



GRAND SUD PASSION – LA VALETTE-DU-VAR
DYNAMIQUES ET POTENTIALITES DE
RENOUVELLEMENT URBAIN

ÉTUDE URBAINE

janvier 2020

Préambule	3	Un site en question, un territoire en attente.....	35
La zone d'activité économique de la Valette	4	1. Un secteur commercial sans véritable identité, un paysage générique	36
1. Situation.....	5	2. Des transformations engagées, encore limitées et menées au coup par coup	37
au cœur du «pôle est» de la métropole		Des opérations de logements finalement très denses	
Un site aux confins de La Valette, La Garde et Toulon		3. Des enjeux majeurs en attente de réponses	39
une emprise à l'échelle du centre-ville de Toulon		4. un quartier de ville ?	41
2. Une polarité commerciale majeure	8	De la zone au quartier	42
3. Un zonage fonctionnel	10	1. Trois axes structurants	43
Une répartition en ensembles homogènes		2. Des transports collectifs au cœur de l'aménagement.....	45
Des ruptures d'échelles		La Pauline et le Campus : des polarités majeures dans la stratégie métropolitaine	
L'héritage du modèle «tout voiture» : circulation et accessibilité		Une desserte locale à compléter	
4. Une accessibilité tout voiture	15	Un secteur commercial à la fréquentation très spécifique	
Une préoccupation majeure des enseignants : l'accessibilité routière		À l'articulation des échelles locale et métropolitaine	
Un océan de parking		3. Un réseau d'espaces publics pour tous les modes	49
Un paysage routier		Trottoirs et pistes cyclables	
Un milieu hostile au piéton		Les traverses	
Une place des transports collectifs encore limitée		Des placettes intégrées	
5. Un sol effacé, une nature absente	21	Polarités et espaces majeurs	
Une imperméabilisation des sols massive		4. Une trame paysagère.....	54
Un passé agricole : persistances et disparitions		5. Une indispensable renaturation	55
Un territoire sujet au risque inondation		Réduire et mutualiser les surfaces de stationnement	
Au nord et à l'Ouest, les massifs en repères omniprésents		Retrouver un sol fertile	
6. Un archipel urbain	28	Une gestion ouverte des eaux pluviales	
Un paysage générique, des îles qui s'ignorent		6. Développer de nouveaux programmes.....	58
Des connexions difficiles		Renouveler, recomposer, connecter	
Des logiques insulaires fragmentées et introverties		Un quartier à équiper	
Les îles		Inventer du foncier ?	
des îles, une urbanité commune à écrire		Maîtriser le stationnement résidentiel	
		Agir sur les nappes de stationnement commercial	
		Des types de commerces particulièrement propices à une évolution ?	
		L'archipel réconcilié	65

PRÉAMBULE

Aujourd'hui entièrement occupée, la zone économique de la Valette-du-Var s'est constituée au fil des ans et au gré des implantations et des opérations successives sans aucune recherche de cohérence ou d'organisation spatiale. Il en résulte, comme dans tant d'autres zones d'activités, un paysage très construit et pour sa plus grande part artificialisé – les nappes de stationnement –, plutôt hétérogène et sans grande identité, et dessinant une véritable mosaïque urbaine, un patchwork peu lisible d'opérations repliées sur elles-mêmes, dessiné et desservi par un entrelacs de voiries automobiles peu accueillantes aux autres modes.

Cette zone, quelque peu vieillissante, appelle aujourd'hui un renouvellement et une rupture avec la logique du tout activité qui a présidé jusqu'à maintenant à son développement. Elle peut notamment constituer, comme l'a montré l'opération récente Avenue 83, une réponse au besoin de foncier pour développer du logement.

La question qui se pose est donc de savoir si on prolonge cet urbanisme de collage et la logique du coup par coup qui a présidé à la constitution de cette mosaïque urbaine dont nous héritons aujourd'hui, ou si on cherche, petit à petit, à redonner à ces espaces une cohérence, une qualité urbaine et architecturale, une image

plus accueillante et diversifiée, en résumé un fonctionnement de quartier de ville.

L'objectif de la présente étude est donc de changer l'échelle de réflexion et d'engager une première approche des transformations à venir et du nécessaire renouvellement urbain sur l'ensemble du périmètre de la zone d'activités économiques de la Valette-du-Var. Cette première approche, exploratoire et limitée dans son format, vise d'abord à identifier les dynamiques et les perspectives de renouvellement urbain de ce secteur et à proposer une première vision des orientations à donner à son aménagement et aux opérations à venir.



LA ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA VALETTE



1. SITUATION

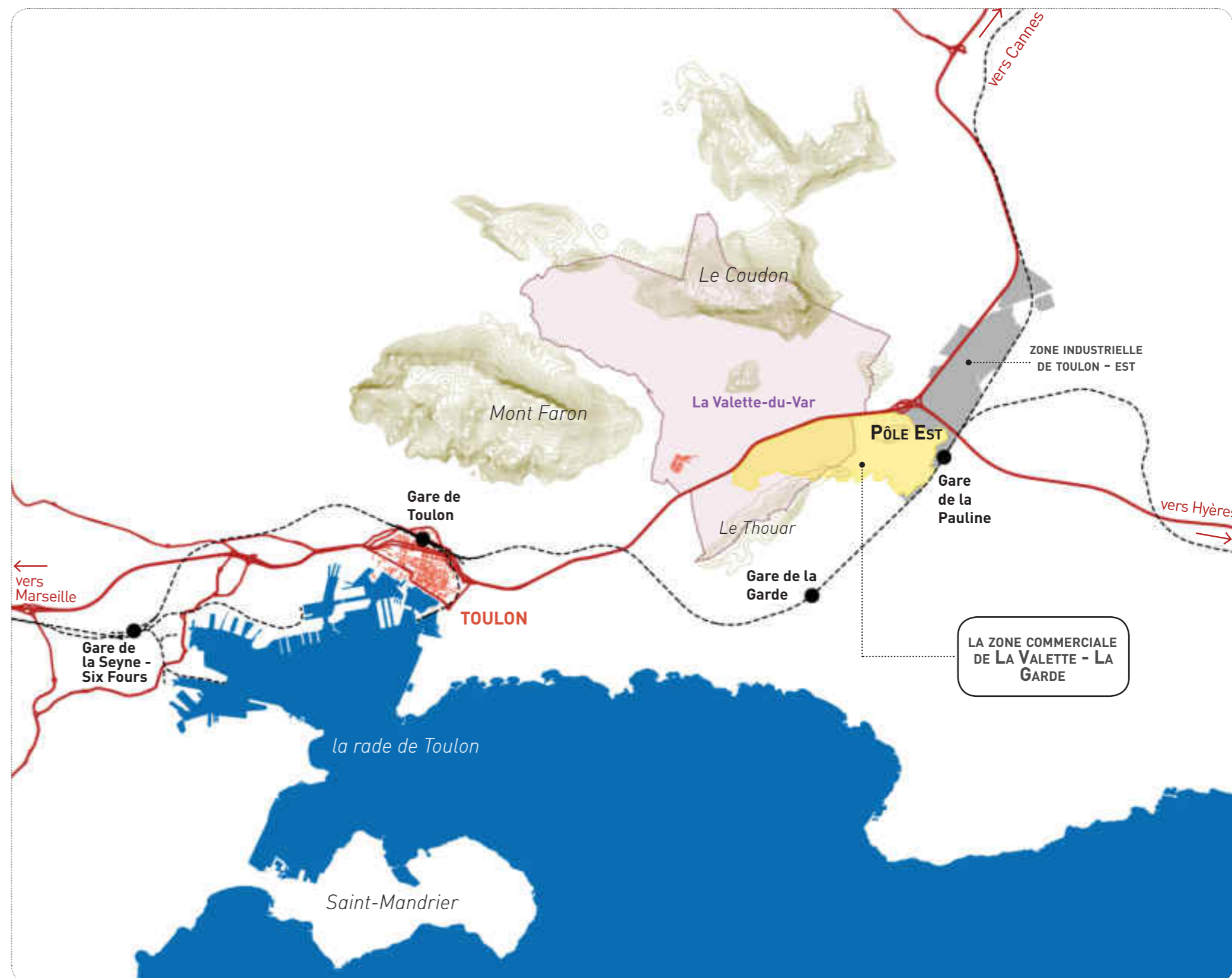
AU CŒUR DU «PÔLE EST» DE LA MÉTROPOLE

A cheval sur les communes de la Valette-du-Var et de La Garde, la zone commerciale de l'est-toulonnais constitue avec une surface de vente de plus de 150 000 m² la plus grande polarité commerciale de la région PACA. Elle accueille plus de 80 grands commerces et s'organise autour de centre commercial historique Grand Var, datant de la fin des années 70, du retail park Avenue 83 (plus de 60 boutiques) inauguré en 2016 et de plusieurs grandes enseignes dans le secteur du bricolage et de l'équipement de la maison (Ikéa, Leroy Merlin, Castorama...).

Depuis la Farlède, la zone industrielle de Toulon-est puis, au-delà de l'échangeur de la Pierre Ronde, la zone commerciale dessinent sur plus de huit kilomètres le long de l'autoroute A57 un paysage d'entrée de ville banale et générique, une succession continue de bâtiments d'activités.

A cheval – et répartie quasiment à égalité – sur les deux communes de La Valette du Var et de La Garde, la zone commerciale efface les limites communales : à aucun moment le passage d'une commune à l'autre n'est perceptible ni indiqué. Certaines implantations, Grand Var par exemple mais aussi l'Université de Toulon, se développent sur les deux territoires.

Dès lors, l'approche exploratoire engagée dans cette étude sera menée sur l'ensemble de la zone commerciale de La Valette - La Garde



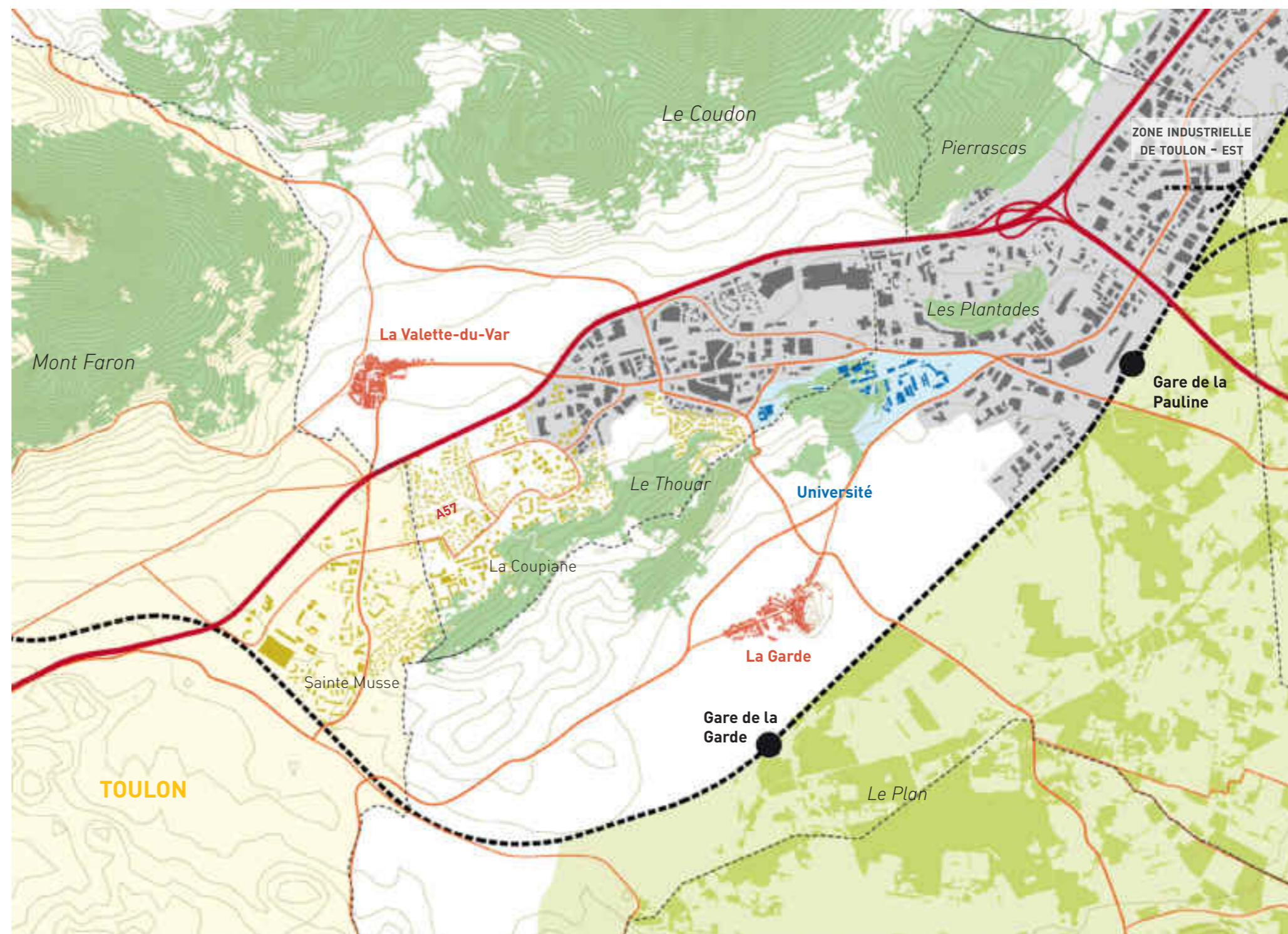
1. SITUATION

UN SITE AUX CONFINS DE LA VALETTE, LA GARDE ET TOULON

En grande partie dédiée au commerce et aux loisirs, la zone d'activités économiques de la Valette-du-Var s'est développée sur plus de 120 hectares au sud de l'autoroute A57. Limitée au sud par la colline du Thouar et les lotissements et résidences qui en occupent les coteaux et par le site de l'Université de Toulon, la zone commerciale se prolonge et se dédouble à l'est sur la commune de La Garde jusqu'à la voie ferrée et la gare de la Pauline.

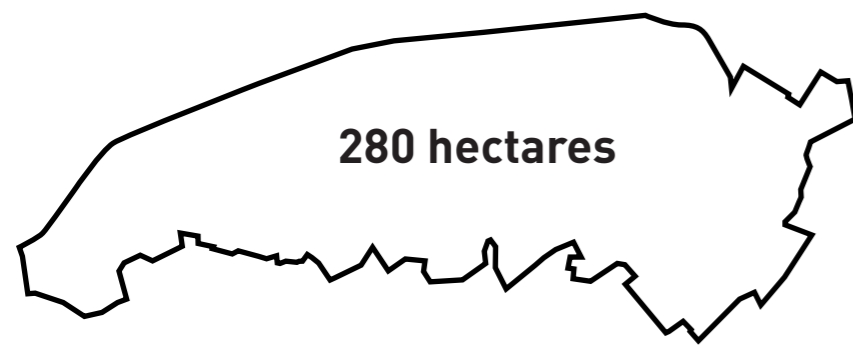
Elle est à l'ouest contiguë d'un quartier important de logements : associant grands ensembles, résidences et habitat pavillonnaire, et un nombre significatif d'équipements publics, écoles, collège, équipements sportifs ... le quartier de la Coupiane accueille près d'un tiers des habitants de la Valette-du-Var. Il est limitrophe de Toulon et au contact du quartier en rénovation de Sainte-Musse (ANRU), mais il n'en reste pas moins isolé du cœur de ville de la Valette-du-Var par la coupure physique que forme l'autoroute.

Ces quartiers sud de la Valette-du-Var sont coupés du centre-ville et du reste de la commune par l'autoroute A57 qui forme une véritable barrière seulement franchissable en deux points - et encore difficilement par les piétons - sur plus de trois kilomètres. Plus au sud, la colline du Thouar a contenu l'urbanisation aux pieds de ses coteaux que seul l'habitat - principalement pavillonnaire - est venu en partie coloniser.



1. SITUATION

UNE EMPRISE À L'ÉCHELLE DU CENTRE-VILLE DE TOULON



2. UNE POLARITÉ COMMERCIALE MAJEURE

Le secteur commercial le plus important de la région SUD...

- le secteur commercial de La Valette / La Garde comprend 83 grands commerces pour une surface de vente de 150 600 m²
- cela en fait la plus importante zone commerciale de la région SUD, devant Plan-de-Campagne (78 magasins – 129 900 m² SV) et Avignon-Nord (36 magasins – 114 000 m² SV)
- comme à Plan-de-Campagne, on compte de très grandes surfaces, mais aussi des surfaces plus modestes (ce qui n'est pas le cas des 3 autres zones, où se concentrent de très grands commerces)
- le commerce de la zone est dominé par l'équipement de la maison (IKEA, Leroy-Merlin, Castorama) et l'équipement de la personne



LES 5 PLUS GRANDES POLARITES DE GRANDS COMMERCES*						
Polarité	Nb de grands commerces	Surface totale (m ²)	Rang régional	Composition de la polarité (% de la SV)		
				% Alim	% Eq. Pers	% Eq. Mais
ZC La Valette-La Garde	83	150 644	1	11%	32%	57%
ZC Plan de Campagne	78	129 896	2	15%	25%	60%
ZC Avignon Nord (Grand Avignon)	36	114 025	3	17%	19%	64%
ZC de la Martelle	35	106 112	4	17%	23%	60%
ZC Valentine	38	89 080	5	20%	31%	49%
Moyenne régionale des polarités				26%	29%	45%

2. UNE POLARITÉ COMMERCIALE MAJEURE

...et qui se renforce encore

- selon les données de la CCIV pour les années 2014 et 2017, les communes de La Valette et La Garde comptaient à elles deux 176 commerces de plus de 300 m² en 2017, soit 18 de plus qu'en 2014 (+11%) – la surface de vente est ainsi passée de 214 000 à 243 000 m² (+14%) : on a donc « gagné » des grands commerces, notamment lors de l'ouverture d'Avenue 83
- le principal accroissement des surfaces de vente s'est fait dans les secteurs de l'équipement de la personne (+75% de SV) et de la culture-sports-loisirs (+35%)
- la vacance est quasi-nulle
- les principales évolutions montrent une baisse de la qualité des enseignes (notamment en équipement de la maison), et une certaine stabilité (peu de fermeture et de changement d'enseigne)

Une gouvernance qui se met en place

- une association est en cours de constitution, qui a pour objet d'engager des actions :

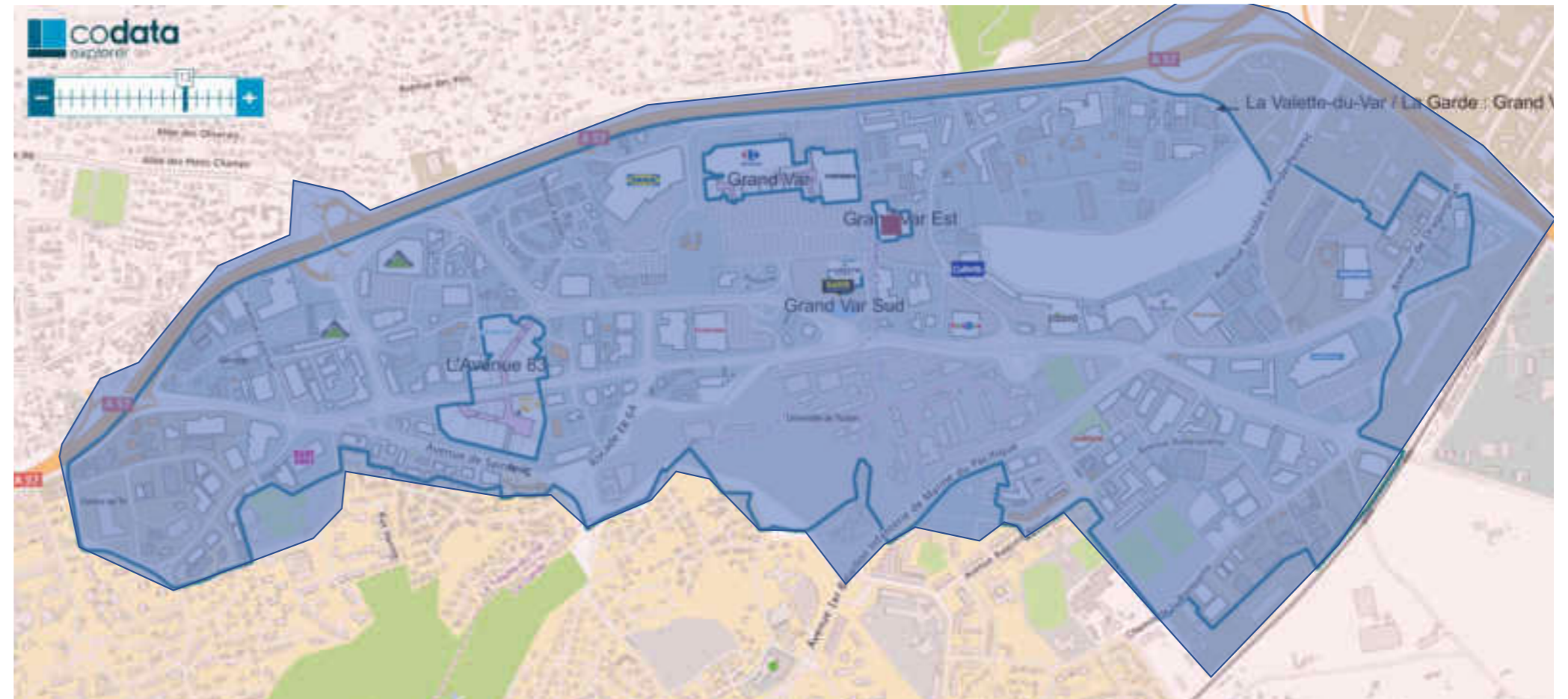
- de lobbying commun après des instances politiques et administratives pour l'amélioration de la desserte (entrée, sortie et circulations internes) par tous modes de la zone commerciale et de l'amélioration de la sécurité des trajets
- de coordination d'actions de clarification et régularisation des limites de propriétés foncières entre collectivités publiques et propriétaires privés
- d'amélioration de la signalétique routière et piétonne à l'échelle de l'ensemble de la zone
- d'études préalables à la réalisation d'ouvrages d'amélioration de la desserte par tous modes de la zone
- d'études visant à la mise en œuvre d'actions de développement durable sur le périmètre de son intervention
- et plus généralement d'actions d'intérêt commun bénéfiques au développement de la zone commerciale et d'activité tertiaire

- sont d'ores et déjà associés à cette démarche :

- Centre commercial Grand Var (Carrefour Property + AEW Europe lui-même représentant d'AXA et de la CDC)
- Association Val Cœur (programmes tertiaires sur La Valette)
- Association foncière urbaine AFUZI (zone économique La Garde)
- Avenue 83 (Altarea Cogedim)
- Ikea
- Leroy Merlin
- Castorama
- Boulanger
- ainsi que l'Université de Toulon

SV/catégorie	2014	2017	évol ^o
Hypermarché	32 175	34 640	8%
MS alimentaire	1 500	1 500	0%
MS éqpt personne	17 395	30 520	75%
MS éqpt maison	91 640	96 840	6%
MS culture-sports-loisirs	34 535	46 665	35%
MS autos	19 105	19 390	1%
Solderie-bazar	11 695	11 695	0%
Vacants	5 880	1 700	-71%
Total général	213 925	242 950	14%

catégorie / évol ^o 2014-17	baisse qualité	hausse qualité	nouveau	changement enseigne	fermeture
Hypermarché	1 920	2 500		1 975	2 170
MS alimentaire	900				
MS éqpt personne	5 520	970	13 645	2 000	
MS éqpt maison	25 355	3 855	8 110	5 660	1 380
MS culture-sports-loisirs	7 295	1 160	21 830	575	
MS autos	2 225	11 030	500	1 135	850
Solderie-bazar	2 775	7 720		700	
Vacants					6 850
Total général	45 990	27 235	44 085	12 045	11 250



3. UN ZONAGE FONCTIONNEL



COMMERCES

- les « locomotives »
- commerces divers

ACTIVITÉS

- activités logistiques et industrielles
- activités tertiaires
- services et hôtellerie

