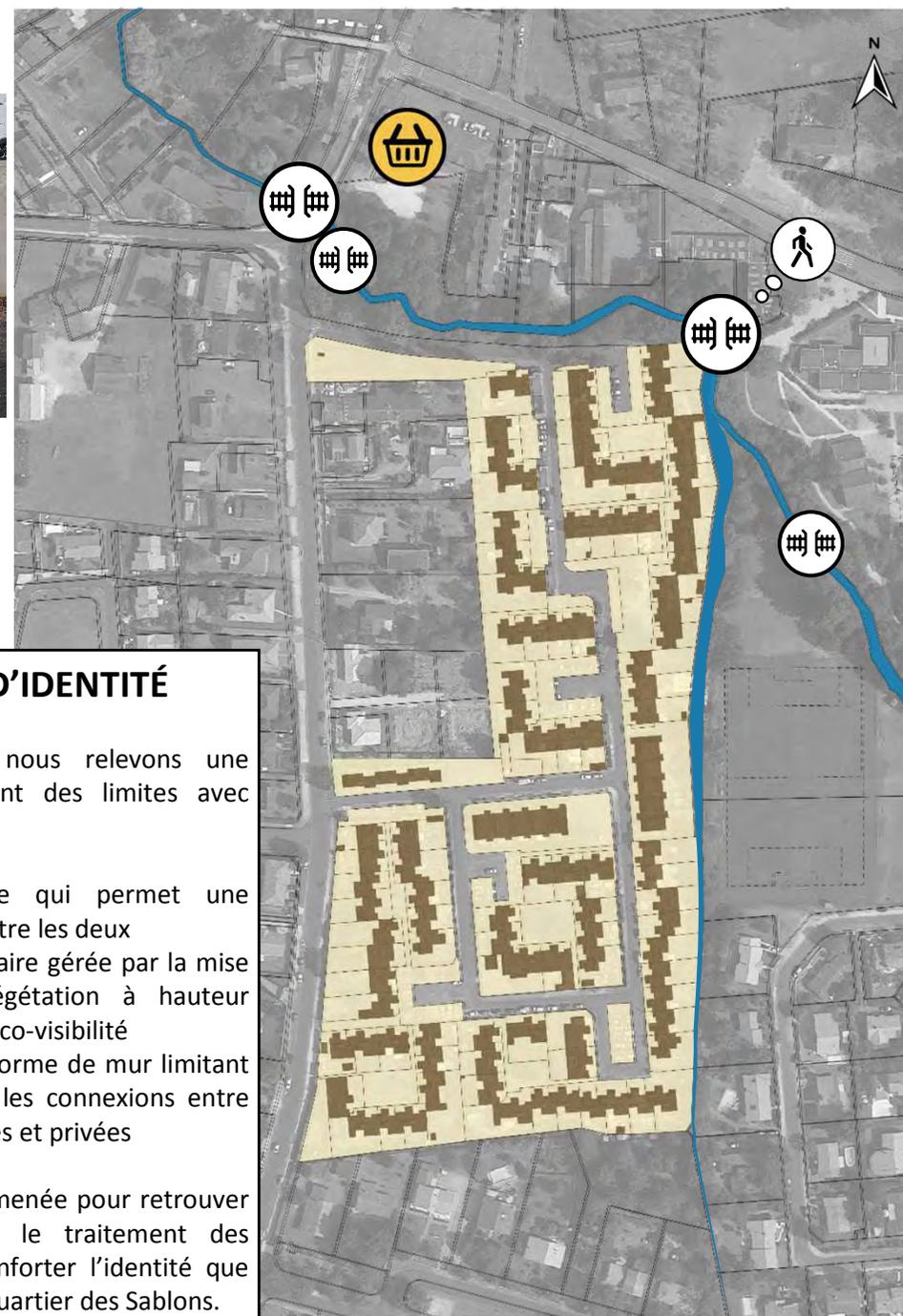
Une section de voie verte peut être identifiée côté Ouest, en dehors du périmètre d'étude, sur l'avenue de Martignas.

L'aménagement se prolonge au Nord sous forme de piste bidirectionnelle sur la rue Pierre Hugon et croise une autre piste bidirectionnelle sur l'Axe Est-Ouest Guy Lussac.



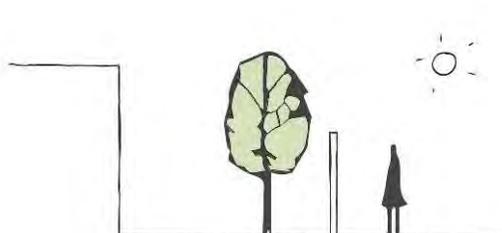
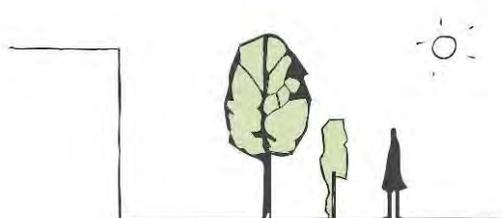
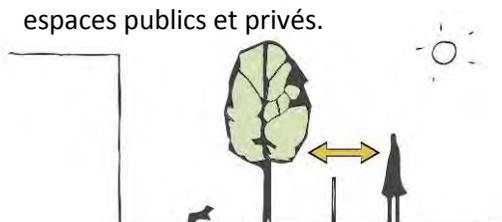
**03.**  
**DIAGNOSTIC**  
**THÉMATIQUE**

## LE BÂTI EXISTANT



## SYSTÈME ARCHITECTURAL

125 logements répartis sous forme de maisons mitoyennes, de faible hauteur, majoritairement en RDC et initialement conçus comme un ensemble urbain unitaire. Aujourd'hui, une appropriations des lieux par les habitants peut être constatée, donnant une impression d'hétérogénéité, notamment dans le traitement des interstices entre les espaces publics et privés.



### VERS UNE PERTE D'IDENTITÉ

Au sein du quartier, nous relevons une multiplicité du traitement des limites avec l'espace public.

1. Une limite poreuse qui permet une continuité visuelle entre les deux
2. Une limite intermédiaire gérée par la mise en place d'une végétation à hauteur d'homme, limitant la co-visibilité
3. Un traitement sous forme de mur limitant de manière franche les connexions entre les emprises publiques et privées

Une réflexion peut être menée pour retrouver une homogénéité dans le traitement des différents espaces et conforter l'identité que l'on souhaite donner au quartier des Sablons.

## LA TRAME CIRCULÉE

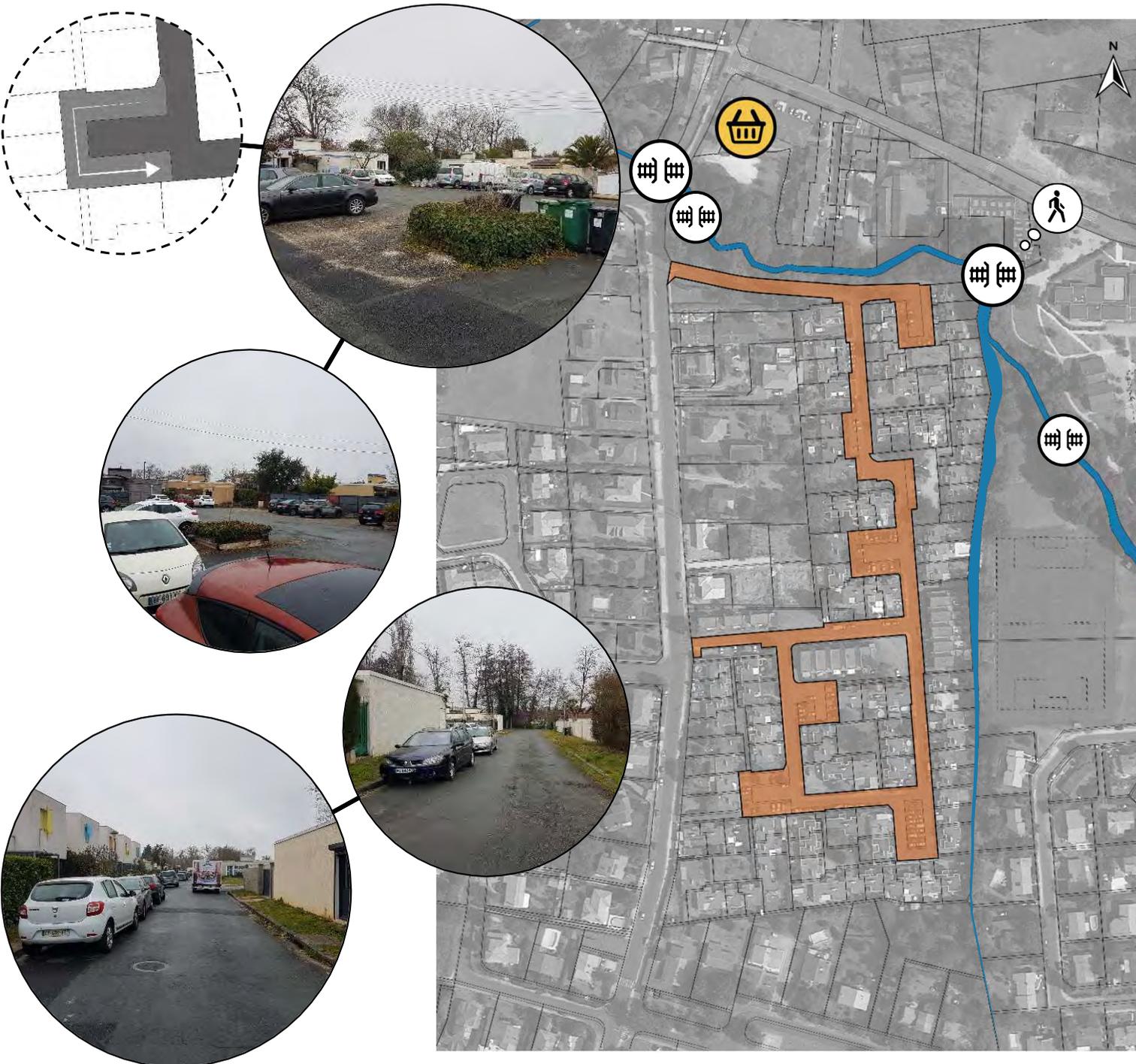
La rue des Sablons constitue une véritable colonne vertébrale pour le quartier, sur laquelle viennent se greffer les différentes unités d'habitation.