LOGEMENTS

- habitat collectif et intermédiaire
- habitat individuel

ÉQUIPEMENTS

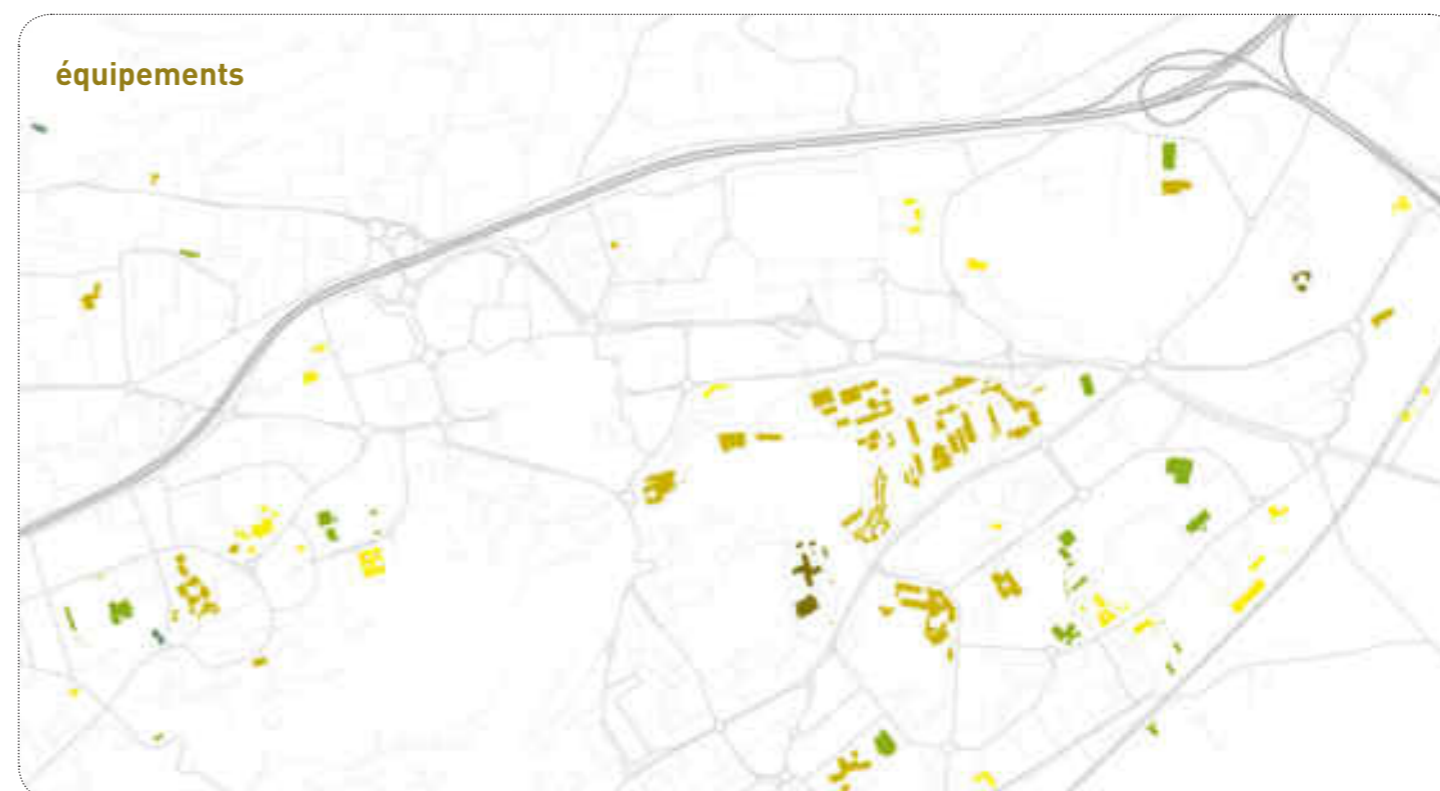
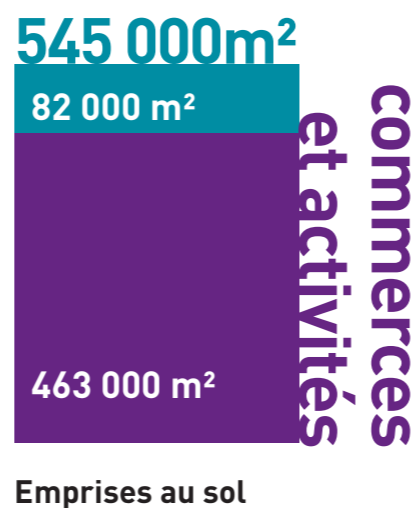
- santé
- enseignement
- équipements publics divers
- sport

3. UN ZONAGE FONCTIONNEL UNE RÉPARTITION EN ENSEMBLES HOMOGENES

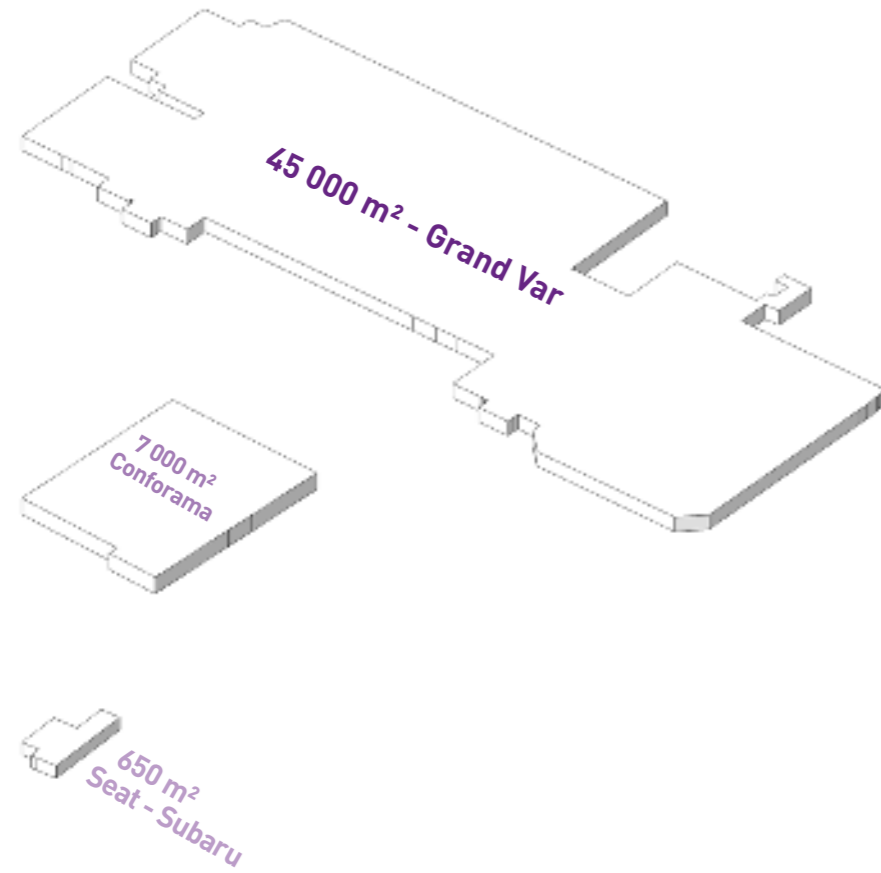
Deux zones fonctionnelles très homogènes et contrastées composent ce secteur :

- une large moitié nord du site où se concentrent les activités commerciales et autres ;
- le quartier de la Coupiane au sud-ouest où l'on retrouve la plupart des logements ainsi qu'un certain nombre d'équipements publics de proximité.

Enfin au sud-est, au pied de la Colline de Coste Boyère, on trouve un dernier ensemble le campus de La Garde / La Valette de l'Université de Toulon



3. UN ZONAGE FONCTIONNEL DES RUPTURES D'ÉCHELLES



La zone d'activités commerciales constitue un paysage hétérogène où l'on trouve une diversité de formes et de typologies d'implantations d'échelles contrastées :

- l'hypermarché classique et sa galerie commerciale ("tout sous le même toit") et sa nappe de stationnements (no parking, no business).
- des magasins phares (notamment par leur taille), des "flagship" tels IKEA ou Conforame, eux aussi avec leurs nappes de stationnement ;
- de simples boîtes commerciales posées au centre de leur parcelle, chacune avec son propre parking.



Conforama - grande surface

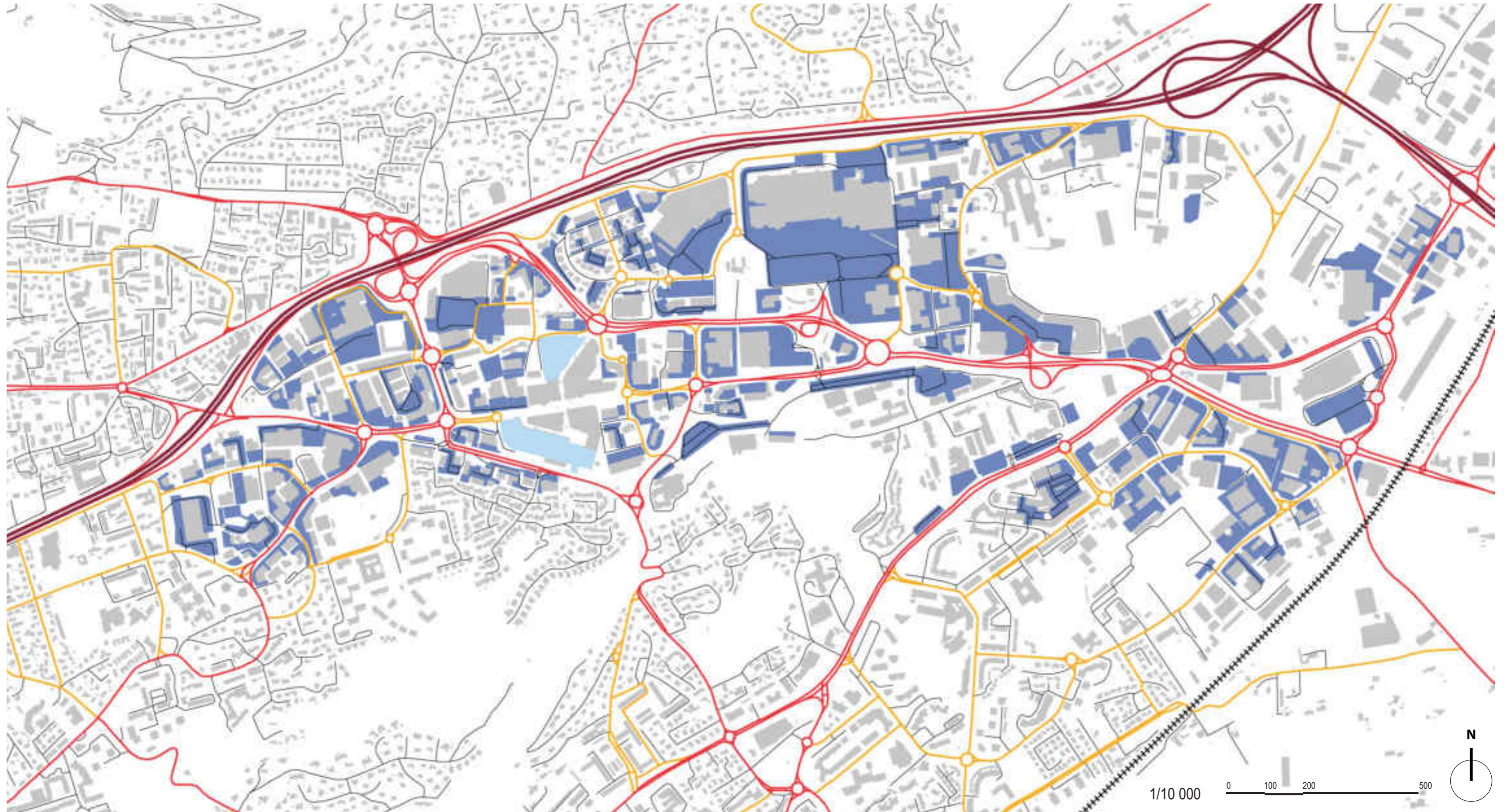


bâti commercial générique «boîte»



Grand Var - les surfaces XXL

4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE



- autoroute A57
- voies de desserte locale
- voies principales
- voies de desserte interne

- parking en surface
- parking silo

4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE

L'HÉRITAGE DU MODÈLE «TOUT VOITURE» : CIRCULATION ET ACCESSIBILITÉ

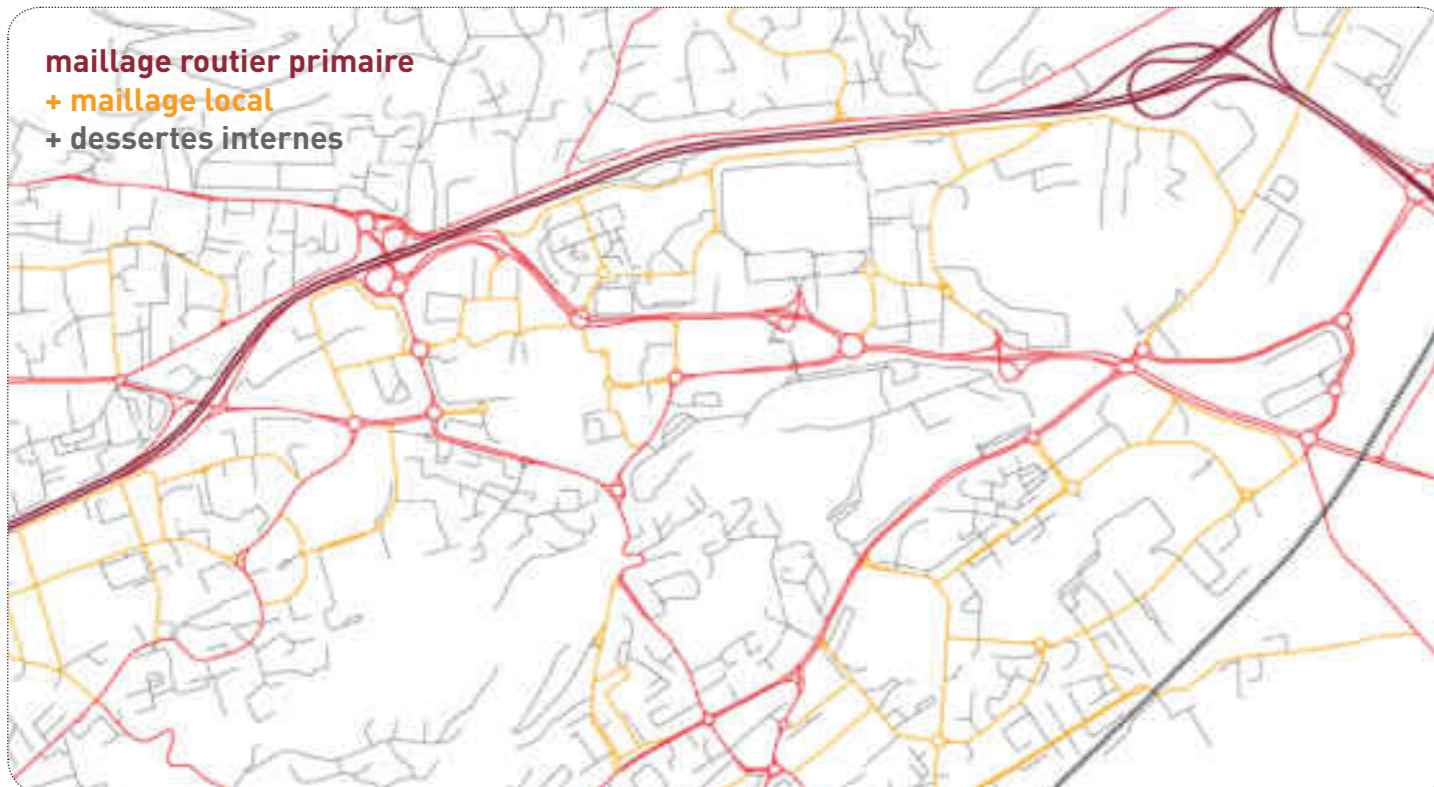
Le réseau viaire qui dessert la zone commerciale s'organise en 3 systèmes bien distincts :

- le premier, connecté directement à l'autoroute et aux principaux axes de circulations interurbains, dessine une figure essentiellement routière et compose une maille primaire plutôt lâche.
- le second plus discret et souvent peu lisible connecte le réseau primaire aux implantations commerciales et dessine de grands îlots peu maillés.
- le troisième, le plus souvent des boucles et des impasses, est constitué par les dessertes internes des opérations.

maillage routier primaire



maillage routier primaire
+ maillage local
+ dessertes internes



maillage routier primaire
+ maillage local



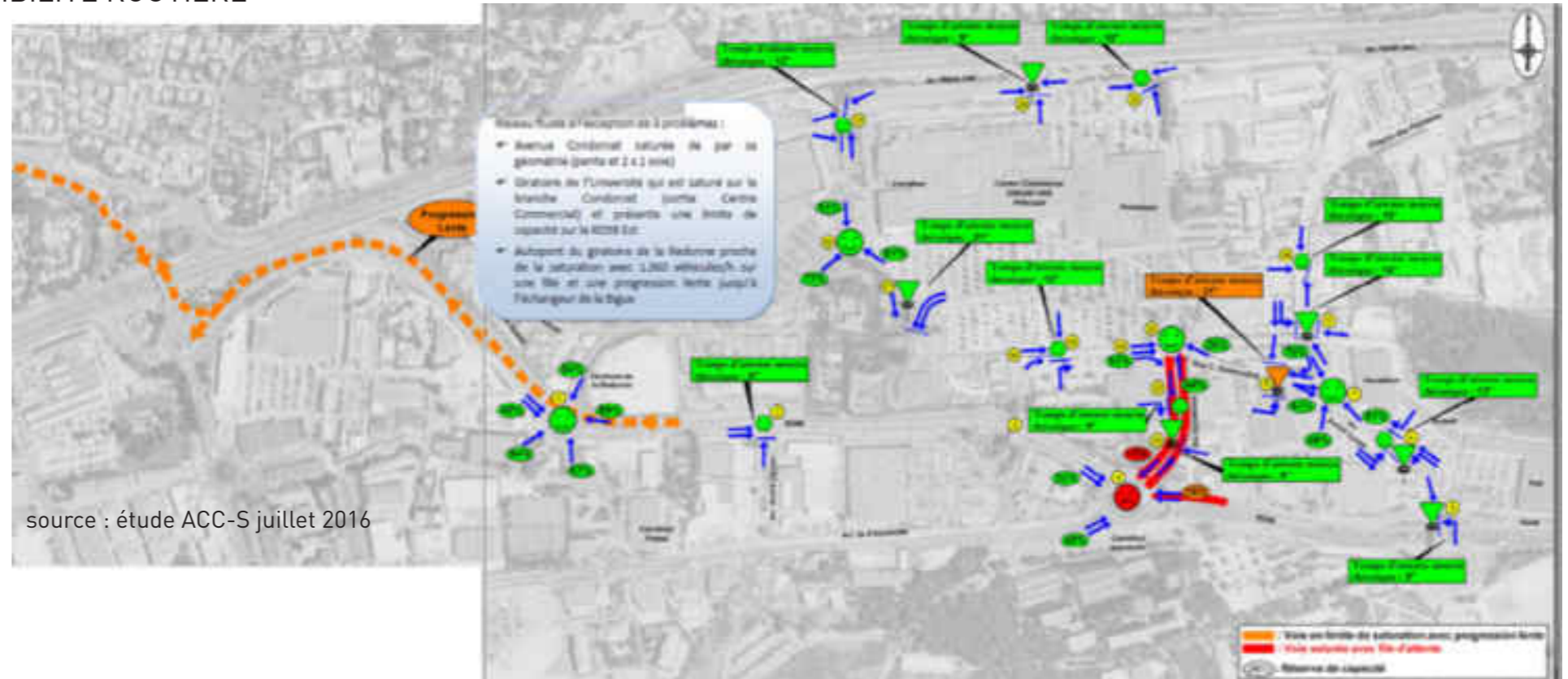
4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE

UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE DES ENSEIGNES : L'ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE

- la desserte directe du secteur par l'autoroute A57 constitue un atout majeur de la zone commerciale, et explique son rayonnement et son dynamisme

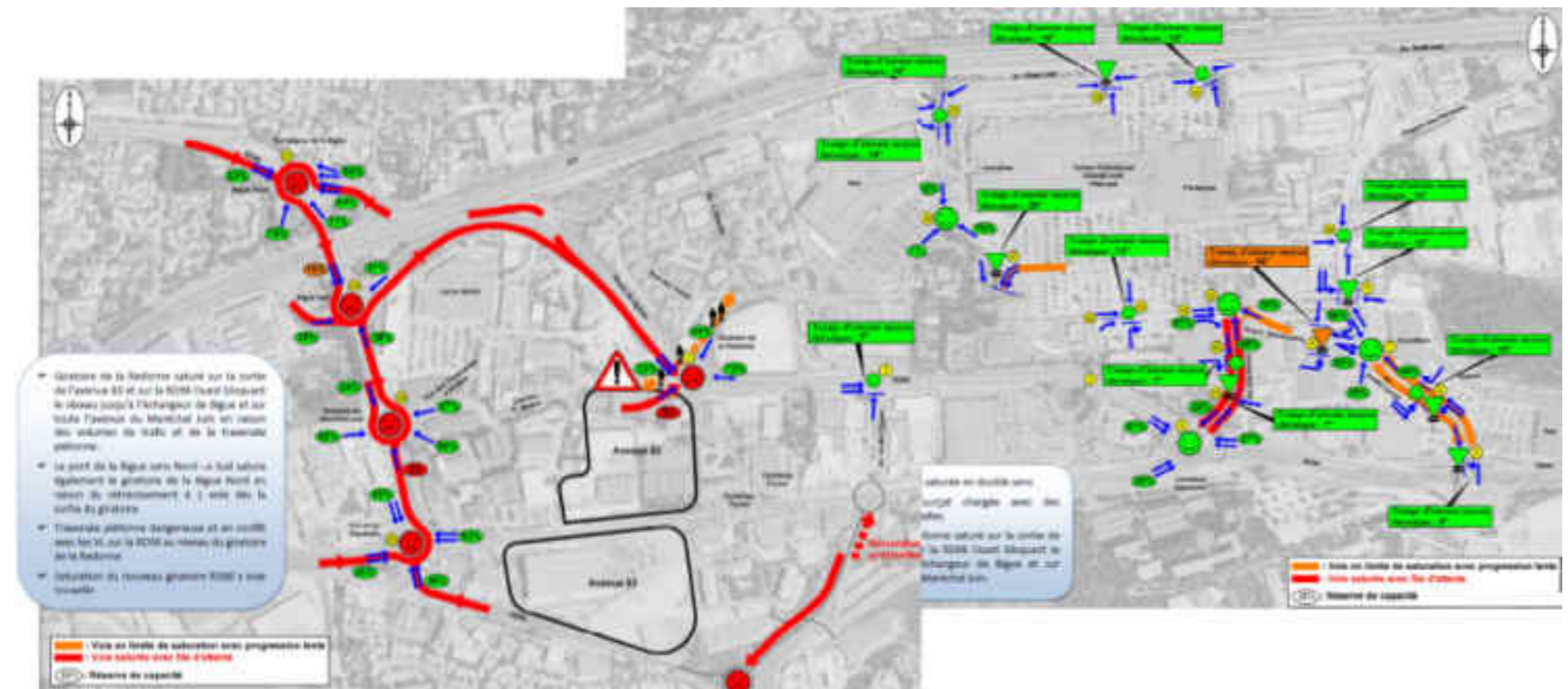
- toutefois, elle génère aussi ses propres dysfonctionnements et la philosophie sous-jacente du « tout routier » conduit à des encombrements qui finissent par être dommageables à l'attractivité, et à des aberrations urbaines :

- des études de trafic menées avant et après l'ouverture d'Avenue 83 ont montré de nombreux points de congestion récurrents à traiter
- la conception d'Avenue 83 s'est faite sur le principe discutable de la coupure du trafic sur l'axe majeur que constituait auparavant l'avenue de l'Université, et la mise en place d'itinéraires de contournement complexes (voir schéma ci-dessous)
- la gestion du stationnement par poches étanches les unes aux autres, sans véritables liaisons piétonnes entre elles, conduit à une pratique déraisonnable de l'automobile pour quelques centaines de mètres seulement