Le fonctionnement en boucle de desserte résidentielle protège le quartier des nuisances des trafics de transit.

La rue des Sablons constitue une desserte résidentielle, avec un trafic apaisé mais n'offre cependant pas d'espaces qualitatifs et confortables pour les piétons. L'espace circulé présente des emprises d'environ 10 mètres, permettant d'imaginer une amélioration des aménagements pour redonner toute sa place au piéton, travailler sur des espaces paysagers ou encore, conforter des usages existants tels que le stationnement.

Le long de la rue, on relève un engrenage de petites placettes, saturées aujourd'hui par le stationnement, mais qui présentent un potentiel d'aménagement fort intéressant, dans la mesure où ce dernier n'est pas nécessairement optimisé.

Le fonctionnement de ces « placettes – parkings » se caractérise selon un système de stationnement périphérique, ne permettant pas aux autres usagers, hors véhicules, de s'approprier les emprises restantes.

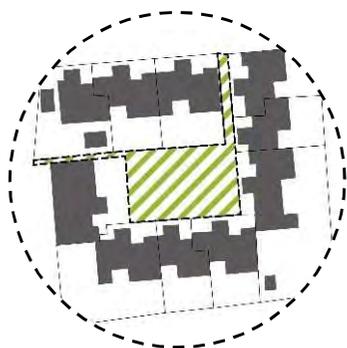


## LA TRAME PAYSAGÈRE

Une autre caractéristique de ce quartier est la présence de nombreux espaces végétalisés, qui constituent la trame paysagère du quartier, en dehors des jardins privés ouverts et visibles depuis la rue. Nous pouvons distinguer deux types d'espaces :

**Les espaces végétalisés en bordure directe de la voie publique**, qui sont soit des espaces initialement prévus dans la composition urbaine du quartier (1), ou des espaces résiduels routiers, issus de l'aménagement de la voirie (2).

**Les cœurs paysagers (3)**, issus selon le même principe géométrique, à savoir plusieurs parcelles bâties autour d'un cœur végétalisé connecté généralement par deux branches à l'espace public, comme l'illustre le schéma ci-dessous :



Des espaces qui ne sont pas aménagés ni traités de manière qualitative. Ils sont identifiés sur du foncier communal.



## LE MAILLAGE PIETON

Les différentes sentes piétonnes, représentées en noir, permettent de desservir les maisons existantes, de relier les espaces végétalisés et d'assurer une interconnexion de la rue à travers les cœurs d'îlots.

Ces sentes permettent d'irriguer le quartier mais ne présentent que peu d'aménagements permettant de se relier à l'entité Est des équipements (hormis le pont piéton identifié au Nord).

Cependant, nous avons pu relever deux passages officieux (voir image ci-dessous), utilisés par les habitants et permettant une connexion rapide et directe avec les terrains sportifs.

Ils sont positionnés de manière centrale par rapport au quartier et représentent les seules porosités dans cette frange construite à l'Est. Ils relèvent du foncier privé (Domofrance).

De là, quelques passages ont été installés, permettant de traverser le ruisseau de Magudas, sous forme de planches bricolées, plus ou moins solides, mais traduisant en tout cas un besoin de multiplier les points d'accès.



### SOLUTIONS EXPLORÉES PAR LES HABITANTS

## BILAN SUR LE STATIONNEMENT

La trame originelle du quartier des Sablons est constitué de maisons mitoyennes sur des parcelles de taille réduite.

Outre le fait que certaines ne sont accessibles que par des venelles, la plupart des constructions ont été réalisées avec un faible retrait par rapport à la rue ne permettant pas de stationner un véhicule sur la parcelle.

Aussi, la relative petite taille des parcelles ont conduit les habitants à transformer la partie parking en jardin pour un plus grand confort.

Ainsi, le stationnement se reporte majoritairement sur l'espace public que ce soit sur les parkings ou des linéaires de stationnement sur voirie.

Un stationnement illicite important est constaté le soir avec du stationnement sur voirie hors des places délimitées.

Certains riverains se reportent sur l'avenue Denis Papin pour se garer.

Aussi, du stationnement illicite est constaté aux heures de fonctionnement du groupe scolaire. Il s'agit des parents des élèves se garent au nord de la rue des Sablons pour finir à pied.

### NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES

Habitations avec stationnement à la parcelles :

15 habitations => 15 places (1u/habitation)

Stationnement dans les parkings :

135 places

Stationnement sur voirie :

45 places

**Total offre : 195 places disponibles**

### BESOIN EN STATIONNEMENT

Habitations sans stationnement à la parcelle :

95 habitations => 190 véhicules (2u/habitation)

Habitations avec stationnement à la parcelles :

15 habitations => 30 véhicules (2u/habitation)

**Total besoin: 220 places de stationnement**

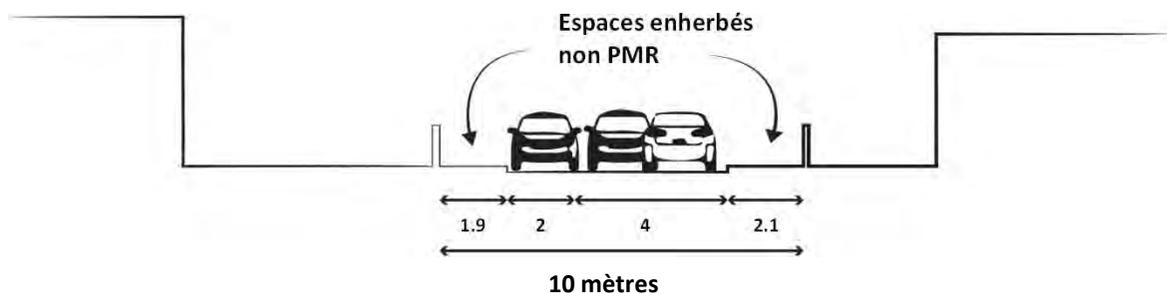
**Bilan : un déficit d'environ 20 à 30 places de stationnement.**

- - - - - Stationnement hors marquage
- - - - - Stationnement marqué
- - - - - Stationnement hors marquage probable
- Parcelles sans stationnement
- Parcelles avec stationnement
- Parkings