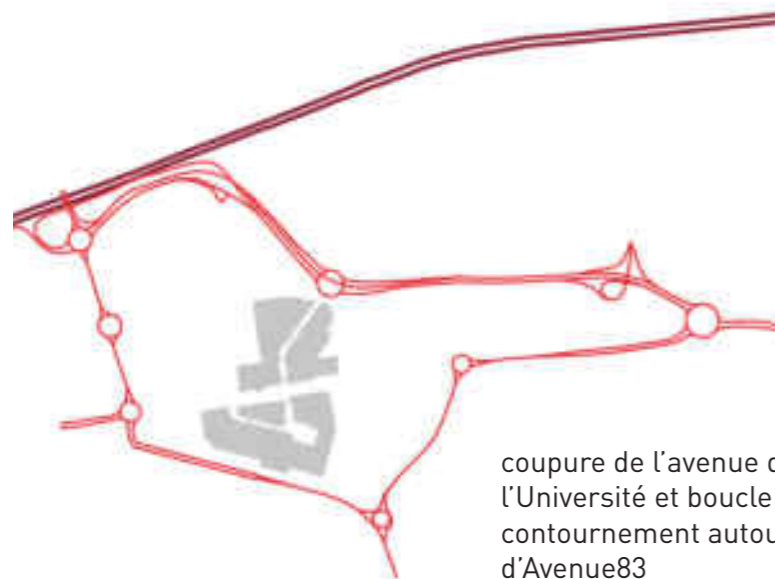


source : étude ACC-S juillet 2016

- la situation en mars 2016 montre une concentration des difficultés au sud de Grand Var



- après l'ouverture d'Avenue 83, la situation se dégrade fortement à l'ouest du secteur, depuis l'échangeur de la Bigue



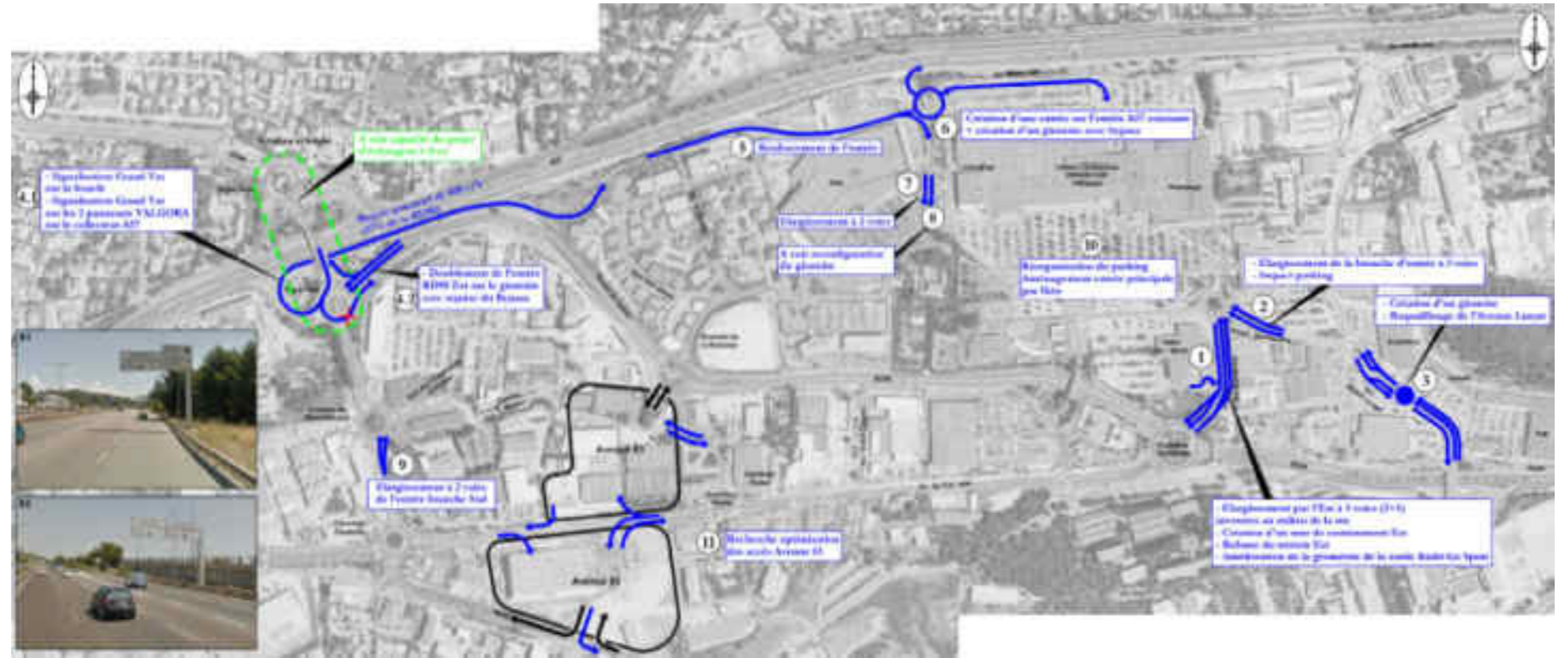
coupure de l'avenue de l'Université et boucle de contournement autour d'Avenue 83

- les réponses apportées par les auteurs des études de trafic restent purement routières, et n'intègrent en aucune façon les autres modes de transport

- elles s'articulent principalement sur la création d'une bretelle de sortie supplémentaire, au droit de la station-service, permettant une « échappatoire » centrale

- les préconisations sont purement routières :

- accroissement de capacité de voiries (Condorcet, Desmoulins, bretelle Bigue, St-Just, Mal-Juin)
- création d'une bretelle de sortie sur l'A57 et aménagement du giratoire d'entrée/sortie
- optimisation des accès à Avenue 83
- amélioration de la signalétique et du jalonnement

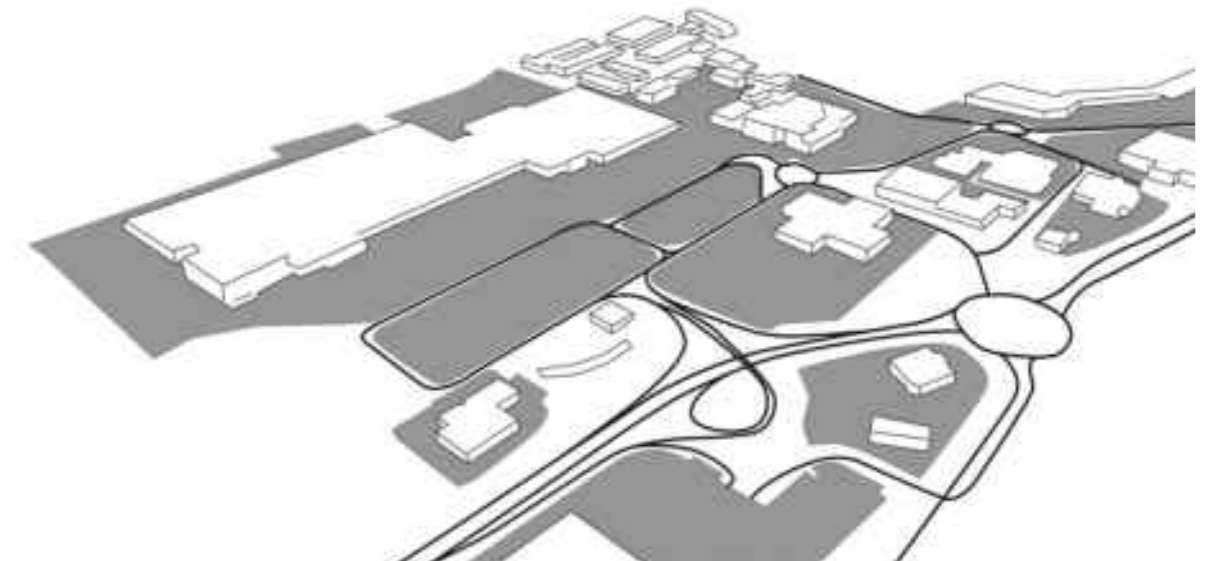
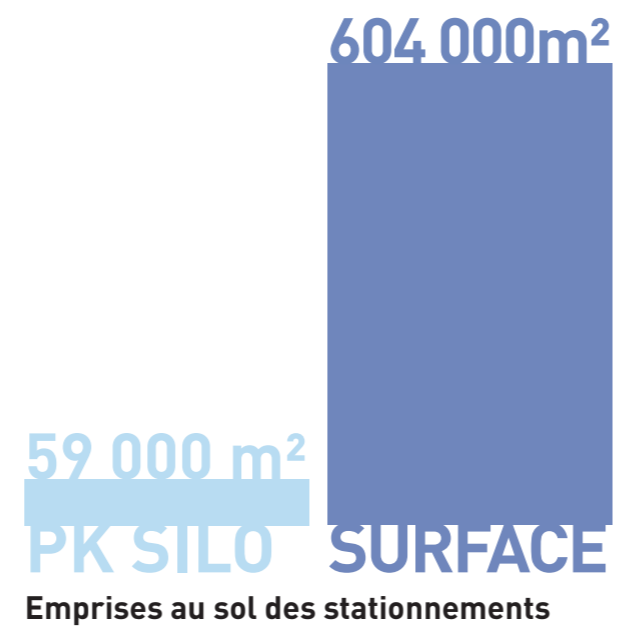


source : étude ACC-S juillet 2016

4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE UN OCÉAN DE PARKING

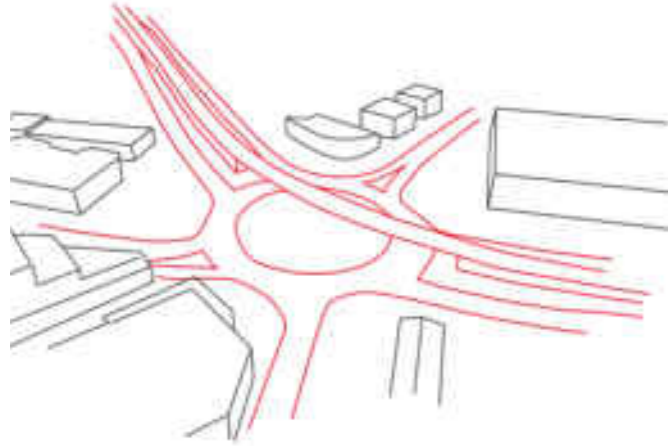
En comparant les 663 000 m² de surface de parking (surface + silo), aux 545 000 m² d'emprise au sol des commerces et activités réunis (voir page 11), on constate donc qu'il y a davantage de surface de parking que de surface bâtie occupant le sol.

Reste que cela fait au total plus de 120 hectares d'emprises privatives imperméabilisées (bâti + parkings) auxquels il faut ajouter l'ensemble du réseau viaire pour prendre la mesure d'un secteur urbanisé, la zone d'activités, dont le sol est pour sa quasi-totalité artificialisé.

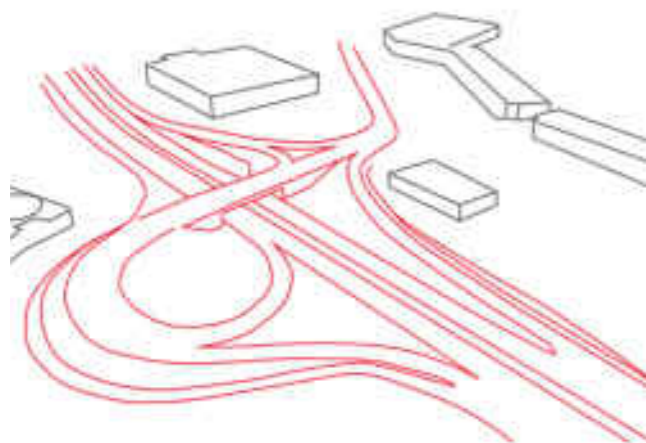


4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE UN PAYSAGE ROUTIER

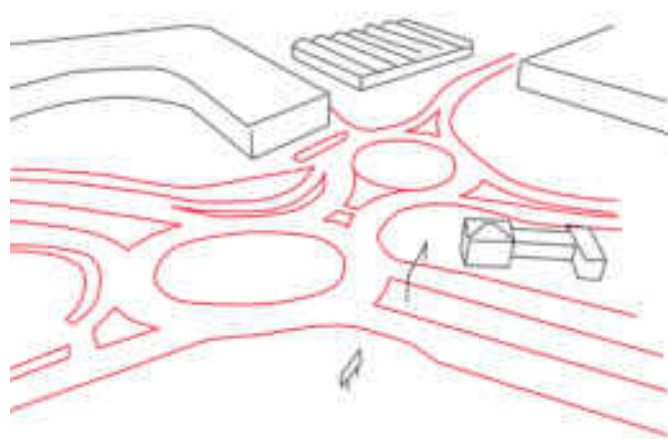
1 giratoire + autopont



2 échangeur



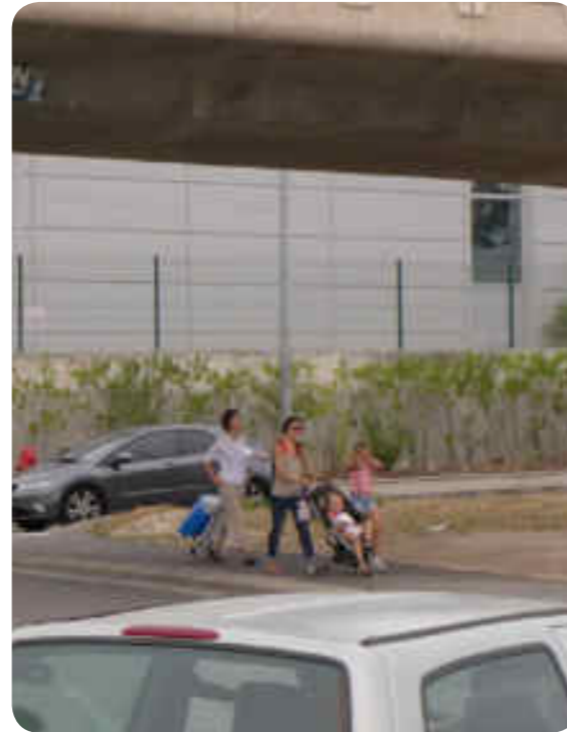
3 double giratoire



- ouvrage routier
- voie à séparateur central



4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE UN MILIEU HOSTILE AU PIÉTON



Sous l'autopont



Trottoirs envahis par les voitures



Des espaces interdits au piéton



Itinéraire contraint et traitement routier du piéton



Entre Ikea et Grand Var

4. UNE ACCESSIBILITÉ TOUT VOITURE

UNE PLACE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ENCORE LIMITÉE

RÉSEAU MISTRAL

- le secteur est desservi par cinq lignes du réseau Mistral :

- ligne U Pôle d'Activité Toulon Est – Technopôle Mer : 60 AR/j – fréq. 15 mn
- ligne 55 Revest – Campus La Valette : 22 AR/j
- ligne 103 gare routière Toulon – Hyères St-Nicolas : 16 AR/j
- ligne 129 gare de La Garde – Charles-de-Gaulle : 42 AR/j – fréq. 20 à 25 mn
- ligne 191 Observatoire – Tourrache : 17 AR/j

- malgré la position en entrée d'agglomération, il n'y a pas de parc-relais

- la gare de La Pauline n'est pas reliée au secteur

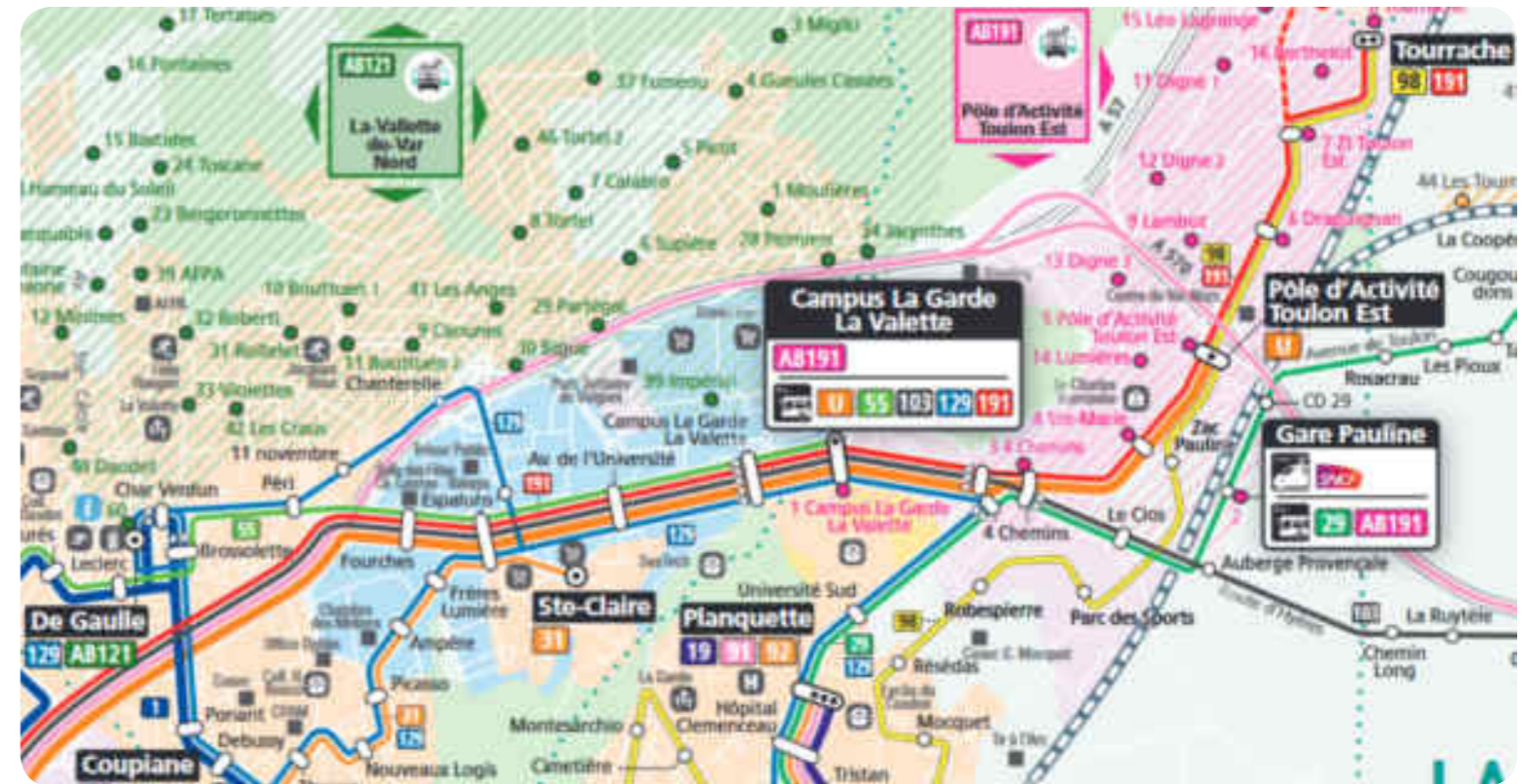
RÉSEAU VARLIB

- le secteur est desservi par six lignes du réseau VarLib :

- ligne 2801 Les Arcs – Toulon
- lignes 4801 Brignoles – Toulon et 4802 St-Maximin – Toulon
- lignes 7801 et 7802 St-Tropez – Toulon
- ligne 8810 Collobrières – Toulon

- ces 6 lignes desservent toutes les trois mêmes arrêts à La Valette :

- avenue de l'Université
- Espaluns
- Les Fourches

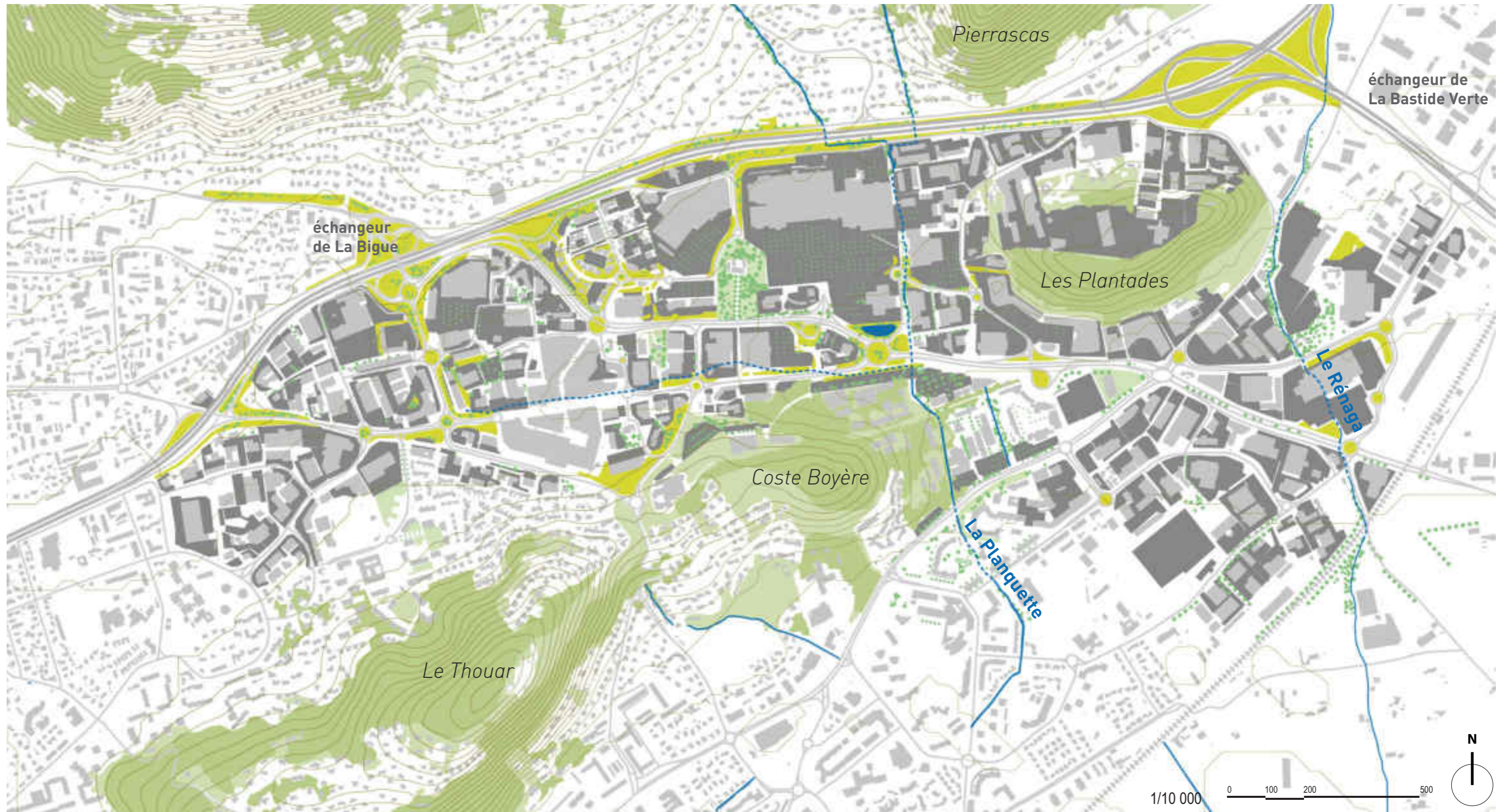


réseau Mistral



arrêt «avenue de l'université» un samedi après-midi

5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE



- espace naturel ouvert
- espace naturel arboré
- espaces résiduels routiers : talus, terres-pleins...
- enrobé