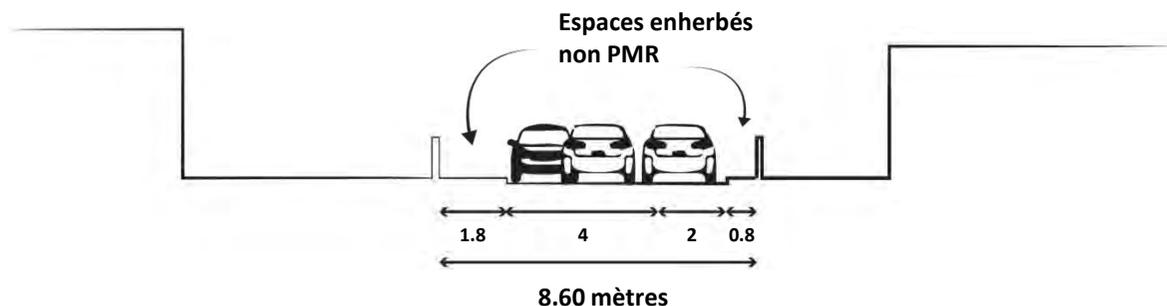


## STATIONNEMENT SUR RUE

### PROFIL EMPRISE PUBLIQUE LARGE

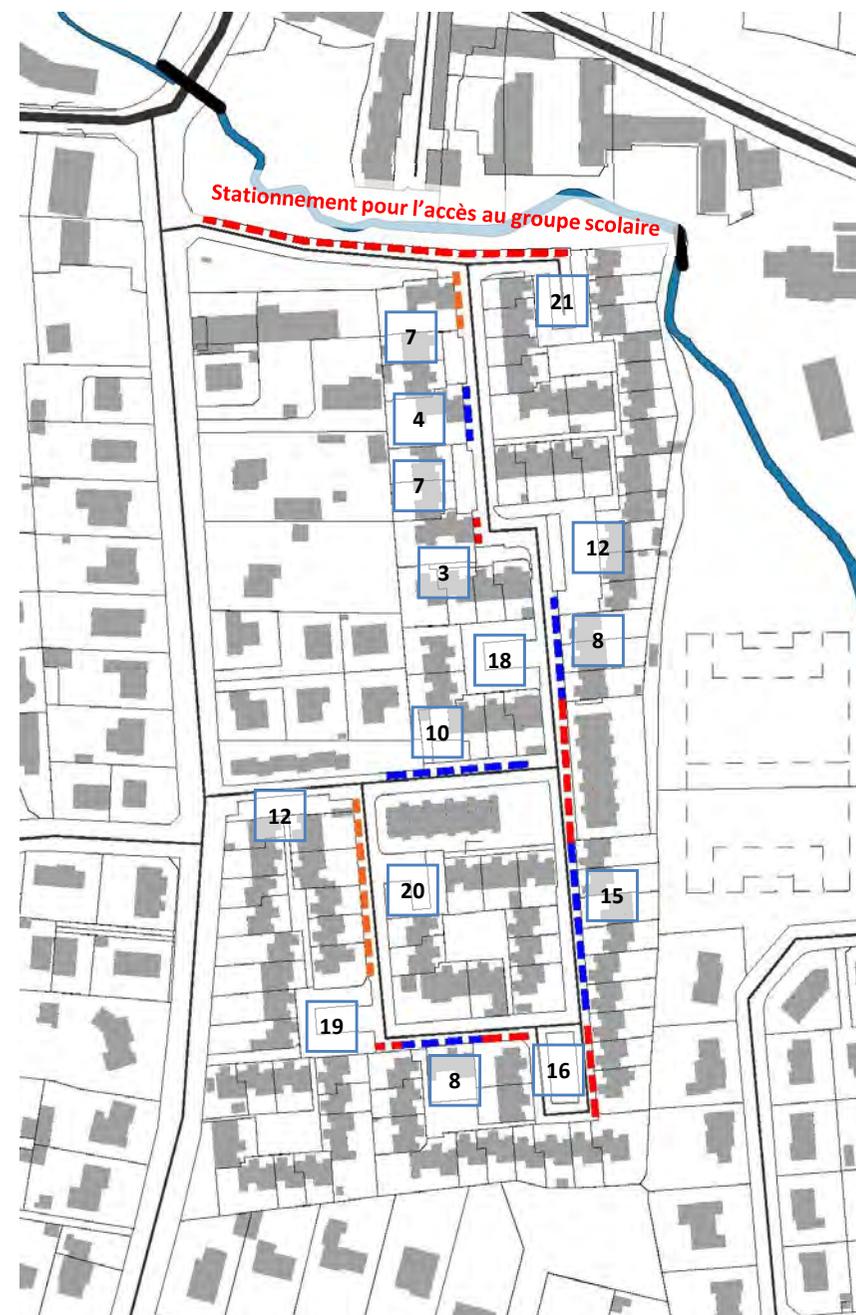


### PROFIL EMPRISE PUBLIQUE REDUITE



## VERS QUEL AMENAGEMENT DE LA VOIE PUBLIQUE ?

- ■ ■ ■ ■ Stationnement marqué
- ■ ■ ■ ■ Stationnement hors marquage
- ■ ■ ■ ■ Stationnement hors marquage probable



04.  
SYNTHÈSE  
DES BALADES  
URBAINES  
#1 ET 2

## SYNTHESE : STATIONNEMENT

## Fonctionnement

- Stationnement privé : très peu de parcelles où le stationnement est possible
- Saturation des parkings le soir + stationnement le long des voies ou dans les délaissés
- Des reports de stationnement sur Denis Papin dans les places marquées ou sur le trottoir : pose des problèmes pour le croisement des véhicules
- Conflits d'usage avec les parents d'élève extérieur aux quartiers qui se garent le long du ruisseau le matin et le soir

**QUESTIONS POSÉES :** réorganiser le stationnement et marquer les différentes places ? Libérer certains espaces public du stationnement ?

## Parkings

- Les placettes accessibles sont essentiellement dédiées au stationnement et très peu appropriées
- Chaleur étouffante en été : des espaces en enrobés noirs, exposés au soleil toute la journée

**QUESTIONS POSÉES :** Quels aménagements souhaités : désimperméabilisation partielle ?  
Plantation d'arbres pour faire de l'ombre en remplacement d'une ou deux places ?

## SYNTHESE : CHEMINEMENT ET VIE LOCALE

Continuités  
piétonnes

- Les venelles : très fréquentées mais besoin d'un revêtement plus adapté et plus qualitatif
- Les trottoirs : non utilisés car trop étroits ou pas entretenus. Les piétons circulent sur la chaussée.
- Un souhait d'une amélioration générale de l'ensemble des cheminements piétons en direction des principaux équipements et commodités : arrêts de bus, écoles, stade, place commerçante, etc.
- La circulation sur chaussée ne présente pas de problèmes de sécurité pour les piétons, sauf virages
- Amélioration du franchissement du ruisseau, traversé de manière importante par les habitants

**QUESTION POSÉES :** Conforter la marche sur la chaussée est-il acceptable ? Sous quelles conditions ? L'usage des venelles peut-il être plus marqué ? Est-ce une gêne pour les riverains (passage de personnes, bruit, éclairage) ?

Placettes  
secrètes et  
espaces  
plantés

- A l'échelle du quartier, peu de tontes, des arbres en mauvaise santé, absence d'élagage de grands sujets dont surplombent des habitations : crainte relevée par les habitants d'un mauvais entretien dans la durée
- Des espaces confidentiels en cœur d'îlots où le calme doit être préservé
- Mais de envies d'appropriation de ces lieux aujourd'hui délaissés

**QUESTIONS POSÉES :** Souhaitez-vous que ces placettes en cœur d'îlots deviennent des lieux de vie du quartier ? Etes vous prêt à participer à l'entretien et l'animation des placettes ?

## SYNTHESE : MOBILITES

## Vélos

- Peu d'usage au quotidien du fait d'une déconnexion entre le quartier et le réseau cyclable. Et de l'excentrement du quartier par rapport aux centralités de Saint-Médard-en-Jalles.
- Principalement utilisé par les enfants / ados en direction des équipements sportifs
- Une circulation sur voirie sans retours négatifs

**QUESTION POSÉES :** Le fonctionnement actuel est-il acceptable ? Des besoins d'aménagements cyclables pour connecter le quartier identifiés ?

## Voitures

- Pas de retour sur des vitesses excessives dans le quartier
- Des difficultés lors de croisement des véhicules du fait du stationnement sur chaussée
- Une demande sur la modification des sens de circulation
- Dangerosité des intersections traitées en priorité à droite (notamment au niveau des entrée depuis la rue Papin)

**QUESTION POSÉES :** Que pensez-vous d'une mise à sens unique globale (1 entrée au nord, une sortie au sud) ? Partielle (sur la boucle sud) ? Un fonctionnement où tous les modes circulent sur la chaussée vous paraît-il acceptable ?

Transports en  
commun

- Fort usage de l'arrêt Denis Papin : demande de rapprocher l'arrêt de la venelle avec une mise en accessibilité PMR de l'arrêt
- Cheminement des enfants vers le bus scolaire sur l'avenue Denis Papin : pas d'abri, pas d'éclairage, pas de trottoir

## SYNTHESE : FONCTIONNEMENT DU QUARTIER

## Urbanisation

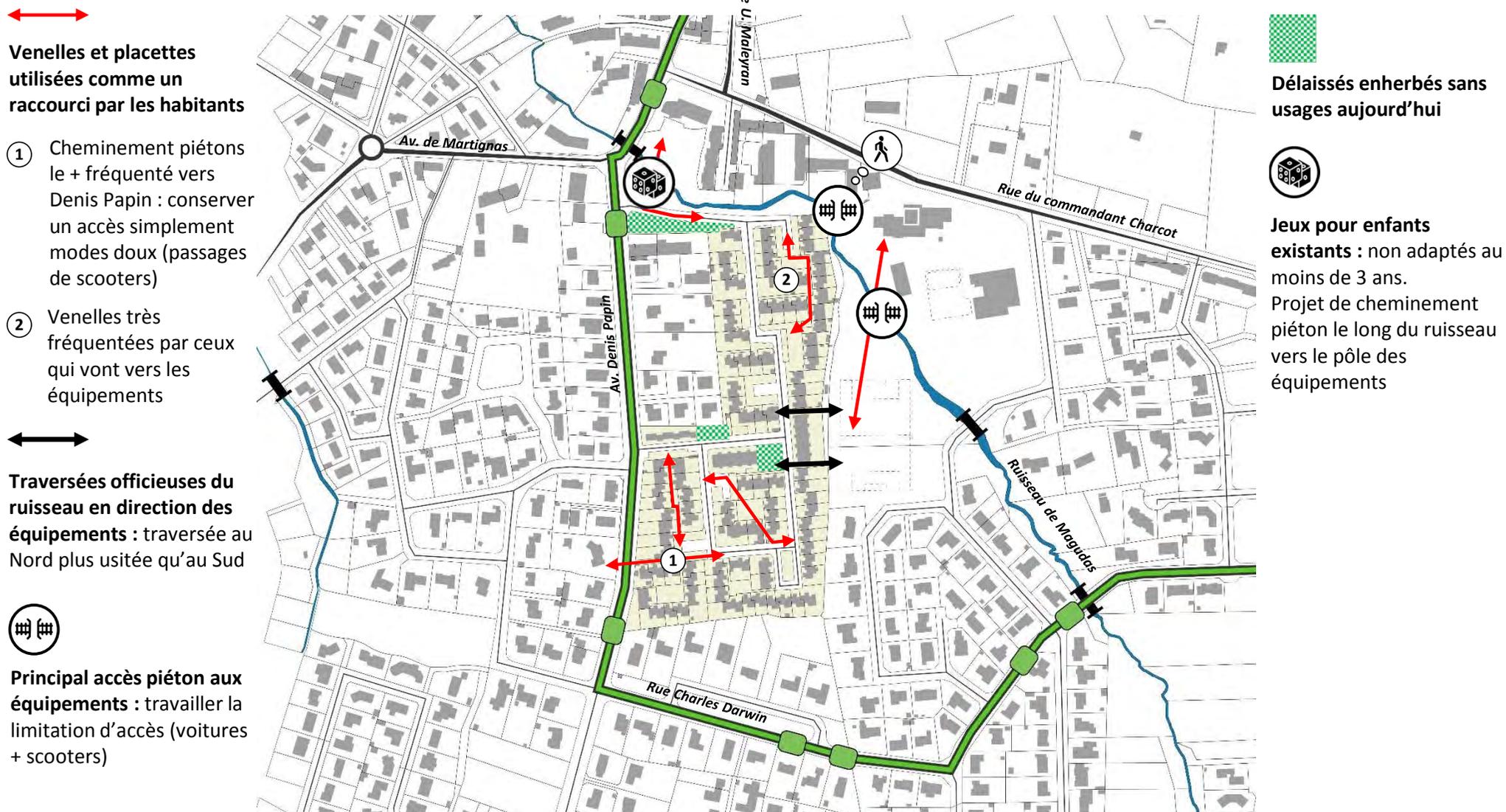
- Une hétérogénéité des constructions qui apparait au fur et à mesure des rénovations et construction neuve.
- Une tendance générale à remonter les clôtures et les rendre opaques en contradiction avec l'esprit originel du quartier
- Une vie qui s'organise à l'arrière des maisons et peu vers l'espace public
- **QUESTIONS POSÉES : Une harmonisation des constructions dans le quartier par des règles d'urbanisme plus homogènes ?**