5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE

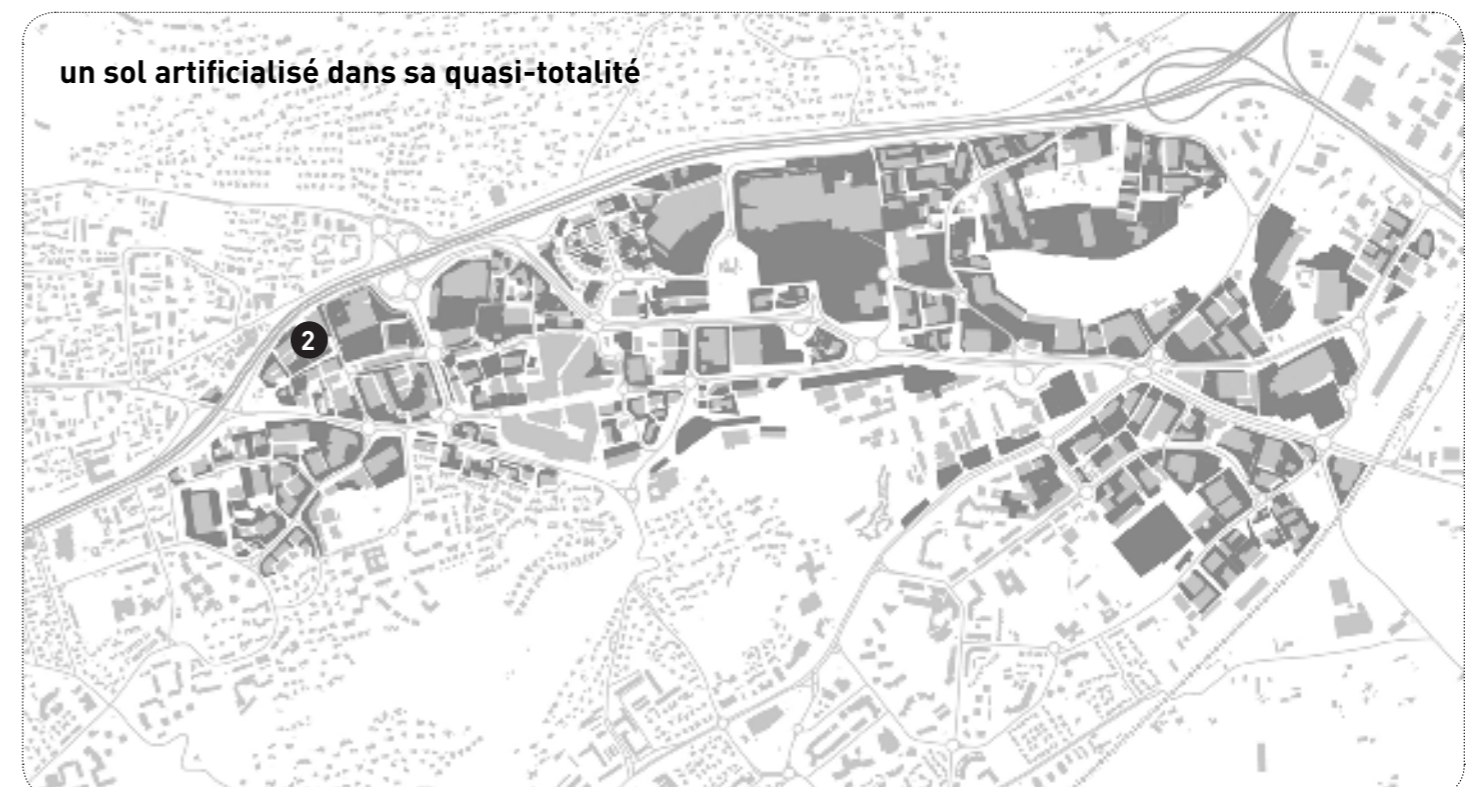
Au cœur de la zone, la présence végétale se résume le plus souvent à celle que l'on trouve autour des voies, délaissés de voirie, talus, terre-pleins ou encore centre de ronds-points. Seules quelques-unes des grandes nappes de stationnement (principalement Grand-Var et IKEA) sont arborées. L'ensemble compose un paysage aride, avec un sol pour sa plus grande part artificialisé, où seule la propriété Château-Redon laisse deviner derrière ses murs une oasis de verdure. Ce n'est qu'en limite sud avec la colline de Coste Boyère ou encore plus à l'est aux Plantades, que l'on découvre une présence végétale significative, bien qu'elle reste tenue à distance et pas vraiment accessible.



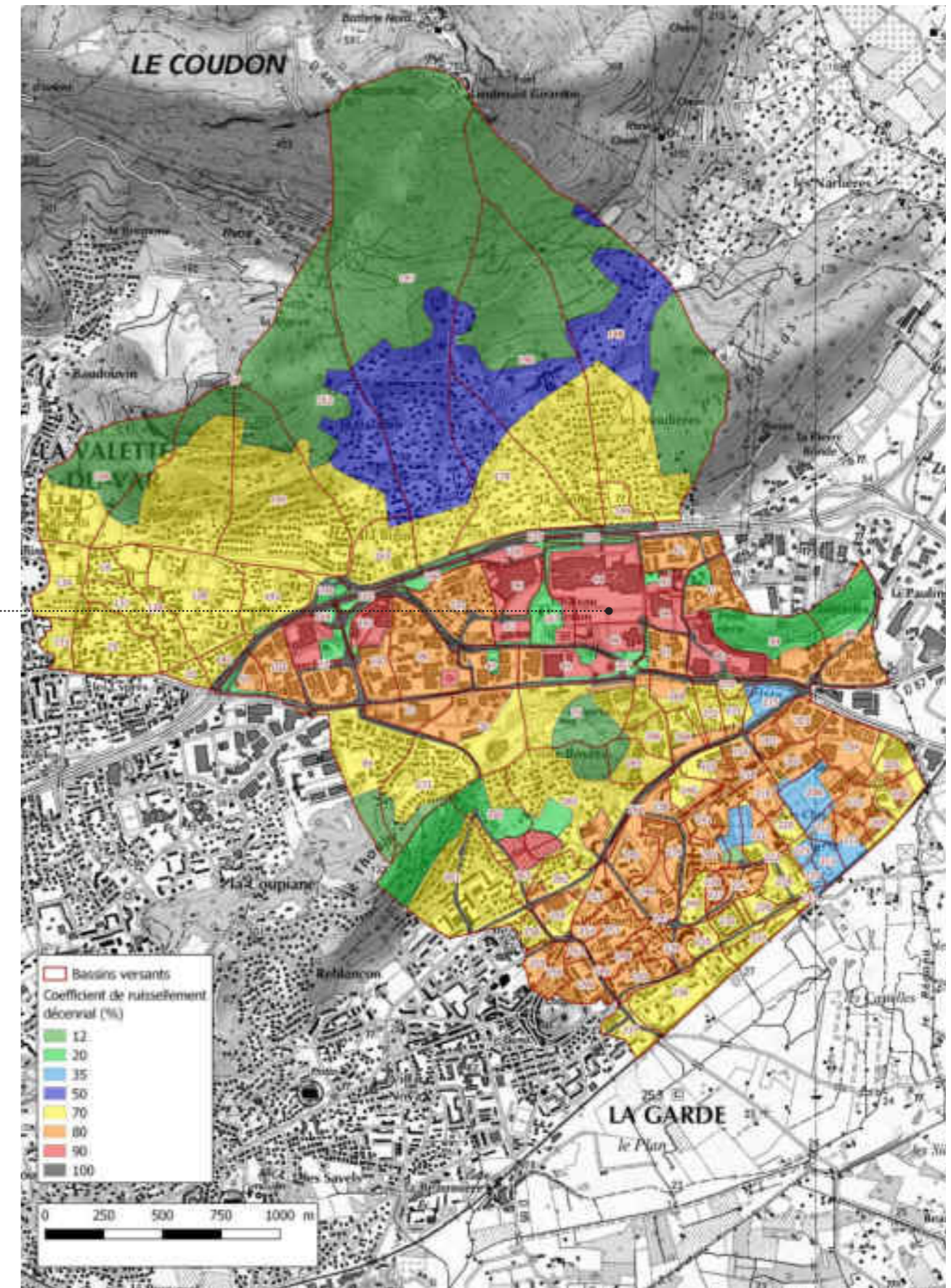
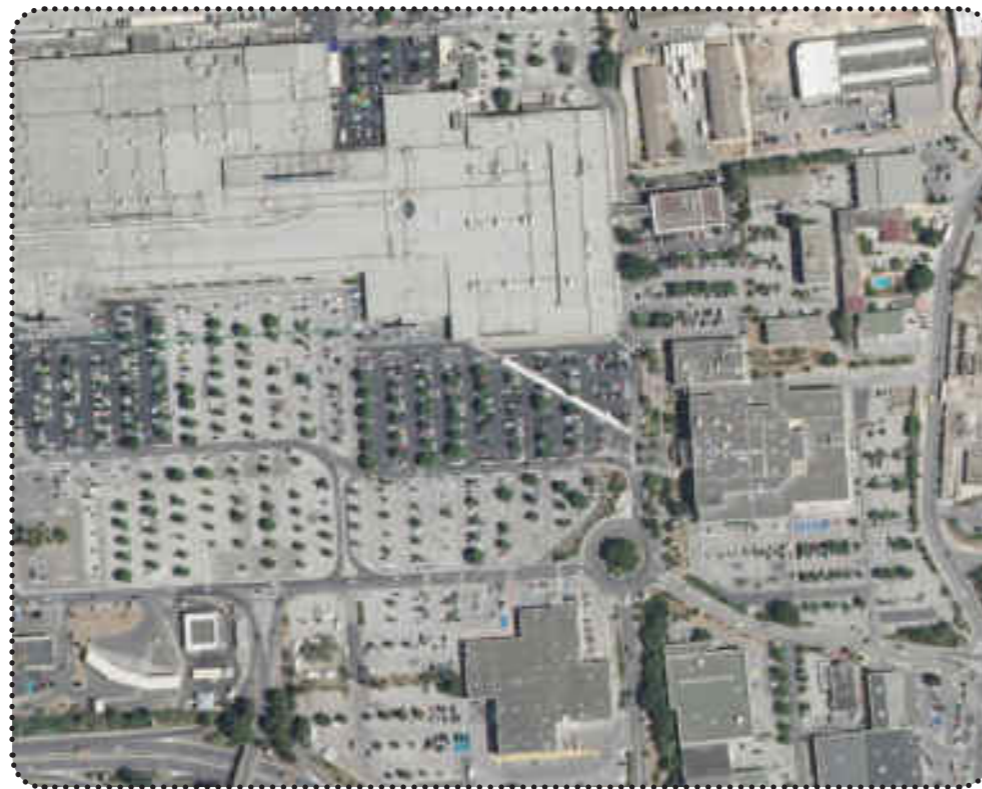
terre-plein engazonné et alignement de palmiers



parking de surface intégralement enrobé - Les Fourches



5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE UNE IMPERMÉABILISATION DES SOLS MASSIVE



cartographie du coefficient de ruissellement - extrait de l'étude hydraulique et AMC pour la définition du schéma d'aménagement du ruisseau de la Planquette (Ingerop)

5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE UN PASSÉ AGRICOLE : PERSISTANCES ET DISPARITIONS



1. ancienne route de Draguignan à Toulon - tracé de l'actuelle autoroute A 57
2. route de Hyères
3. ancien chemin de la Garde - pour partie, tracé de l'actuelle D86 (Avenue Docteur Eugène Blanc, Avenue de l'Université, Avenue de Sainte Claire)

4. ancienne grande route d'Italie, actuellement Avenue Gabriel Péri
5. Château Redon
6. Vallon des Espaluns - fil d'eau principal, approximativement à l'emplacement actuel de l'avenue de l'Université

7. Vallon des Espaluns - fil d'eau principal, actuelle avenue Lavoisier
8. Vallon de Pierrascas
9. Les Fourches
10. Château Morisot - emplacement actuel du campus universitaire

5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE
UN PASSÉ AGRICOLE : PERSISTANCES ET DISPARITIONS



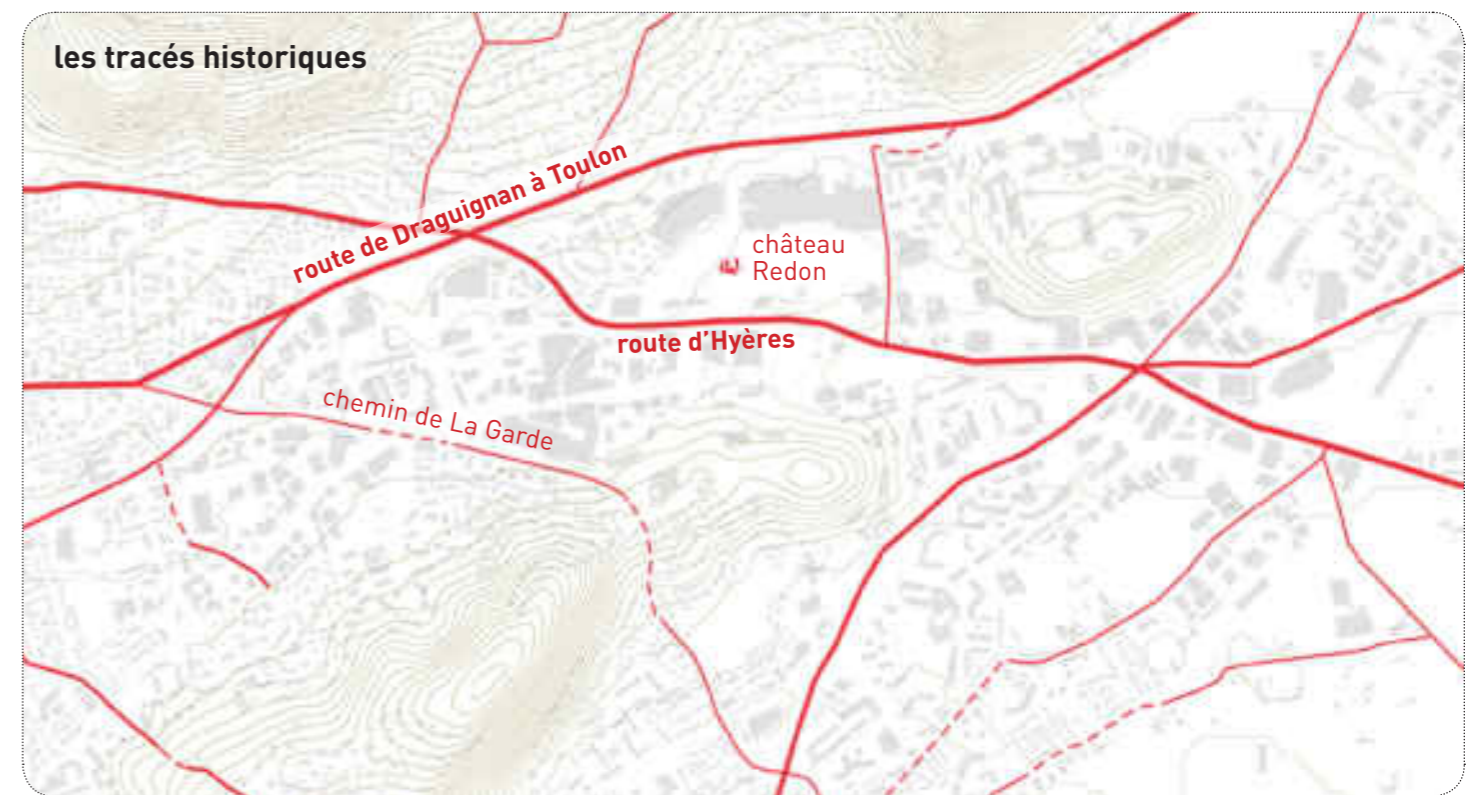
emplacement de l'ancienne route de Toulon à Draguignan, aujourd'hui autoroute A57



cannes de Provence dans un fossé témoignant de la présence de l'eau



sous l'enrobé, le vallon de l'Espalun



les tracés historiques

5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE UN TERRITOIRE SUJET AU RISQUE INONDATION

La phase de diagnostic a mis en évidence une mise en charge des ouvrages en lit mineur et une saturation du réseau dès la crue biennale.

Ainsi, les premiers débordements du réseau pluvial apparaissent dès une crue de période de retour égale à 2 ans. À l'inverse, les premiers débordements de la Planquette apparaissent plus tard, pour une crue de période de retour égale à 5 ans.

À partir de la crue décennale, les débordements sont quasi-généralisés à l'ensemble de la zone d'étude.

Les principaux secteurs inondés par les débordements de la Planquette sont les suivants :

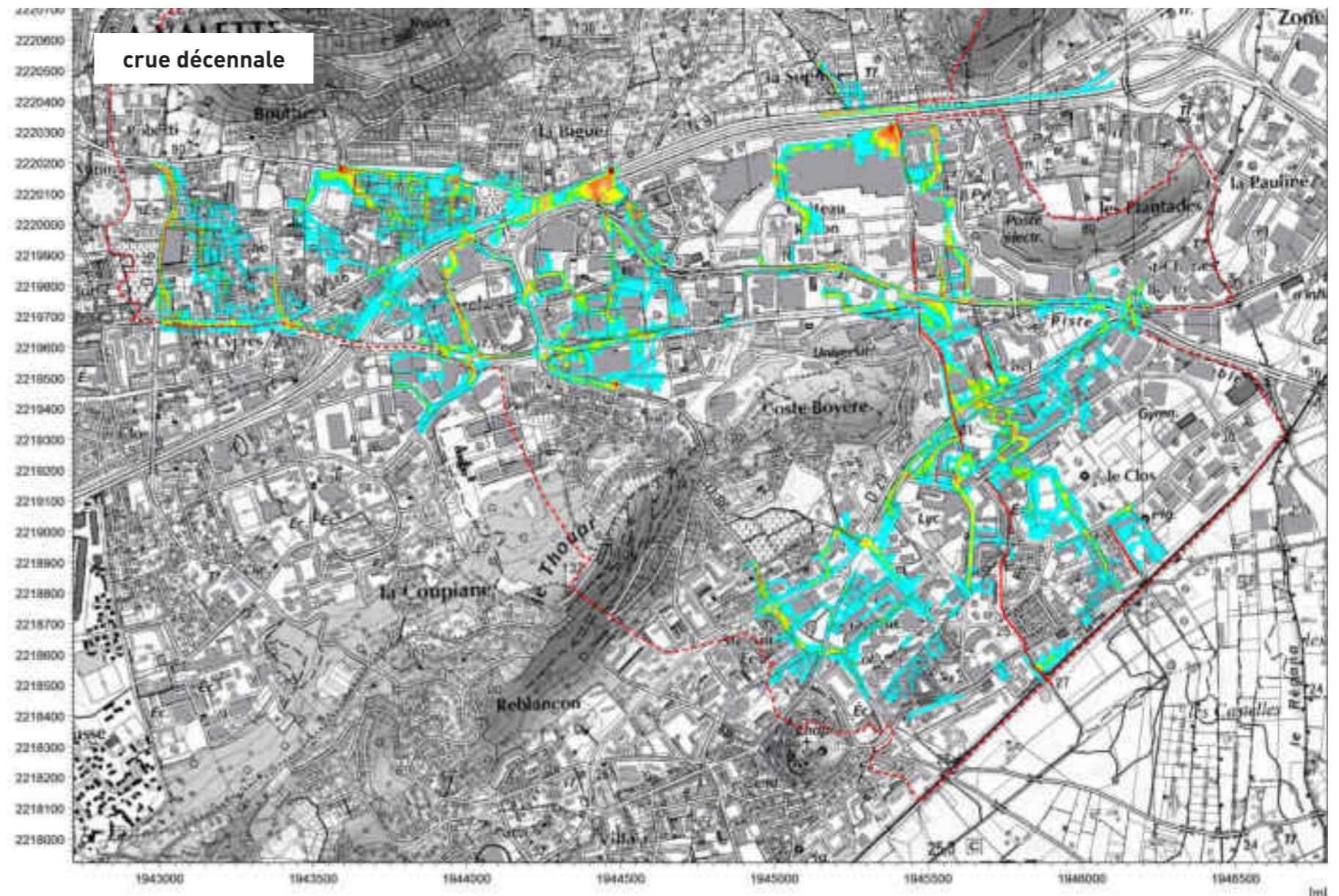
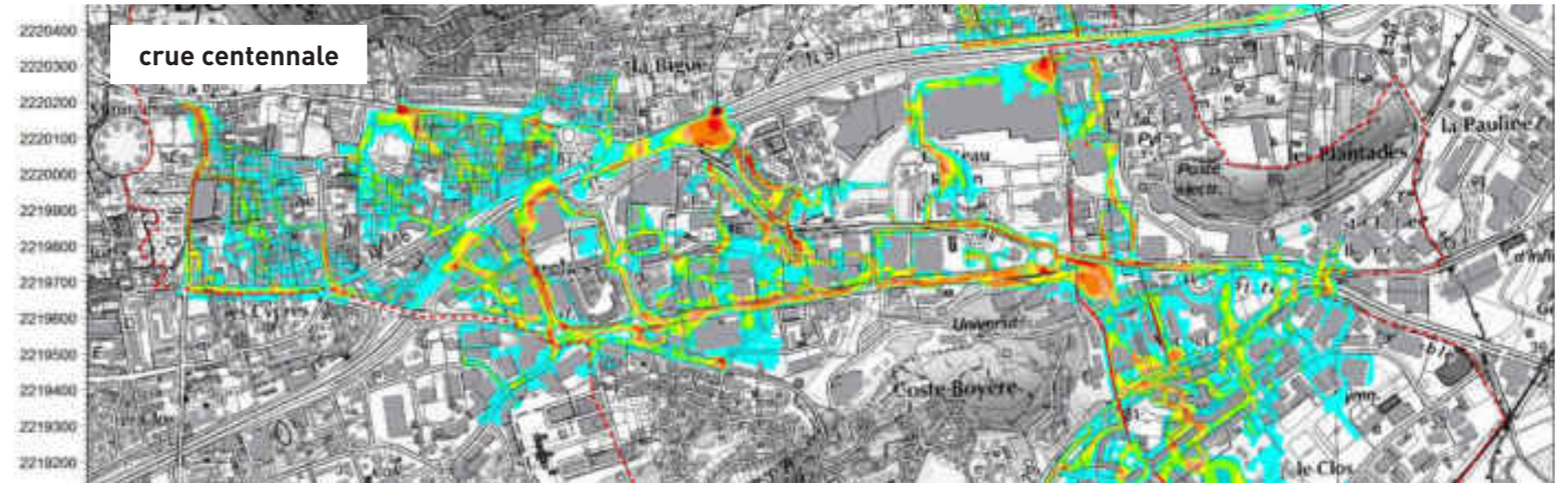
- Parking nord du centre commercial Grand Var ;
- Université de Toulon ;
- Secteur entre l'avenue Auguste Renoir et l'avenue 1er Bataillon Infanterie de Marine du Pacifique (au sud de l'Université).

Les principaux secteurs inondés par les débordements du réseau pluvial sont les suivants :

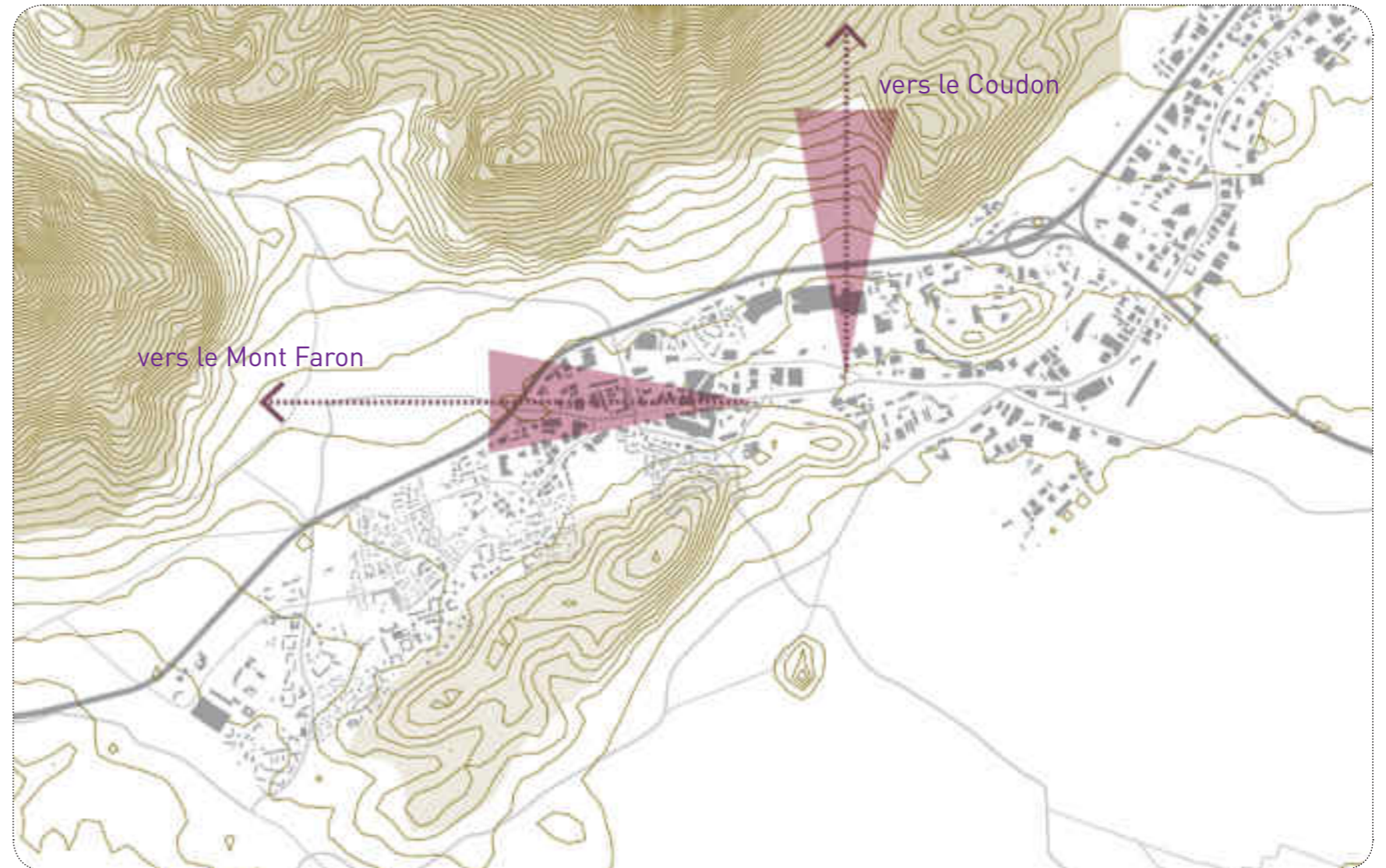
- Centre-ville de La Valette du Var au nord de l'A57 ;
- Avenue de France ;
- Réseau pluvial au sud de la montée du Thourar.



cartographie des vitesses maximales - extrait de l'étude hydraulique et AMC pour la définition du schéma d'aménagement du ruisseau de la Planquette (Ingerop)



5. UN SOL EFFACÉ, UNE NATURE ABSENTE
AU NORD ET À L'OUEST, LES MASSIFS EN REPÈRES OMNIPRÉSENTS



le Mont Faron, avenue de Sainte Claire à gauche



le Coudon, Grand Var

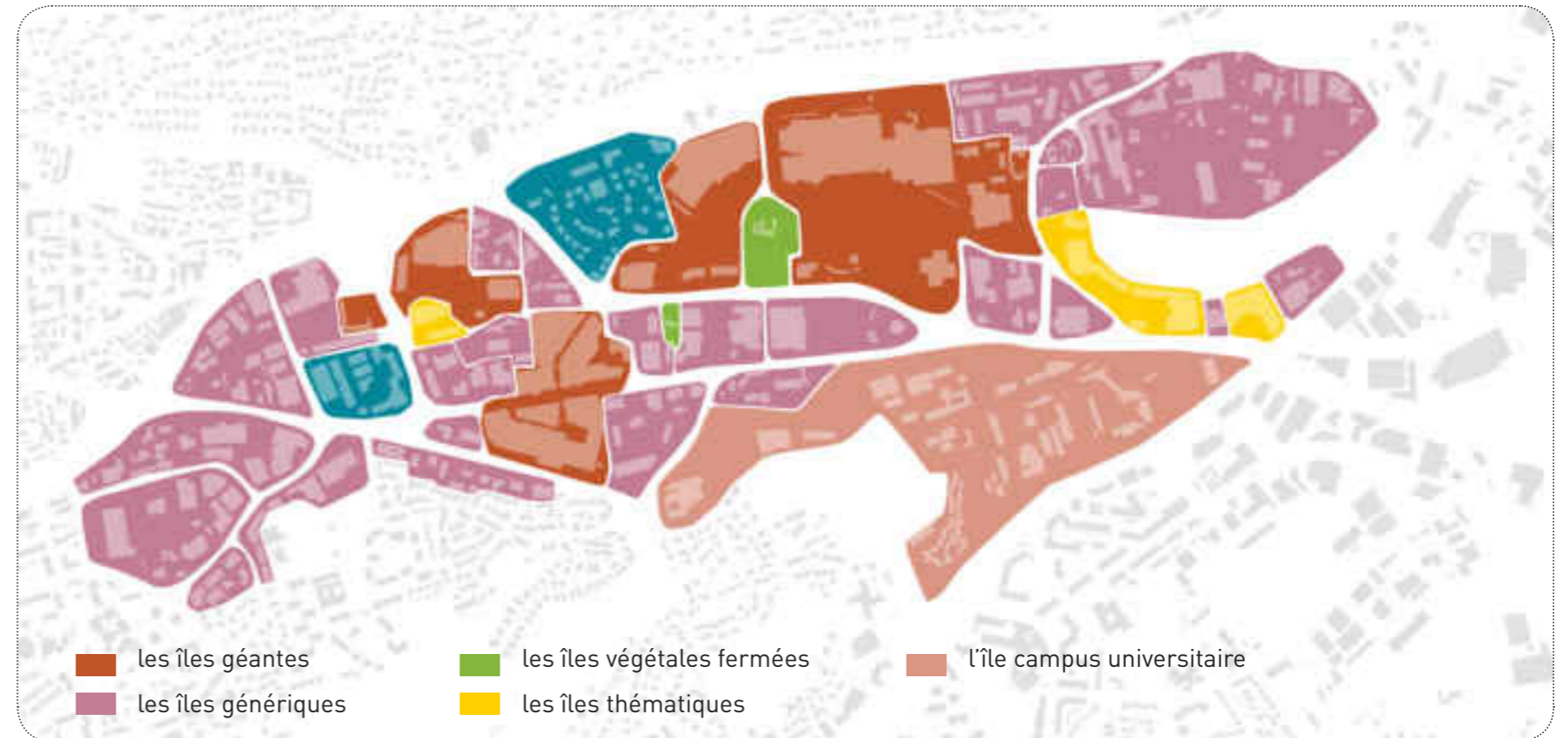
6. UN ARCHIPEL URBAIN



6. UN ARCHIPEL URBAIN

UN PAYSAGE GÉNÉRIQUE, DES ÎLES QUI S'IGNORENT

La carte dessine une mosaïque, un patchwork peu lisible d'installations commerciales recentrées sur elles-mêmes et qui compose et évoque un archipel urbain où chaque île développe son propre récit. Chaque pièce, détournée par un entrelacs de voiries plutôt étanches et difficilement franchissables, est autonome, voire interchangeable ; chacune développe sa propre logique et cohérence et reste tout à la fois proche, physiquement, et distante, spatialement, de ses voisines.



façade arrière d'Avenue 83 depuis le parking de Monsieur Meuble à l'est



le mur de chateau Redon, au fond Grand Var

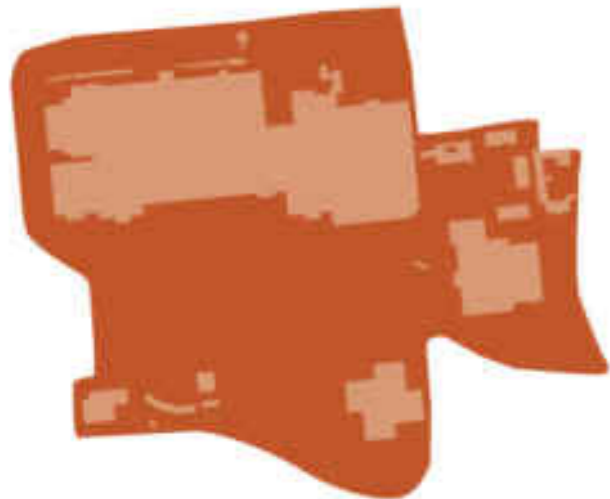


un univers de grillages et clôtures



fausse façade, Leroy Merlin

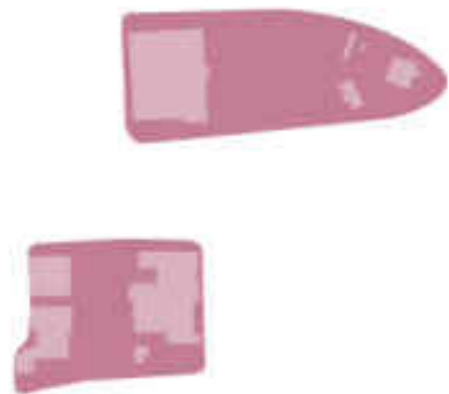
6. UN ARCHIPEL URBAIN



Grand Var : parkings et surfaces de vente XXL



Avenue 83 : un microcosme replié sur lui-même



une juxtaposition de boîtes commerciales et d'espaces non qualifiés

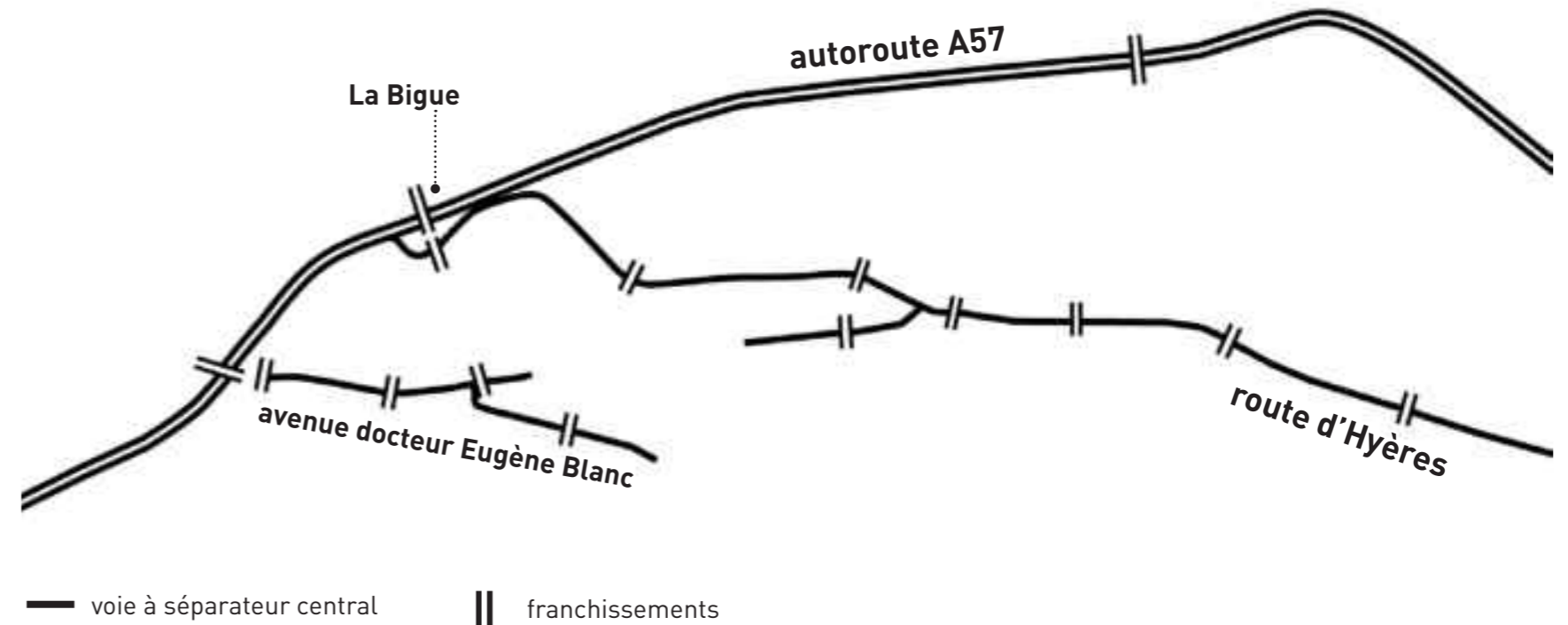


Valgora : un village d'activités qui se cherche une urbanité

6. UN ARCHIPEL URBAIN DES CONNEXIONS DIFFICILES

Un archipel urbain où il est difficile d'aller d'île en île :

- une trame viaire peu lisible et une circulation compliquée,
- un univers routier peu accueillant à d'autres usages qu'automobiles,
- des axes structurants est/ouest plutôt étanches et difficilement franchissables,
- des traversées rares et peu adaptées (le plus souvent des ronds-points) aux piétons et aux cycles.



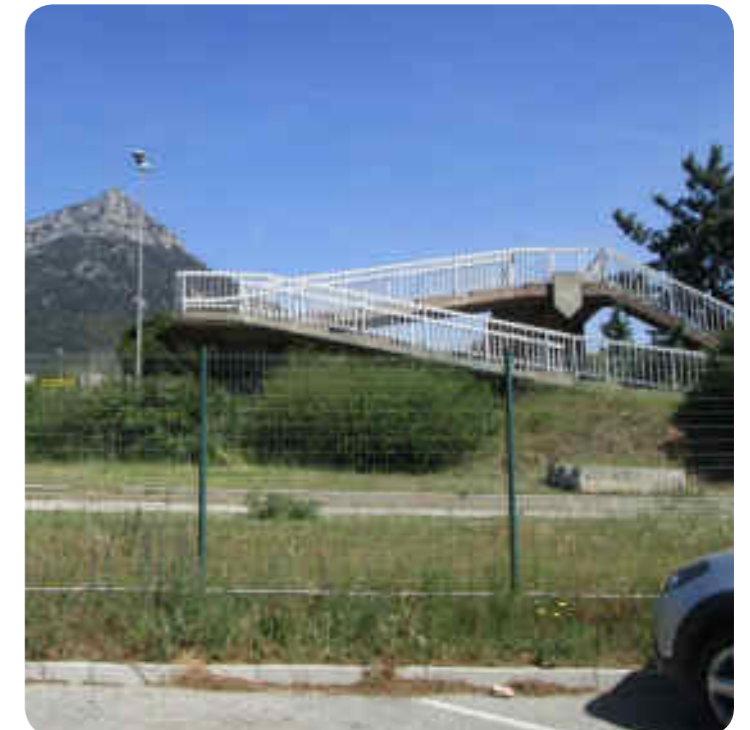
terre plein central infranchissable



le mur de l'autopont



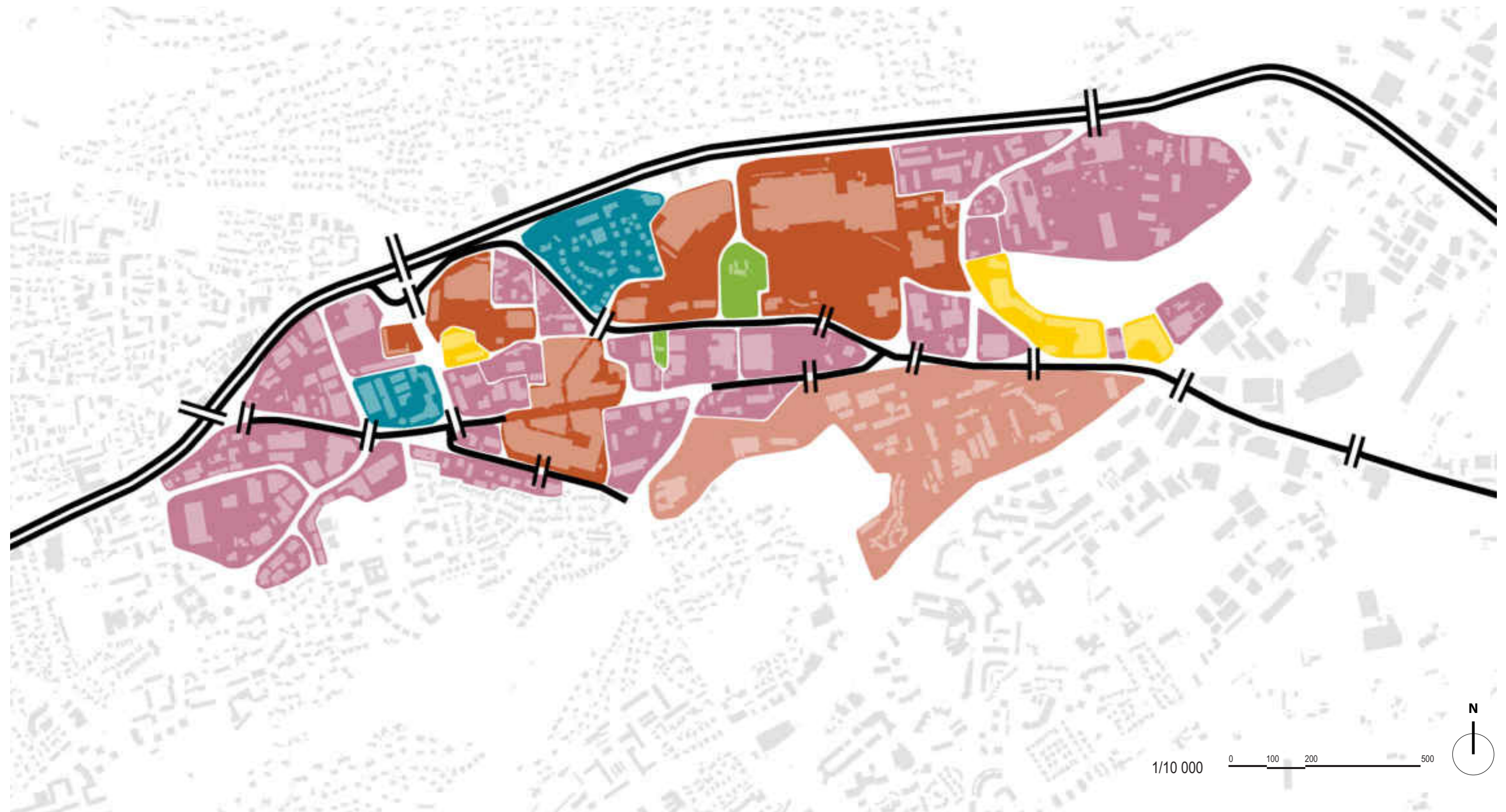
passage piéton sur rond-point



passerelle piétonne

6. UN ARCHIPEL URBAIN

DES LOGIQUES INSULAIRES FRAGMENTÉES ET INTROVERTIES



les îles géantes
les îles génériques

les îles végétales fermées
les îles thématiques

l'île campus universitaire

les limites étanches (autoroute, voies à terre-plein central...)

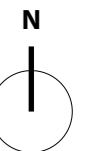
les franchissements (passerelle, passages piétons...)

6. UN ARCHIPEL URBAIN LES ÎLES



1/10 000

0 100 200 500



UN SITE EN QUESTION, UN TERRITOIRE EN ATTENTE



1. UN SECTEUR COMMERCIAL SANS VÉRITABLE IDENTITÉ, UN PAYSAGE GÉNÉRIQUE

- une zone banalisée et aride,
- un manque réel de lisibilité
- une accessibilité compliquée (à la zone, aux enseignes)
- et une logique du tout automobile
- un milieu hostile au piéton et au cycliste
- des ensembles – les îles – qui s'ignorent et développent chacun leur propre récit
- des situations contrastées
- une mixité fonctionnelle encore rare
- des connexions limitées et difficiles au centre-ville et une interface plutôt incertaine avec le quartier habité de la Coupiane



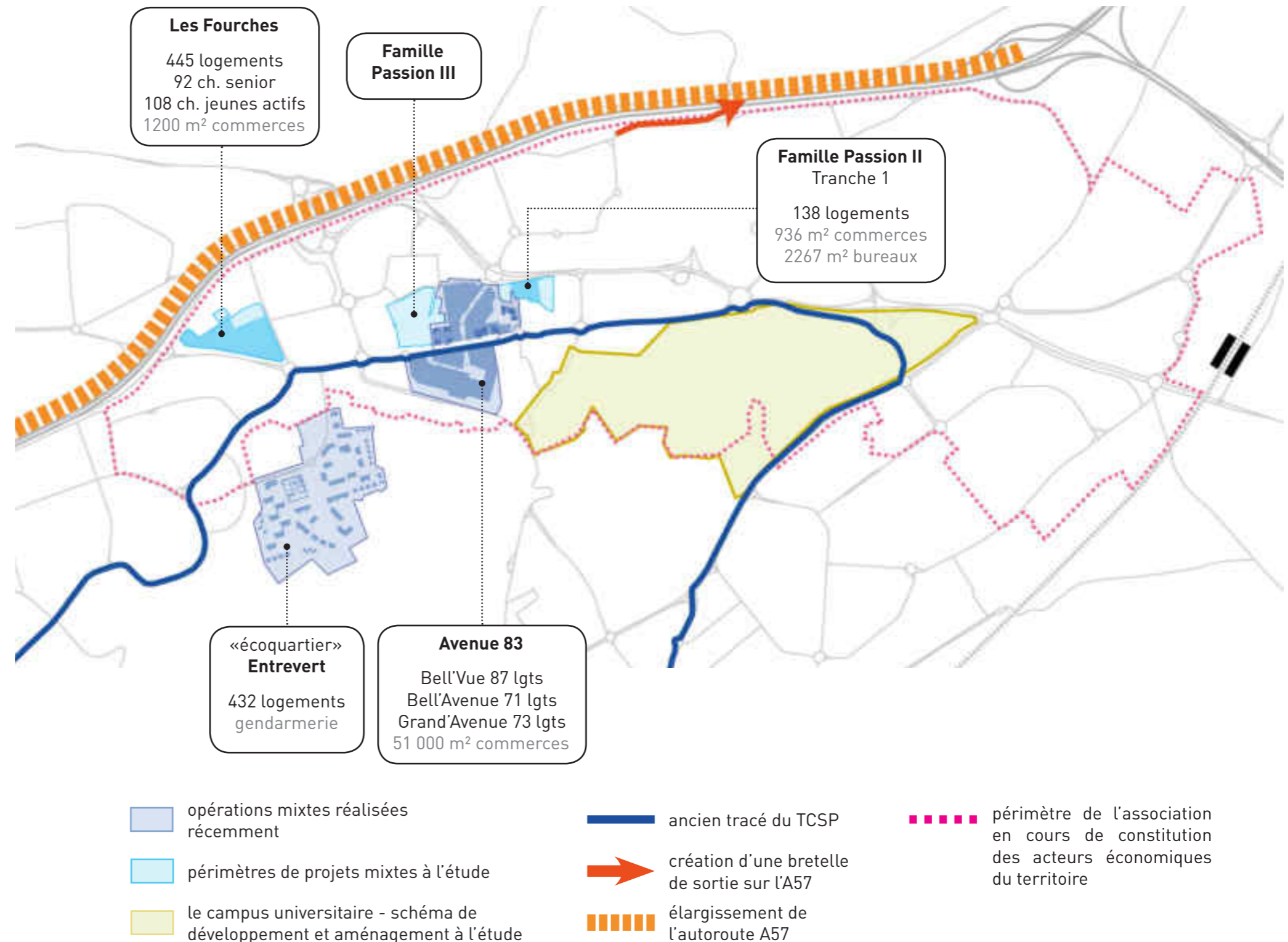
2. DES TRANSFORMATIONS ENGAGÉES, ENCORE LIMITÉES ET MENÉES AU COUP PAR COUP ...

Ces dernières années plusieurs opérations nouvelles ont été engagées ou réalisées, tant commerciales que d'habitat (en particulier le projet Avenue 83 associant commerces, loisirs et logements ou encore l'«écoquartier» d'Entrevert), et d'autres sont à l'études : celles menées par Grand Var pour améliorer l'accessibilité et la desserte automobiles de son site, mais aussi les projets de logements et de bureaux Famille Passion II et III ou encore celui de Nexity sur le site des Fourches.

A ces opérations il faut associer le projet porté par ESCOTA de mise à deux fois trois voies de l'autoroute A57 avec la possibilité d'accueillir des voies réservées aux TC sur la bande d'arrêt d'urgence, les études menées par l'Université de Toulon pour la requalification du campus de la Garde - la Valette (Schéma directeur immobilier et d'aménagement) et les différents projets de transports collectifs portés par la Métropole (restructuration du réseau Mistral proposée par le PDU, autour du concept de LHNS) et la Région et la SNCF (le «RER toulonnais»).