## Commodités

- Poubelles sur trottoirs qui coupent les continuités piétonnes
- Point de collecte du verre éloigné (de l'autre côté du stade)
- Difficulté de circulation pour les camions de collecte dans le quartier du fait du stationnement anarchique

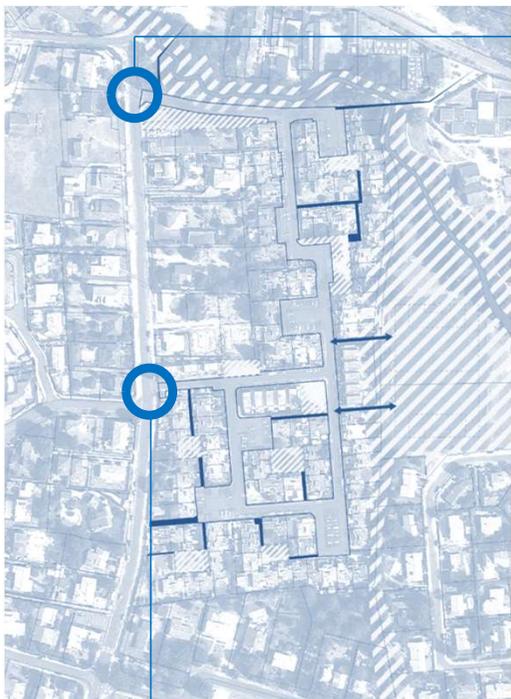
**QUESTIONS POSÉES : La mise en place de points de collecte des OM est-elle acceptable ? Les maintenir dans le quartier ? Les repousser en limite du quartier ?**