Si l'ensemble de ces opérations et de ces études racontent effectivement un territoire en projet, il n'en reste pas moins qu'elles sont menées au coup par coup et sans liens les unes avec les autres, au fil des opportunités foncières ou issues d'initiatives indépendantes sans qu'aucun moment une approche d'ensemble sur les mutations et le renouvellement urbain de ce secteur commercial n'ait été engagée. L'absence d'une réflexion amont et de tout cadre commun a conduit à des incohérences et généré de nouveaux dysfonctionnement urbains (l'impact par exemple de la coupure de l'avenue de l'Université sur le schéma de circulation) ou n'apporte que des réponses partielles - l'accès automobile à Grand Var - sans que les conséquences à terme sur le fonctionnement du secteur ne soient raisonnées.

Nous l'avons vu plus haut, les réponses apportées par les auteurs des études de trafic restent purement routières, et n'intègrent en aucune façon les autres modes de transport et de déplacement. Les différents projets de renforcement des transports collectifs et leurs impacts sur l'accessibilité de la zone ne sont pas pris en compte et raisonnés. A aucun moment la question des cheminements piétons (créations de véritables trottoirs, traversées sécurisées) ou de la place laissée aux cycles (aménagement d'itinéraires et des pistes cyclables) n'est traitée, ni même abordée.



2. DES TRANSFORMATIONS ENGAGÉES, ENCORE LIMITÉES ET MENÉES AU COUP PAR COUP ...

DES OPÉRATIONS DE LOGEMENTS FINALEMENT TRÈS DENSES

Plusieurs opérations de logements ont été réalisées récemment dans la zone commerciale ou à proximité immédiate, d'autres sont à l'étude. Elles traduisent une volonté de trouver là une mixité programmatique et de rompre avec la mono-fonctionnalité du secteur. Elles témoignent aussi de la pression foncière sur l'aire métropolitaine toulonnaise et de la difficulté à mobiliser du foncier pour des opérations de logement.

Le tableau ci-contre récapitule les opérations de logements réalisées ou à l'étude. Deux remarques peuvent ici être faites :

- tout d'abord un nombre de logements non négligeable : 1246 logements plus 200 chambres (séniors et jeunes actifs), soit depuis l'inauguration en 2013 du quartier d'Entrevert potentiellement plus de 3300 nouveaux habitants (soit 14% de la population de la Valette-du-Var en 2016) ou encore 2200 nouveaux habitants si l'on ne compte pas Entrevert (soit quand même 9,4 % de la population de la Valette-du-Var en 2016).

- ensuite la densité plutôt forte des dernières opérations : 290 logements à l'hectare pour l'opération Famille Passion II dont le permis de construire vient d'être déposé, 240 logements à l'hectare pour l'étude de faisabilité sur le site des Fourches (en comptant 1 logement pour 2 chambres séniors/jeunes actifs) menée par Nexity et François Leclercq. Un indicateur de cette densité est bien le peu d'espaces libres plantés en pleine terre proposé et le caractère finalement très minéral de ces opérations.

A ces constats, il faut ajouter que 1246 logements et 200 chambres représentent, avec les normes de stationnement actuelles, pas loin de 2500 véhicules individuels qui viennent un peu plus intensifier la circulation dans le secteur.

De plus l'accroissement de la population généré par ces opérations entraînera des besoins nouveaux en termes d'espaces et d'équipements publics de proximité qui ne semblent pas avoir été pris en compte en amont et auxquels les collectivités devront apporter des réponses (nous y reviendrons plus bas).

OPERATION	type	logements	commerces / activités (m ²)	bureaux (m ²)	avancement
Avenue 83					
le Bell'vue	Intermédiaire	87	1051		réalisé
le Grand avenue		73	750		
le Bell'avenue	LLS	71	36		
total		231	786		

Famille Passion II					
	ac. Sociale	42			PC
	LLS	42			
	Intermédiaire	54			
total		138	936	2667	

Les Fourches					
	accession	445	1200		étude faisabilité
	ch. Seniors	92 ch.			
	ch. jeunes actifs	108 ch.			

TOTAL 1		814	2922	2667	
		+ 200 ch.			

soit avec 2,5 habitants par logement : 2035 habitants + 200 chambres, au total 2235 nouveaux habitants (9,4% de la population de La Valette en 2016)

« Ecoquartier » Entrevert					
	logements	312			réalisé
	logements défense	120			

TOTAL 2 Entrevert		432			
-------------------	--	-----	--	--	--

TOTAL 1 +2		1246	2922	2667	
		+ 200 ch.			

soit avec 2,5 habitants par logement : 3115 habitants + 200 chambres, au total 3315 nouveaux habitants (14% de la population de La Valette en 2016)



Famille Passion II - tranche 1, Permis de construire, Tangram architectes



les Fourches, étude de faisabilité Leclercq architectes urbanistes

La Valette : 23775 habitants en 2016

3. DES ENJEUX MAJEURS EN ATTENTE DE RÉPONSES

Rompre avec le tout automobile

Pour répondre au déficit d'image et à l'absence d'urbanité que présentent les grandes zones commerciales périphériques, des projets de renouvellement urbain de ces secteurs ont vu le jour. Il s'agit d'opérations ambitieuses qui cherchent à rompre avec quelques-uns des crédos qui ont présidé à leur création.

Le tout automobile par exemple : la plupart des sites retenus par l'Atelier national « territoires économiques » organisé par le Ministère du Logement, de l'Égalité des Territoires et de la Ruralité et mené sur huit sites pilotes (cf. « Du Far-West à la ville, l'urbanisme commercial en questions » sous la direction de Cristina Garcez et David Mangin, éditions Parenthèses, Marseille, 2014), mais aussi l'opération Mérignac Soleil à Bordeaux ou encore celle de la Route de la Mer à Montpellier (avec l'arrivée d'un tramway dans ces deux derniers cas) ont tous été abordés sur la base d'une remise en cause du tout voiture et d'une recherche d'alternatives, de la réduction de la place de la voiture dans l'aménagement. Au fil de ces exemples, la refonte et la diversification des systèmes d'accessibilité apparaît ainsi comme un levier d'action important qui peut être utilisé tant pour optimiser l'accès aux sites commerciaux et permettre leur renouvellement que pour faciliter les déplacements internes.

Trois autres enjeux majeurs s'imposent aujourd'hui au renouvellement urbain de ces grands secteurs commerciaux et en particulier à celui de la zone commerciale de La Valette – La Garde.

Prendre en compte l'évolution des formes du commerce

Le premier est lié à l'évolution même des formes du commerce – certaines devenant obsolètes d'autres appelant un renouvellement significatif – et aux changements des comportements d'achats, qui conduisent les opérateurs à repenser la gestion et la conception de leurs différentes implantations et à questionner le modèle de fonctionnement hérité des grandes zones monofonctionnelles. Les ressorts du commerce évoluent sous l'effet conjugué :

- du retour en force de la notion de proximité et d'un moindre recours à la voiture,
- de la crise qui impacte la consommation et conduit à la recherche du meilleur prix (en particulier sur internet),
- de l'accroissement de l'offre commerciale (et donc de la concurrence),



Mérignac Soleil, Bordeaux / ci-dessus : proposition de l'agence OMA / ci-dessous : vues d'ambiances, Michel Desvignes paysagiste



3. DES ENJEUX MAJEURS EN ATTENTE DE RÉPONSES

- du développement de l'e-commerce et des pratiques qui lui sont associées (le shopping-promenade où on repère mais on n'achète pas, la recherche du moindre coût sur internet, le couple commande / livraison ou retrait),
- de la perte de puissance et d'attraction des locomotives tels que les hypers ou les autres moyennes surfaces (IKEA à La Valette avec l'ouverture d'un magasin à Nice ?),
- du développement de nouveaux supports ou de nouvelles organisations qui permet aux enseignes de démultiplier leurs points de contacts avec les consommateurs.

Répondre aux besoins en logements, rechercher une véritable mixité fonctionnelle

Le deuxième tient aux besoins en logement et à la raréfaction, en particulier dans l'aire métropolitaine toulonnaise, du foncier mobilisable pour l'habitat. Dans ces conditions, la monofonctionnalité de la zone et la sous-utilisation du sol qu'elle induit peuvent être mises en question. L'obsolescence de certaines implantations, l'indispensable renouvellement d'autres, l'optimisation foncière permise par une recherche de mixité programmatique, la réorganisation, la réduction et la mutualisation des stationnements permettent d'imaginer trouver dans ces secteurs une partie du foncier qui fait défaut ailleurs. Les opérations engagées ces dernières années avec Grand Sud Passion en sont un indicateur et posent bien comme enjeu la recherche d'une plus grande mixité entre activités commerciales, loisirs, tertiaire et habitat.

Réinventer un paysage, penser une ville durable

Le troisième est bien de rompre avec l'artificialisation quasi totale, et problématique, de ces immenses emprises dédiées à l'activité et de renouer avec un modèle de ville durable. Ce qui suppose de lutter contre l'îlot de chaleur urbain, de retrouver un sol fertile et d'engager une renaturation de ces grands déserts d'enrobés, de composer là un paysage habité et de redonner de l'usage à ces espaces banalisés, de gérer les éléments et maîtriser les ruissellements avec une gestion le plus possible ouverte et paysagère des eaux de pluies, de limiter la place laissée aux voitures, de favoriser les transports en commun et les modes de déplacements alternatifs – piétons, cycles –, ou encore de rechercher une approche qualitative des lieux du commerce rompant avec la banalité des « boîtes » commerciales complètement aveugles et énergivores.



Route de la Mer, Montpellier / ci-dessus : plan de référence, Reichen&Robert / ci-dessous : détail en maquette et ambiance



4. UN QUARTIER DE VILLE ?

La zone commerciale de La Valette - La Garde appelle donc un profond renouvellement, elle est un territoire "en attente" et son devenir engage, nous semble-t-il, deux échelles de temps : **une réponse à court terme** aux dysfonctionnements et aux embarras que l'on constate au quotidien, **une ambition à moyen terme** qui engage la mutation et la transformation de cette grande zone monofonctionnelle en un véritable quartier de ville.

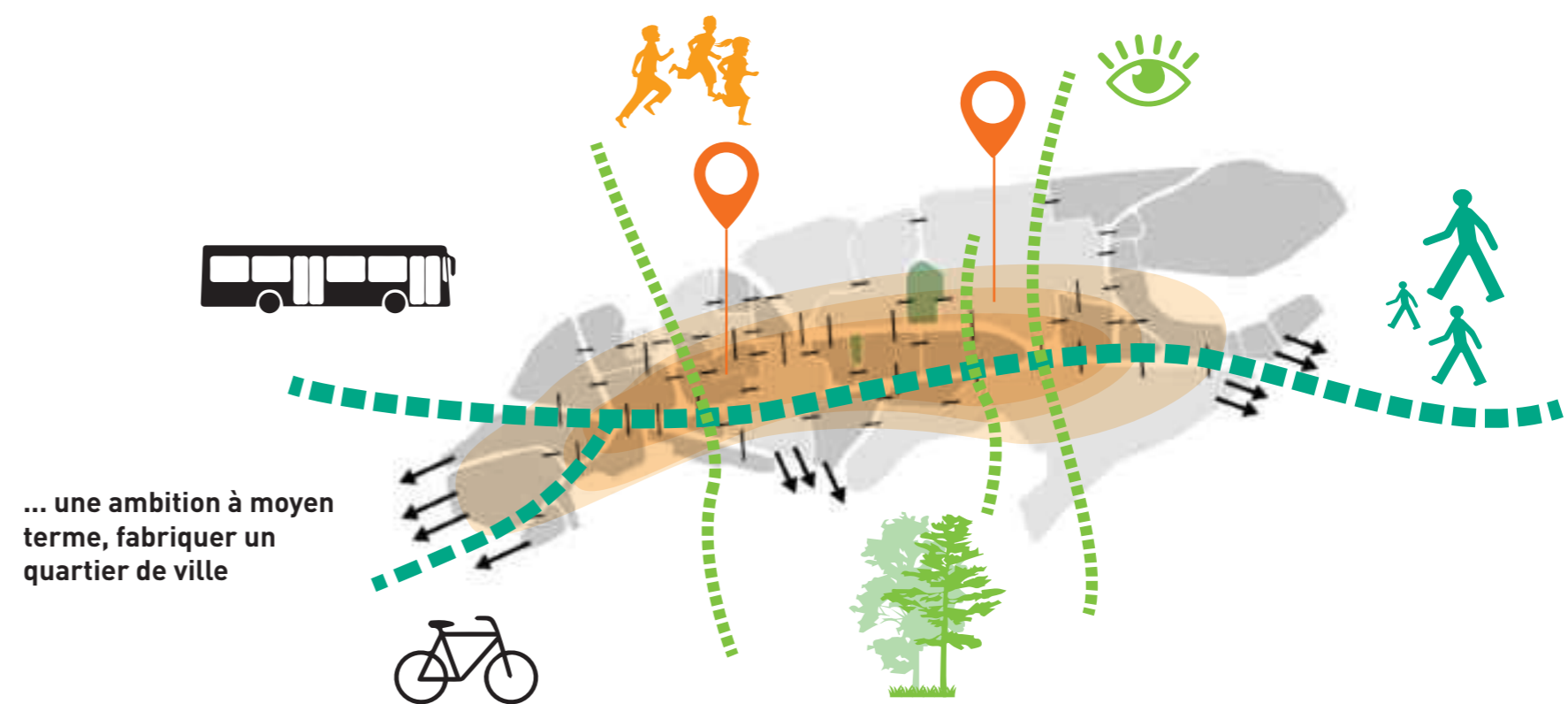
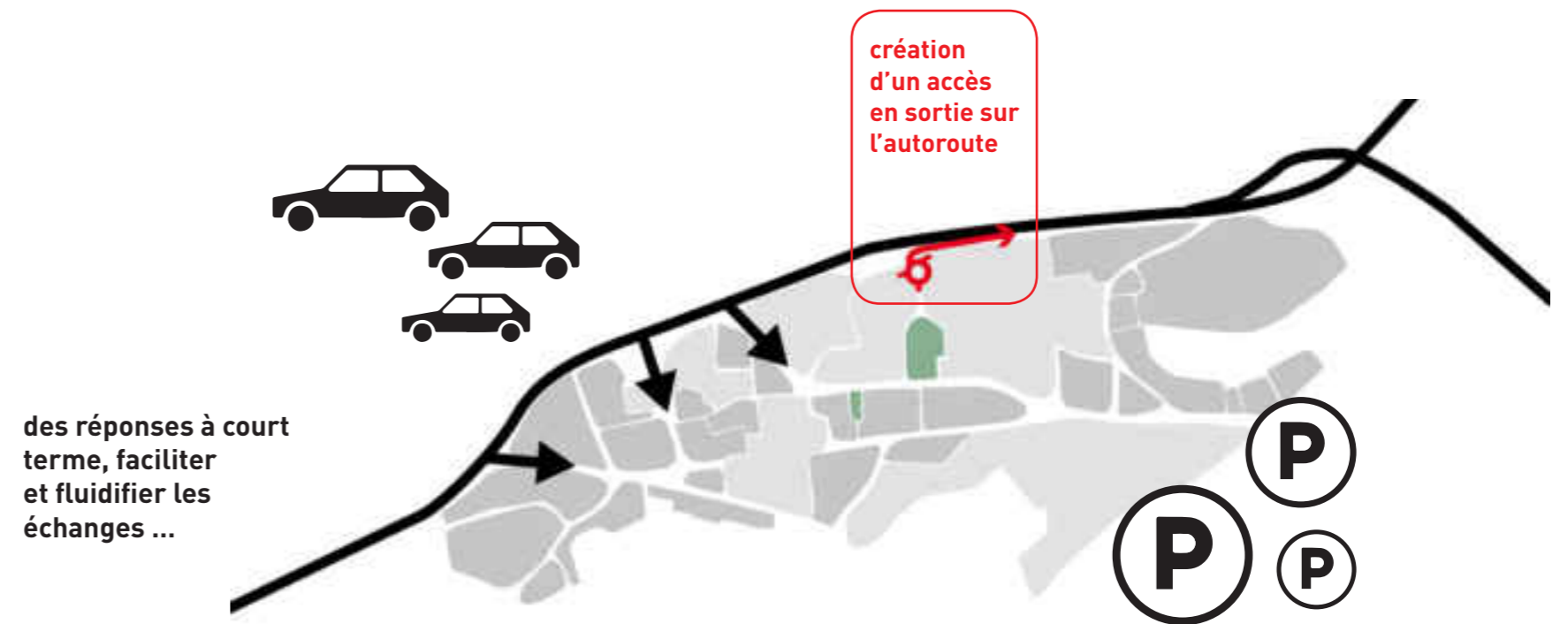
Aujourd'hui, tout le monde s'accorde sur les dysfonctionnements de cette zone commerciale et en premier lieu sur les difficultés de circulations et d'accessibilité aux enseignes. La première réponse à cette situation est d'abord circulatoire et il s'agit bien dans un premier temps d'améliorer la capacité et la fluidité des accès automobiles. Certains aménagements sont indispensables et répondent à court terme à une situation que l'on sait passablement dégradée. Il s'agit en particulier de créer un accès en sortie sur l'autoroute depuis le centre commercial Grand Var et l'hypothèse retenue est la réalisation d'un giratoire au nord de l'avenue Saint Just avec un raccordement sur la bretelle d'accès à l'A57 de la station-service.

Reste, paradoxalement, que si les aménagements routiers facilitent la circulation, ils peuvent aussi, si l'on n'y prend garde, faire "appel d'air" et générer toujours plus de trafic, compliquant un peu plus tout véritable projet de réurbanisation de la zone et de diversification fonctionnelle.

A moyen terme, il s'agit bien de dessiner un futur et d'offrir un horizon aux mutations à venir qui soient à la hauteur des enjeux rappelés plus haut et des mutations attendues. Cette ambition appelle à rompre avec les opérations au coup à coup et les approches spécialisées. Il se nourrit des opérations engagées à Bordeaux ou à Montpellier où se jouent à la fois un renforcement de l'attractivité d'un secteur commercial et la création d'un véritable quartier de ville habité et actif.

Ce scénario - « **de la zone au quartier** » - se construit autour de quelques grandes orientations, que nous détaillerons dans la troisième partie, et que l'on peut ici synthétiser :

- rééquilibrer les déplacements au profit des transports collectifs et des modes actifs, piétons et vélos, et limiter la place laissée aux voitures ;
- donner de la lisibilité aux parcours et structurer les espaces publics ;
- engager une renaturation de la zone et doter le secteur d'une identité paysagère ;
- diversifier les programmes et favoriser la mixité fonctionnelle.



DE LA ZONE AU QUARTIER



1. TROIS AXES STRUCTURANTS

Trois axes principaux structurent la zone commerciale et dessinent un large triangle qui accroche les principales pièces ou « îles » de l'archipel actif. En donnant une identité spécifique à chacun de ces axes, il s'agit bien là de qualifier et d'améliorer la lisibilité de cette trame viaire principale.

LE PARKWAY

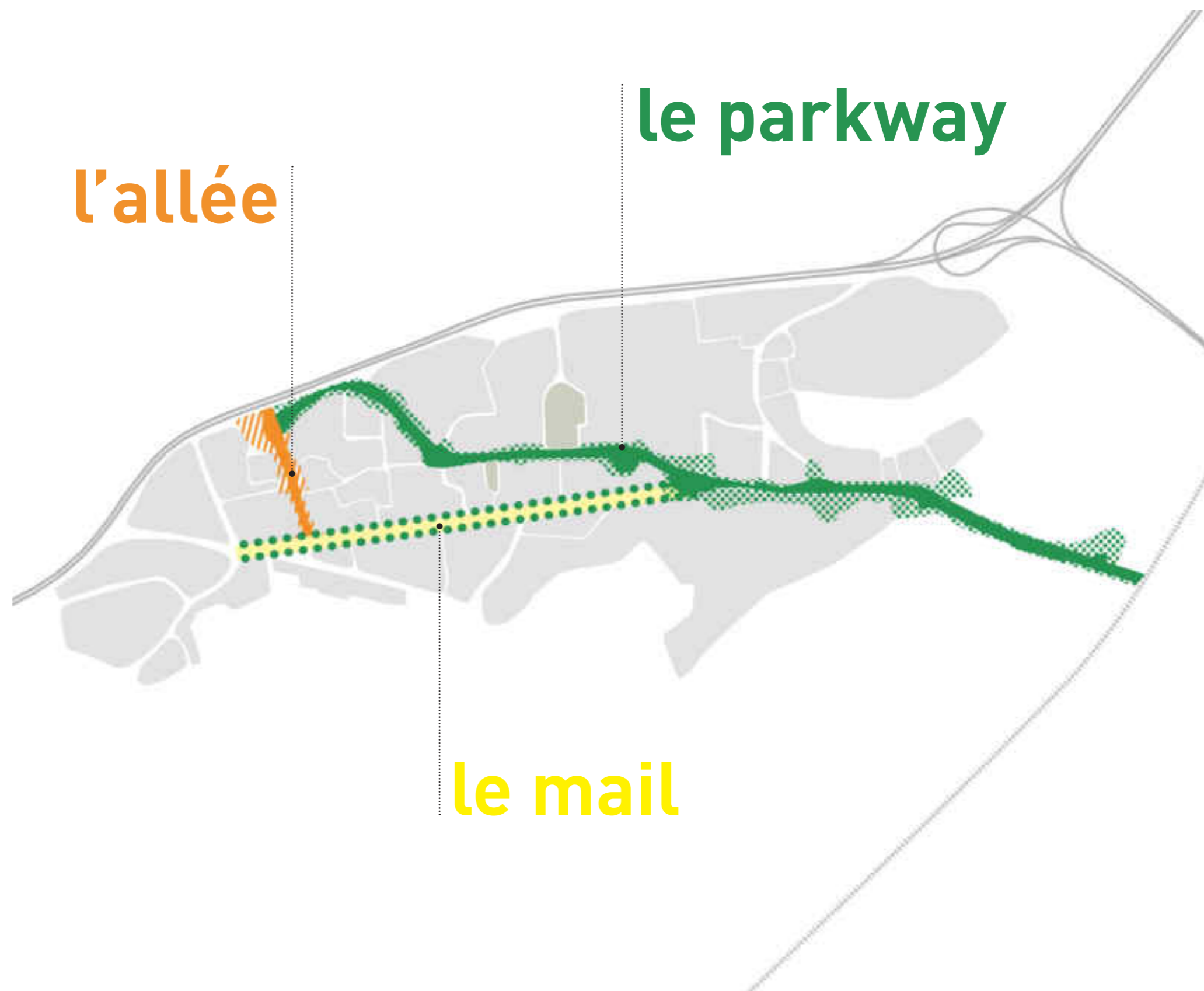
La route d'Hyères, la RD 98, est et restera l'axe est-ouest le plus circulé du secteur. Il installe une césure franche dans le tissu que la topographie vient accentuer et dont il faudra raisonner les franchissements. L'hypothèse est d'inscrire cette voie dans un écrin végétal linéaire qui se diffuse – quand cela est possible – sur les emprises attenantes et de dessiner ainsi un parkway paysager au cœur de la zone.

LE MAIL

L'avenue de l'Université est la seule grande ligne droite tracée dans le paysage construit. L'interruption de la circulation automobile au droit d'Avenue 83 – seuls les TC l'empruntent dans ce passage – a modifié significativement le statut de cette voie et conduit à lui conférer un statut plus urbain. Le mail s'étire d'est en ouest sur tout le linéaire de l'avenue ; il est principalement dédié aux transports collectifs – en particulier avec l'arrivée de la LHNS – et aux modes actifs.

L'ALLÉE

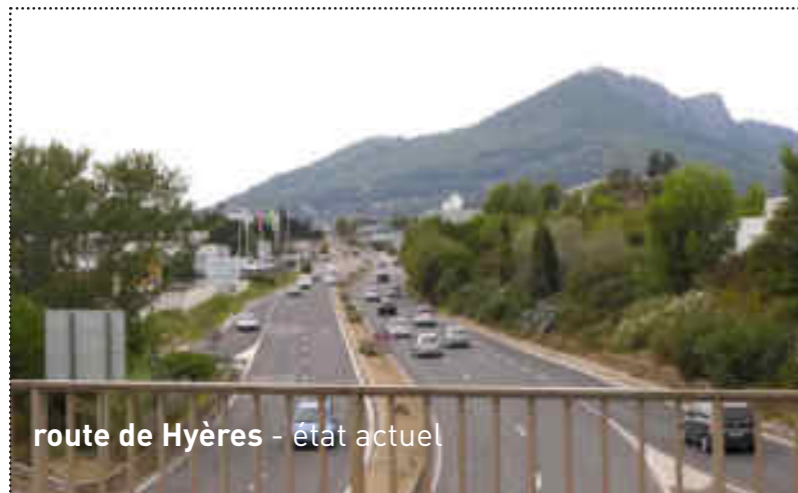
Depuis l'échangeur de la Bigue, l'avenue du Maréchal Juin dessine une large trouée nord-sud (45 mètres de façade à façade au plus étroit ...), avec des bas-côtés incertains, parfois traités en contre-allée et accompagnés de nappes de stationnement et ponctué de ronds-points plutôt hors d'échelle. Elle connecte le mail et le parkway. L'idée serait de réorganiser cet axe nord-sud et de l'aménager comme une véritable allée urbaine.



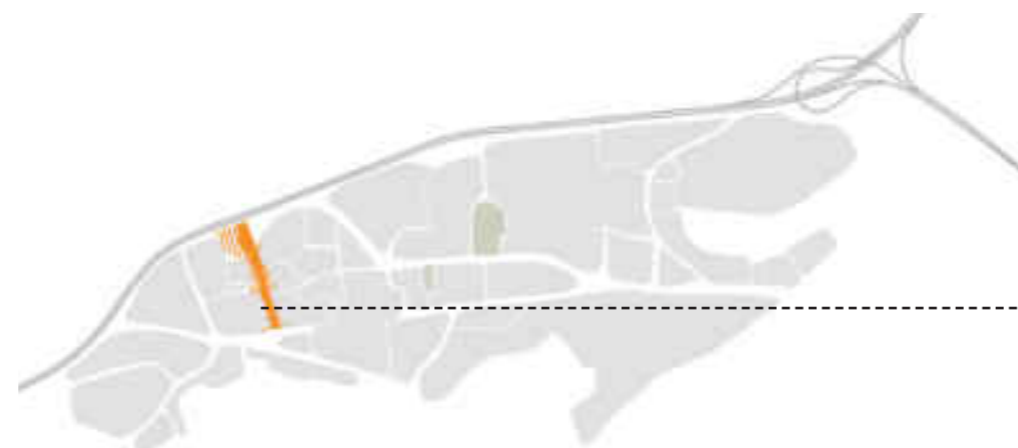
1. TROIS AXES STRUCTURANTS



Le mail
1 400 mètres de long - gabarit de 20 m (Avenue83) à 90 m



Le parkway
2 500 mètres de long - gabarit de 30 m (chateau Redon) à 180 m (rd-point de l'Université)



L'allée
415 mètres de long - gabarit de 45 m à 85 m



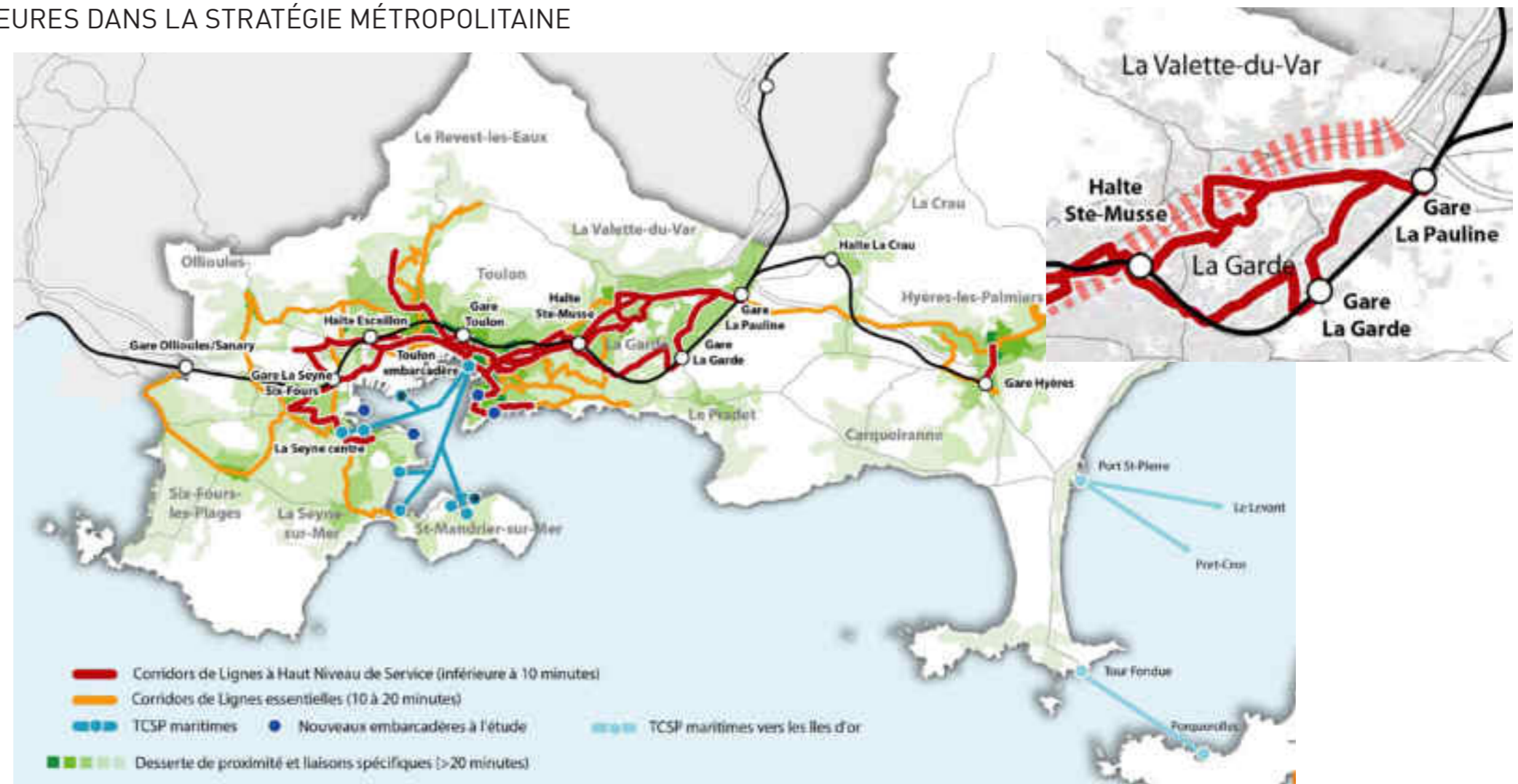
2. DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT

LA PAULINE ET LE CAMPUS : DES POLARITÉS MAJEURES DANS LA STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE

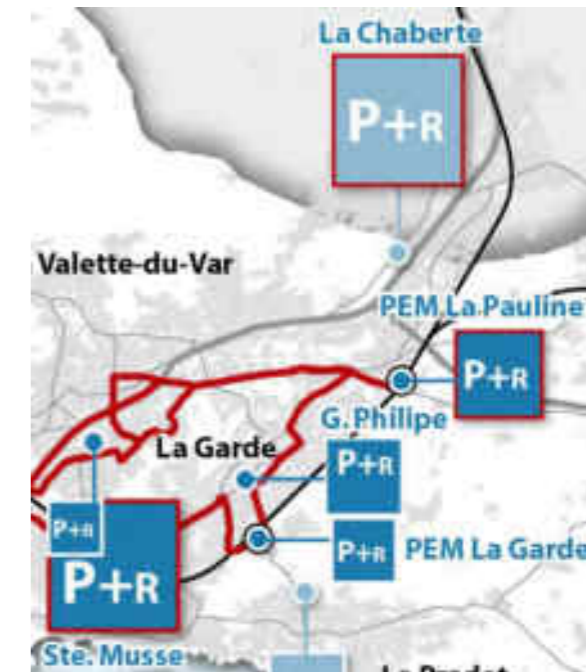
Le renforcement de l'utilisation des transports collectifs est un objectif stratégique et une des conditions du renouvellement urbain de cette zone commerciale. On le sait, et de nombreuses études l'attestent, les centres commerciaux reçoivent un nombre important de visiteurs qui ressortent les mains libres (jusqu'à 40%) ou sans caddies (jusqu'à 75%). Aller dans un centre commercial n'est pas pour seul motif l'achat, mais souvent aussi le lèche-vitrine, une simple promenade ou encore une destination de loisirs. Soit tout un public potentiellement concerné par l'utilisation des transports collectifs. Ceux-ci concernent l'ensemble des usagers, clients ou simples chalands, mais aussi les salariés des entreprises (la zone est un pôle d'emplois important) ou encore les nouveaux habitants et ceux à venir.

le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025

- le PDU ne retient plus l'idée d'un BHNS est-ouest, de La Seyne à La Garde, mais préconise la création de 4 « LHNS », connectées aux gares TER et dotées de site propre (cf. encadré)
- sur le secteur de La Valette, l'itinéraire correspond aux anciennes études du BHNS, mais dessert en plus le centre-ville et va jusqu'à la gare TER de La Pauline
- des systèmes d'échanges sont prévus, notamment au niveau de la station « Campus » entre les réseaux VarLib et Mistral, mais aussi au niveau de la gare de La Pauline (TER / Mistral) et d'un pôle d'échanges à La Chaberte (Mistral / Mistral)
- en termes de parc-relais, on note un important projet à Ste-Musse (à notre sens trop près de la zone urbaine de Toulon ...) et le projet largement dimensionné de La Chaberte
- il est à noter que le site de La Chaberte retenu pour l'aménagement d'un pôle d'échanges et d'un parc-relais n'est actuellement desservi par aucune ligne du réseau Mistral : les préconisations du PDU supposent donc qu'une réorganisation substantielle du réseau de bus soit réalisée dans un avenir proche (remise en consultation de la DSP Mistral)



extraits du PDU Toulon Métropole

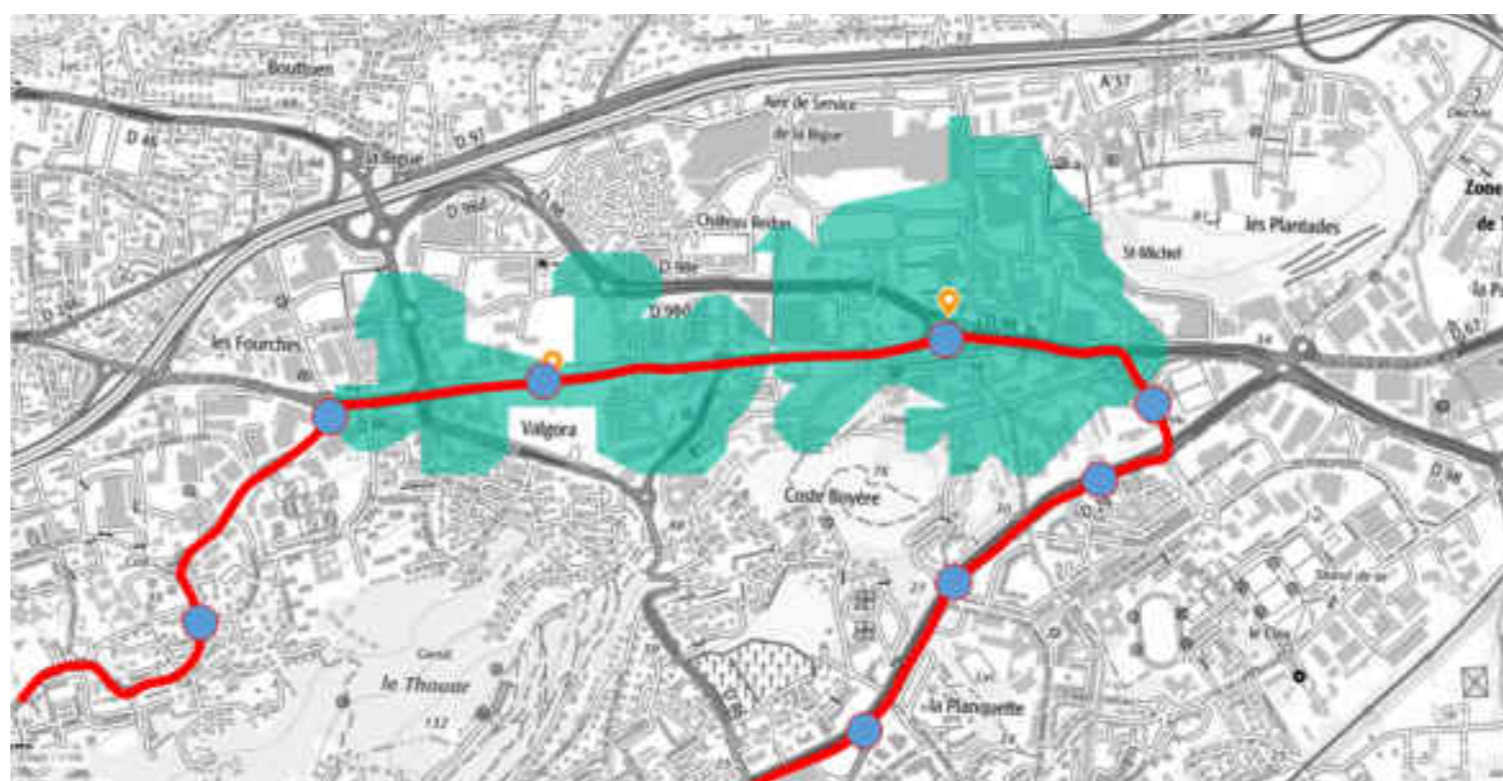
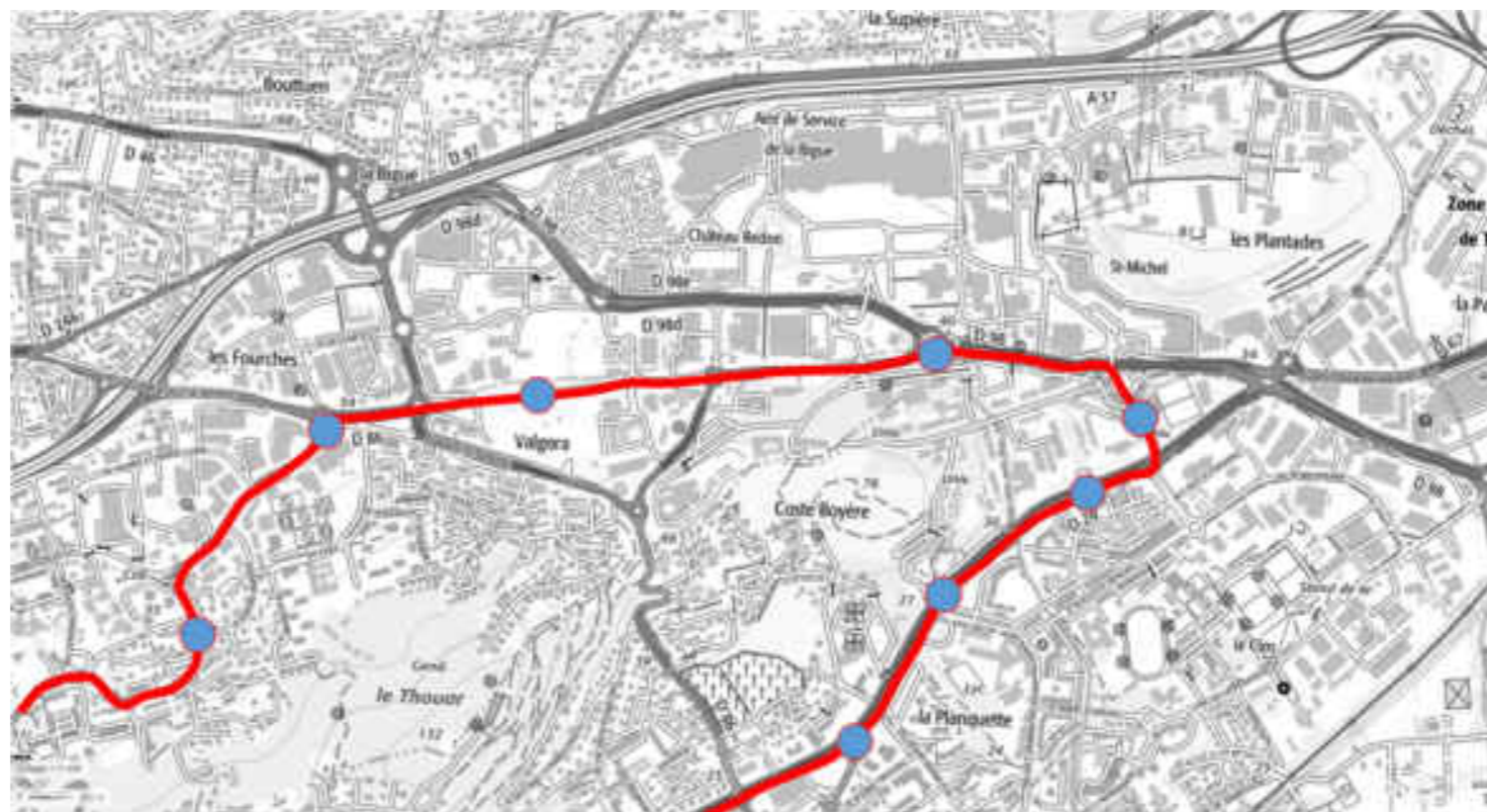


2. DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT

UNE DESSERTE LOCALE À COMPLÉTER

le projet de LHNS

- Le projet de l'ancien tracé du TCSP de l'aire toulonnaise, d'abord sous forme de tramway puis sous forme de BHNS, n'a pas fait l'objet du dépôt d'un dossier de DUP
- le réseau de LHNS qui s'y substitue dans le PDU emprunte toutefois, dans le secteur, le même tracé
- le calcul des isochrones à pied à 500 m montre que les stations de LHNS ne couvrent qu'imparfaitement la zone commerciale – de plus, les trajets à pied sont très inconfortables
- Il est donc indispensable de compléter le réseau structurant de LHNS par un réseau de maillage desservant les principales polarités de la zone commerciale, notamment Grand Var (cf. page suivante)



2. DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT UN SECTEUR COMMERCIAL À LA FRÉQUENTATION TRÈS SPÉCIFIQUE

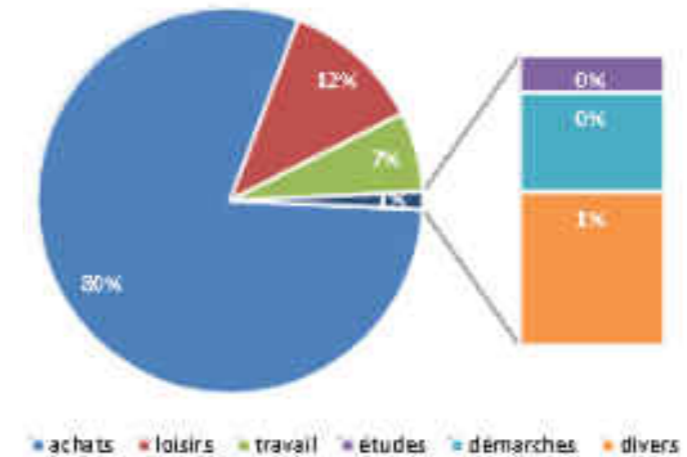
On ne dispose pas d'éléments précis ni récents sur la fréquentation du secteur commercial de La Valette – néanmoins, nous avons analysé les résultats de l'Enquête-Ménages-Déplacements de TPM, qui date de 2008

L'analyse des résultats montre que :

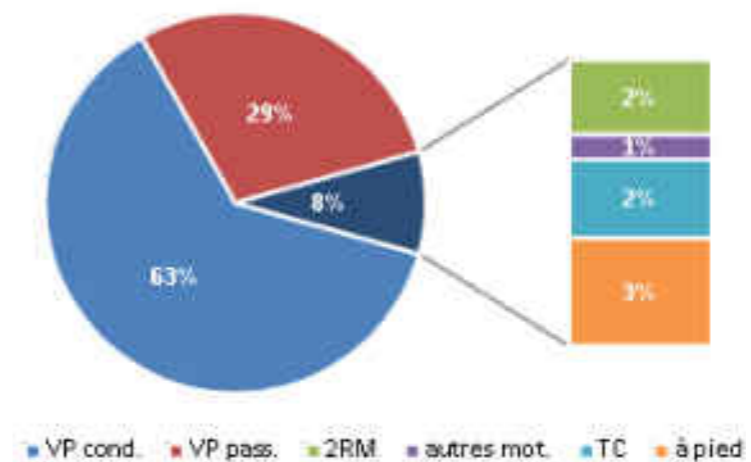
- 80% des déplacements concernent des achats
- 12% ont pour motif les loisirs (promenade, restaurant)
- 7% relèvent du domicile-travail
- 91% des déplacements s'effectuent en voiture
- 5% seulement en modes alternatifs (TC, à pied)
- 22% ont pour origine La Valette
- 28% viennent de Toulon (+ La Seyne)
- 16% viennent du sud
- 31% arrivent de l'est

- La part écrasante du mode « voiture » et du motif « achats » est évidente
- Mais une partie importante de la clientèle (les 2/3) vient de lieux accessibles aisément en TC ou à vélo
- Il est donc possible de modifier la part modale de ces déplacements

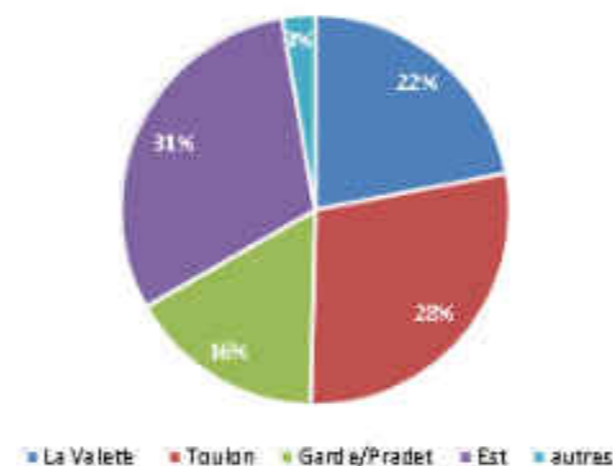
motifs des déplacements



mode d'accès à la zone commerciale de La Valette



provenance de la clientèle



2. DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT À L'ARTICULATION DES ÉCHELLES LOCALE ET MÉTROPOLITAINE

La mise en place d'un réseau efficace, et le report modal qu'il rend possible, permet donc d'envisager et d'amorcer un rééquilibrage des déplacements de la voiture vers les TC et de limiter, réduire, la place de la voiture (en mouvement et à l'arrêt) dans les aménagements. Elle offre la possibilité à ceux qui ne possèdent pas de véhicules (par choix ou par nécessité) d'accéder aux sites et de s'y déplacer.