## SYNTHESE : CARTE ANNOTÉE



**05.**  
**ANNEXE**  
**PARCOURS**  
**DANS LE**  
**QUARTIER**

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS

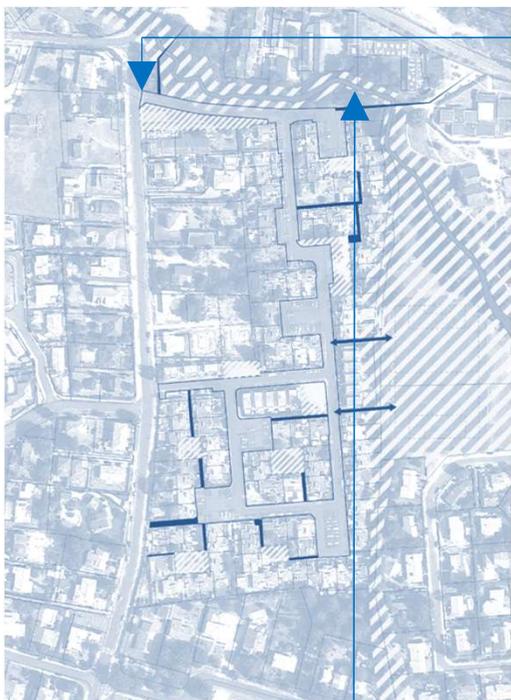


CARREFOUR 1 SABLONS - DENIS PAPIN



CARREFOUR 2 SABLONS - DENIS PAPIN

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS



JARDIN DE POCHEs DE MAGUDAS – ACCES PIETON DEPUIS L'OUEST



SENTE PIETONNE VERS LES EQUIPEMENTS A L'EST

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS

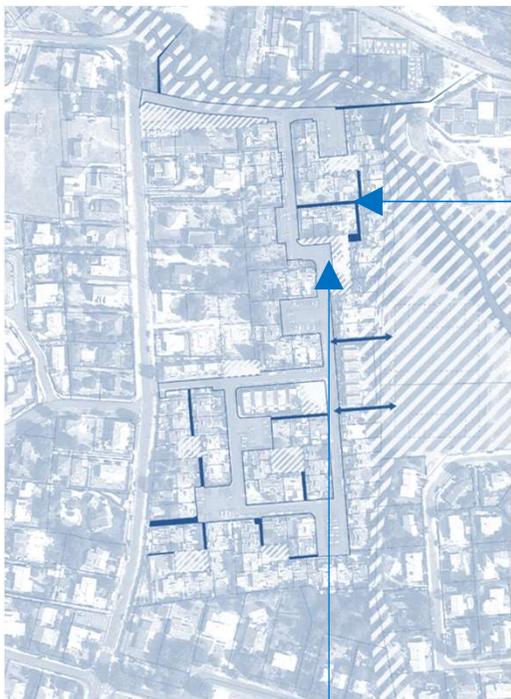


PLACETTE &amp; STATIONNEMENTS



POCHE DE STATIONNEMENTS

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS

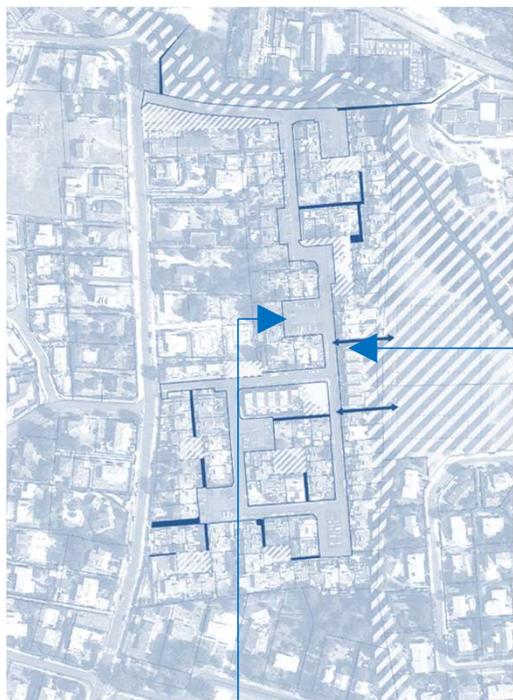


SENTE SERVANT D'ACCES AUX RIVERAINS



PLACETTE ET POCHE DE STATIONNEMENTS

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS



PLACETTE & STATIONNEMENTS



VENELLE VERS LES EQUIPEMENTS SPORTIFS

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS



TRAVERSEE DU RUISSEAU &amp; ACCES AUX TERRAINS DE SPORT PAR UN GRILLAGE DECOUPE



APPROPRIATION DES BERGES DU RUISSEAU (Pontons, plantations, cabanons)

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS



PLACETTE &amp; STATIONNEMENTS



PLACETTE ENTRE LES HABITATIONS

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS



PLACETTE ENTRE LES HABITATIONS



SENTE ETROITE DEPUIS LA RUE DENIS PAPIN

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS

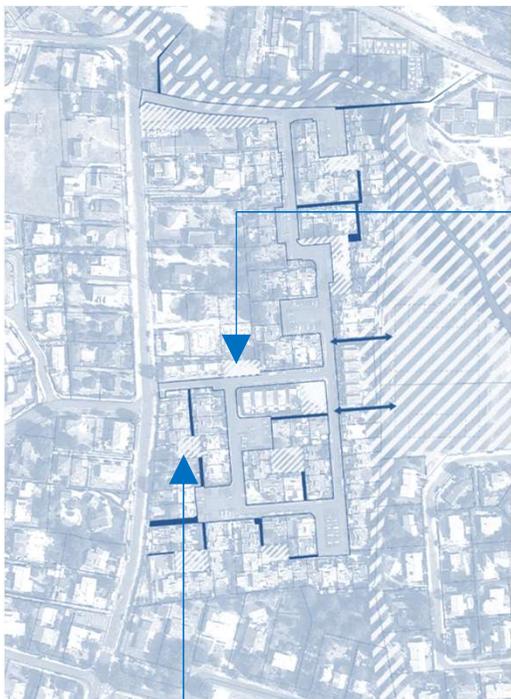


VENELLE VERS LA RUE DENIS PAPIN



PLACETTE DEDIEE AU STATIONNEMENT

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS

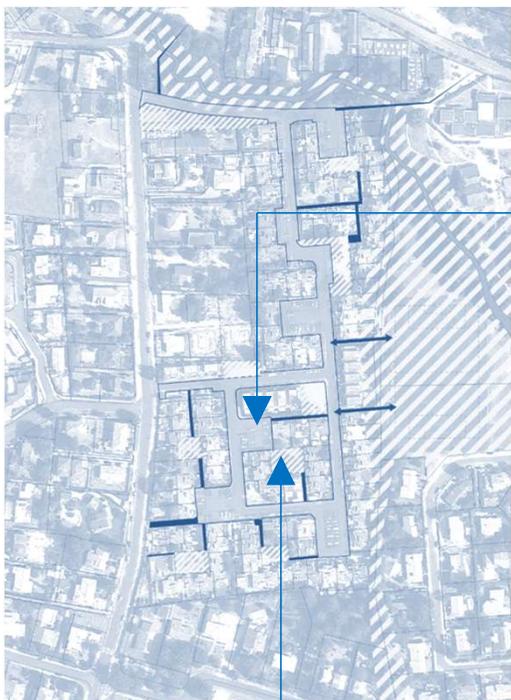


ESPACE VERT APPROPRIE EN TERRAIN DE SPORT



PLACETTE ENTRE LES HABITATIONS

## ZOOM SUR LES ESPACES PUBLICS



PLACETTE &amp; STATIONNEMENTS



PLACETTE ENTRE LES HABITATIONS