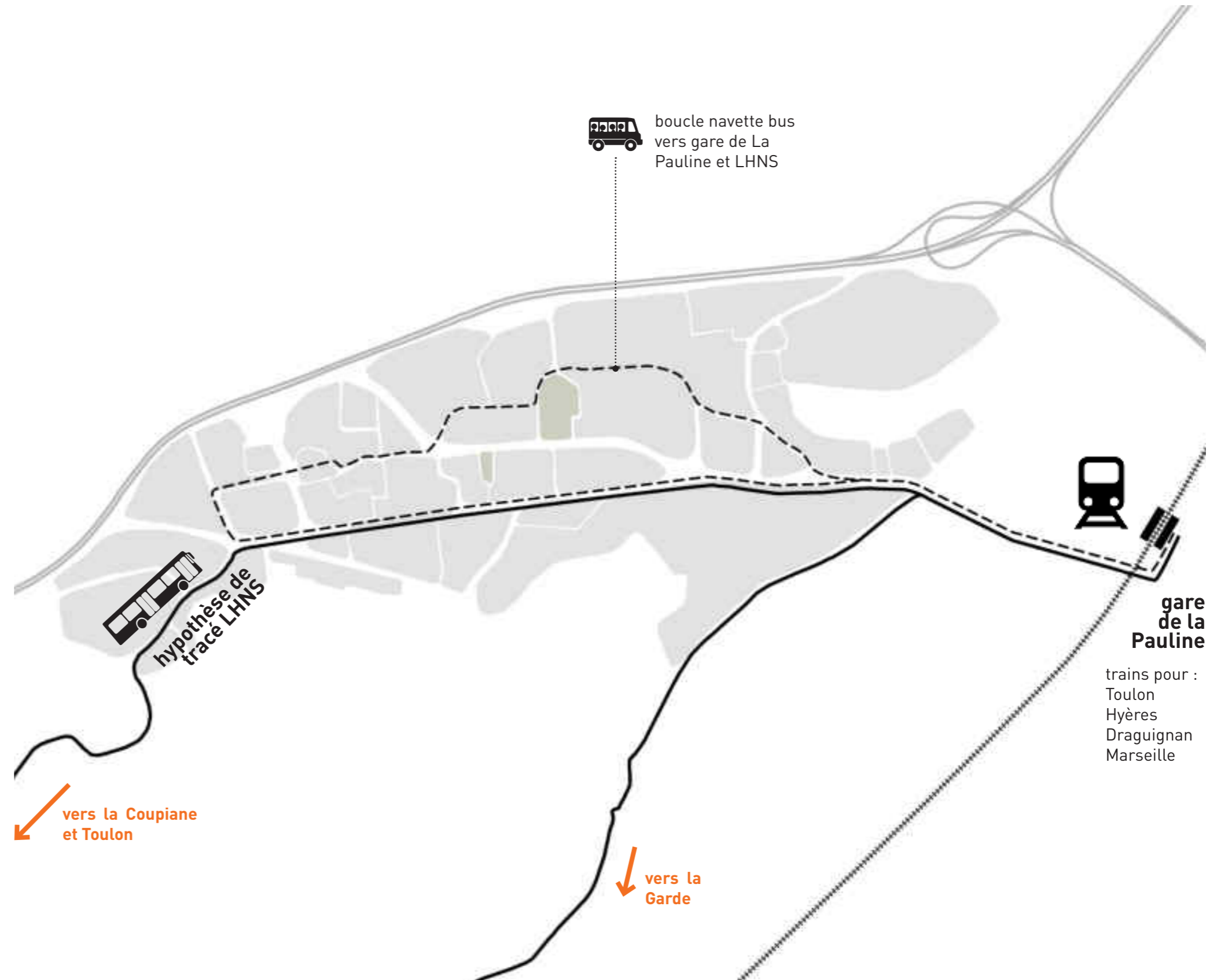
Il s'agit donc bien ici de raisonner, à partir des projets en cours de développement, la place que l'on peut ou que l'on doit donner au transport collectif dans la perspective d'un renouvellement urbain de la zone commerciale de La Valette - La Garde. Différentes échelles doivent être raisonnées.

Tout d'abord l'échelle métropolitaine et interurbaine avec en premier lieu le futur réseau de LHNS (avec un cadencement inférieur à 10 mn) qui doit traverser, via l'avenue de l'Université, tout le secteur d'est en ouest et sur le parcours duquel 3 arrêts sont prévus (dont la station Campus où se croisent les réseaux Mistral et VarLib).

Par ailleurs la gare de la Pauline est située en limite sud-est de la zone : le projet de renforcement de trains du quotidien, "le RER toulonnais", avec un cadencement à 15 mn, en fait un autre point d'accès potentiel au secteur.

Nous l'avons vu plus haut avec les isochrones à pied à 500 mètres (une distance déjà plutôt ambitieuse pour une zone commerciale plutôt dilatée et discontinue) que la future ligne à haut niveau de service ne permettra pas de desservir efficacement et confortablement toute la zone. Et la gare de la Pauline reste excentrée.

Une hypothèse serait de mettre en place une navette locale qui aurait alors une double vocation : connecter la gare de la Pauline au secteur et organiser une boucle croisant l'ensemble des lignes de TC et de desservant la quasi-totalité des sites - les îles - qui composent ce territoire.



3. UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS POUR TOUS LES MODES

Imaginer un cadre de vie attractif et penser un véritable quartier actif et habité suppose une attention particulière à la fabrication et à la qualification des espaces publics. Dans un territoire aujourd'hui monofonctionnel et fortement hostile au piéton, orienté exclusivement sur les usages liés à la voiture et au commerce, il s'agit bien là de proposer un réseau d'espaces publics d'échelles et d'usages différents qui donne toute sa place aux autres modes (transports collectifs, piétons, vélos). Ce réseau d'espaces publics se décline en plusieurs types :

TROTTOIRS ET PISTES CYCLABLES

Il faut ici renouer avec la règle urbaine : toute voirie est accompagnée de part et d'autre de trottoirs confortables et quand l'espace disponible le permet de pistes cyclables.



**trottoir
et piste
cyclable**



**cheminement piéton en
accompagnement des parkings**



bike hub

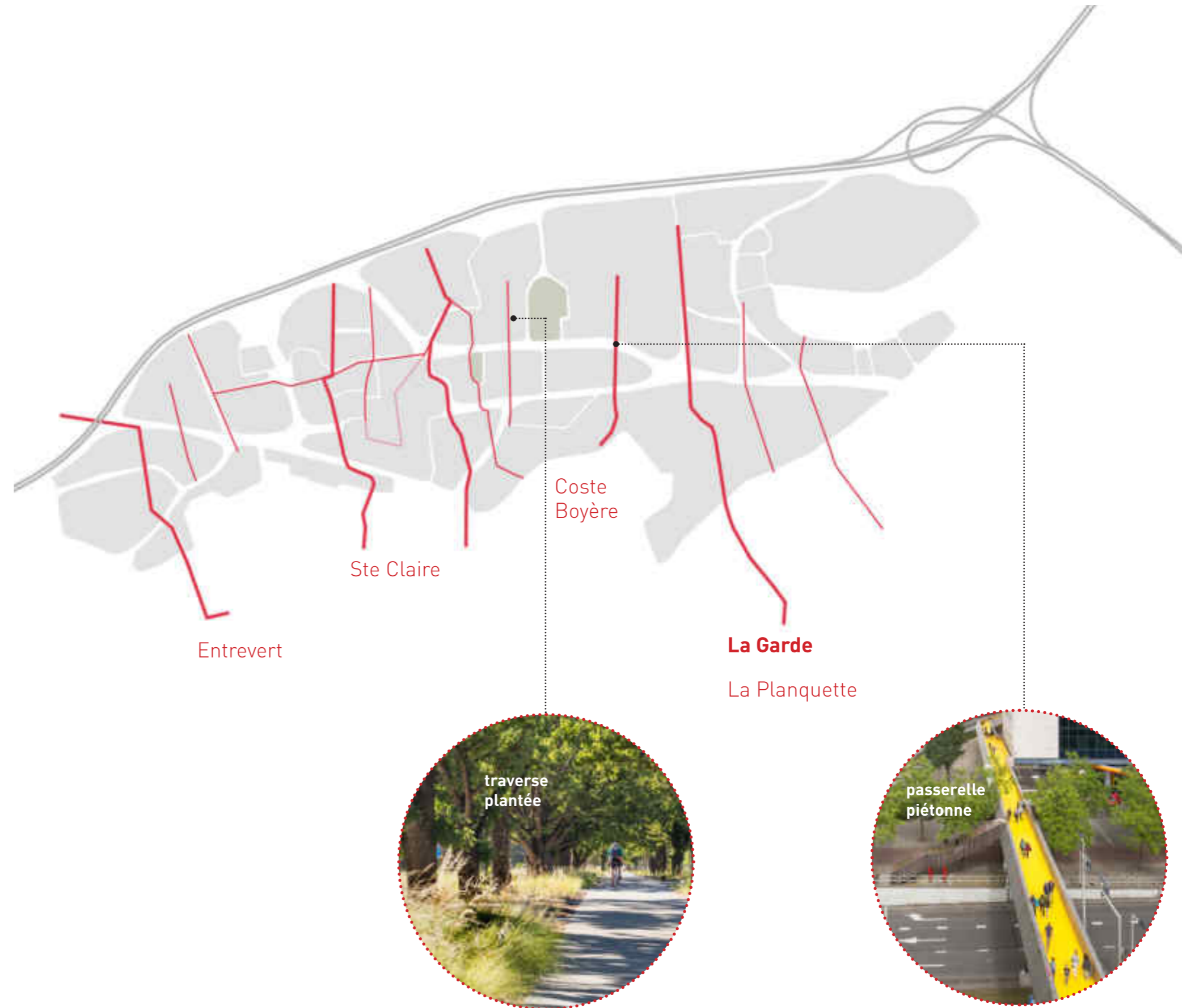


parcours piétons apaisés

3. UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS POUR TOUS LES MODES

LES TRAVERSES

Ce réseau transversal, perpendiculaire aux axes structurants, tisse des liens entre les différentes composantes du secteur. Il favorise les déplacements doux entre les îles bâties. Il suppose de raisonner le franchissement des grands axes : carrefours aménagés (on le sait le rond-point n'est pas vraiment adapté au piéton), passerelles quand la topographie l'impose ...



3. UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS POUR TOUS LES MODES

DES PLACETTES INTÉGRÉES

Il s'agit de ces lieux et espaces de proximités qui ponctuent les parcours. Souvent intégrées aux opérations ces placettes, généreusement plantées, constituent des lieux de rencontres et de pauses calmes et confortables.



rez de chaussée ouvert sur l'espace public



espaces publics animés



programmation événementielle

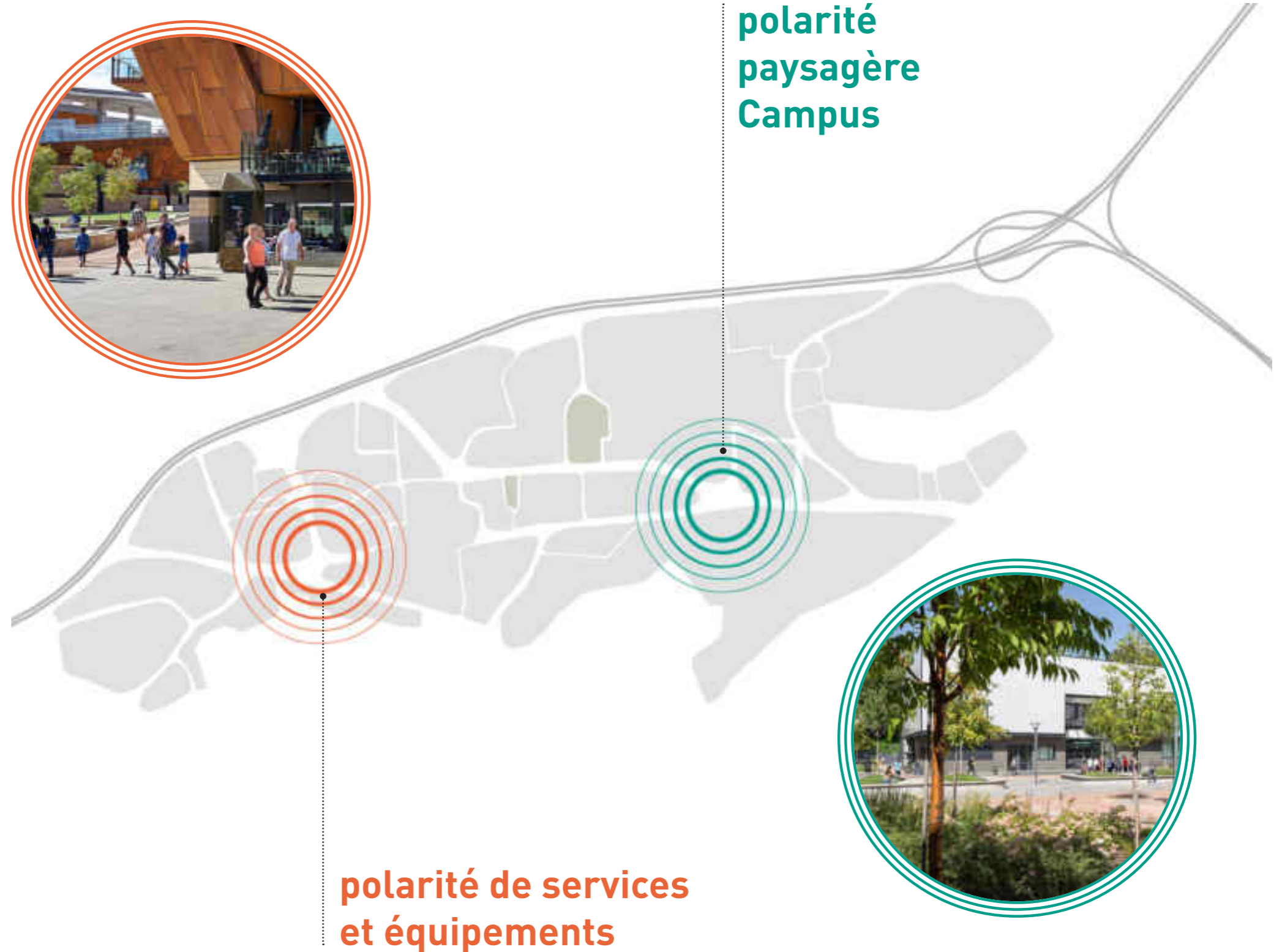
3. UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS POUR TOUS LES MODES

POLARITÉS ET ESPACES MAJEURS

Deux moments stratégiques constituent de véritables polarités dans le dispositif. Ces deux espaces majeurs se situent sur l'avenue de l'Université : le premier à l'ouest à sa rencontre avec l'avenue du Maréchal Juin, le second à l'est au croisement avec la route d'Hyères. Le premier concentre les arrivées depuis l'autoroute et l'est toulonnais, et il est un pivot entre la zone commerciale et les secteurs habités de la Coupiane et, au-delà de l'autoroute, du centre de la Valette. Le second est lui aussi à une croisée de chemins, l'avenue de l'Université et la route de Hyères ; il marque l'entrée de l'Université et à l'opposé il ouvre vers la plateforme de Grand Var ; de plus la station Campus est, nous l'avons vu, un nœud de transports en commun important.

Ces lieux, à la croisée des grands itinéraires, ont bien évidemment une fonction repère dans le dispositif urbain ; ils offrent aussi l'opportunité de créer là de véritables espaces publics, structurés et aménagés, confortables et ombragés – ils sont pour une large part végétalisés et plantés d'arbres de hautes tiges –, accueillant aux usages et fondateurs de l'identité d'un quartier actif.

Ce sont des points d'échanges importants pour les transports en commun. On y trouve des services de mobilité (arrêts de TC, location et réparation de vélos, voitures en autopartage, covoiturage ...) mais aussi des services de proximité (tabac-presse, pressing, pharmacie, coiffeur, salle de sport, crèche, centre médical ...), ainsi que des services destinés aux clients (point-relais ...) ou encore aux salariés et aux entreprises (bureaux mobiles, salles de réunions ...).



3. UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS POUR TOUS LES MODES POLARITÉS ET ESPACES MAJEURS

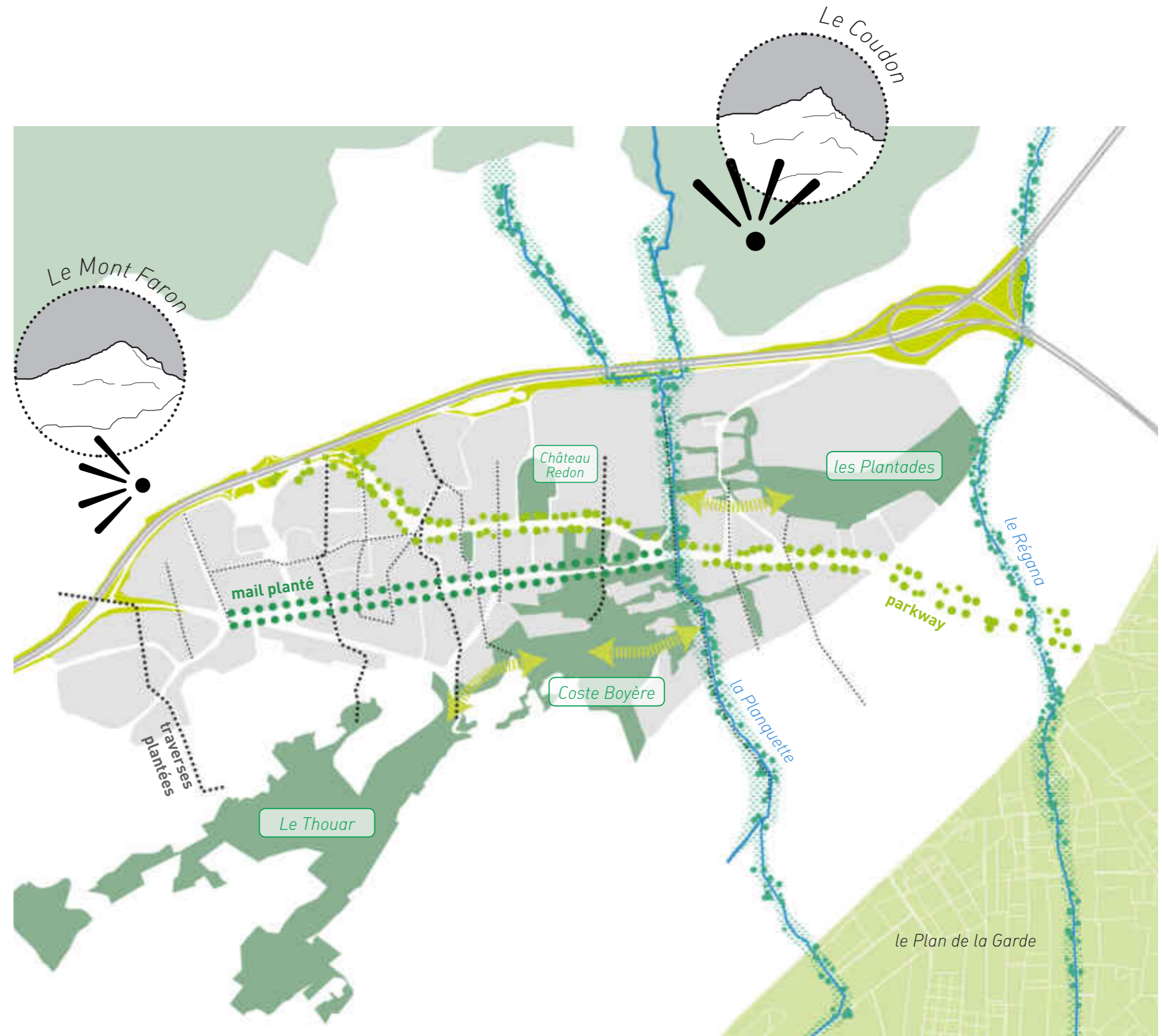
LE PÔLE CAMPUS - CONFORAMA :
UNE PIÈCE URBAINE À RECONVERTIR ?



4. UNE TRAME PAYSAGÈRE

L'introduction d'une présence paysagère et végétale forte et significative dans un territoire presque entièrement artificialisé est un des enjeux majeurs du renouvellement urbain de ce grand secteur commercial. Si un travail de renaturation site par site s'impose (on y reviendra un peu plus loin), plusieurs leviers peuvent être actionnés pour retisser ici des liens avec le paysage et favoriser la création d'une identité propre à ce territoire. Il s'agit notamment :

- d'accrocher les horizons éloignés, le Coudon au nord et le Mont Faron à l'ouest, de cadrer et de mettre en scène les vues et leurs découvertes.
- de valoriser un paysage et des lieux proches, d'installer des continuités et de les rendre accessibles : le coteau plein sud des Plantades que l'on imagine aménagé et structuré en terrasses cultivées et accessibles ; la colline de Coste Boyère, au cœur du campus, où l'on peut faire redescendre le paysage jusqu'à l'avenue de l'Université et marquer ainsi depuis l'axe de déplacement l'accès à un espace naturel ouvert au promeneur bien qu'inscrit dans le campus ; la colline du Thouar enfin qui la prolonge au-delà de l'ancien chemin de La Garde et vers laquelle plusieurs accès peuvent être aménagés.
- d'inscrire des lignes de paysage au cœur du quartier : en accompagnement des axes de voiries structurants avec des plantations d'alignements, ou encore en réinvestissant le ruisseau de Planquette, en y réinstallant une ripisylve et en l'accompagnant d'une promenade depuis la colline de Pierrascas jusqu'à la plaine agricole de La Garde.
- enfin, le réseau des traverses, lui aussi accompagné de plantations – souvent en ordre plus libre –, devient le support de nouvelles continuités vertes et de biodiversité s'immiscant au plus près des opérations.



5. UNE INDISPENSABLE RENATURATION RÉDUIRE ET MUTUALISER LES SURFACES DE STATIONNEMENT

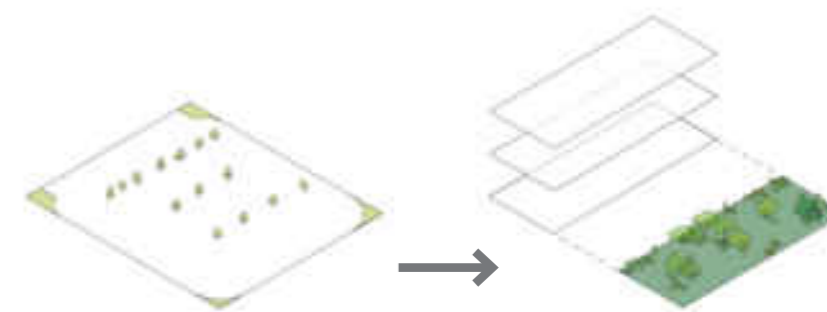
Les raisons d'engager une renaturation ambitieuse et significative de ce grand territoire aride sont nombreuses et, sans les détailler, on peut en rappeler ici quelques-unes : lutter contre l'imperméabilisation des sols et favoriser l'infiltration, permettre une gestion ouverte des eaux pluviales (noues et bassins paysagers), préserver et favoriser la biodiversité, lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain (ce qui est de plus en plus essentiel), offrir des qualités de confort et d'usage dans des lieux à forte fréquentation.

Pour mener à bien cette nécessaire renaturation, un des principaux leviers est bien dans les grandes zones commerciales d'agir sur les immenses nappes de stationnements pour retrouver un sol fertile. Pour libérer du sol et permettre d'intervenir, plusieurs possibilités :

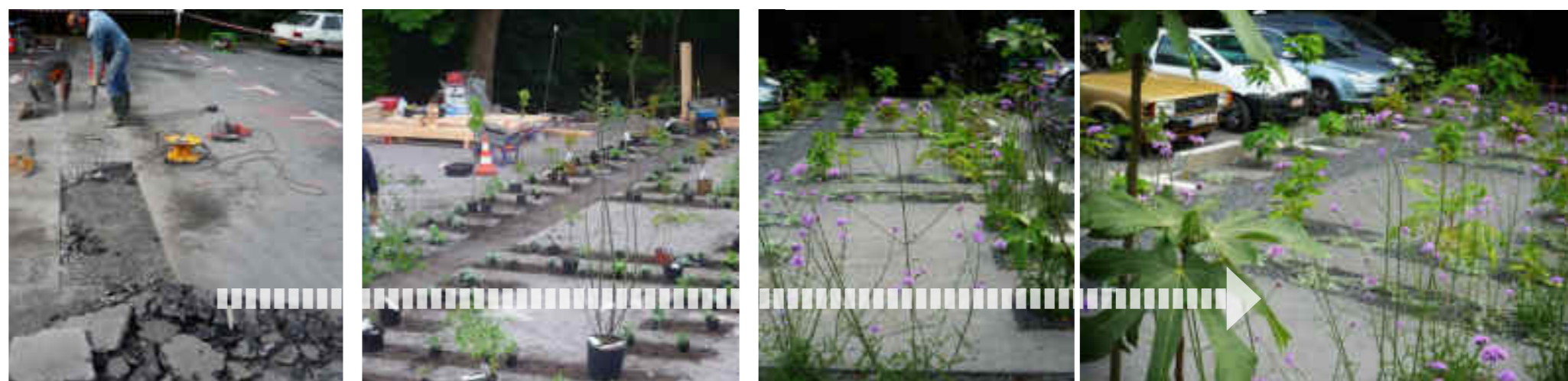
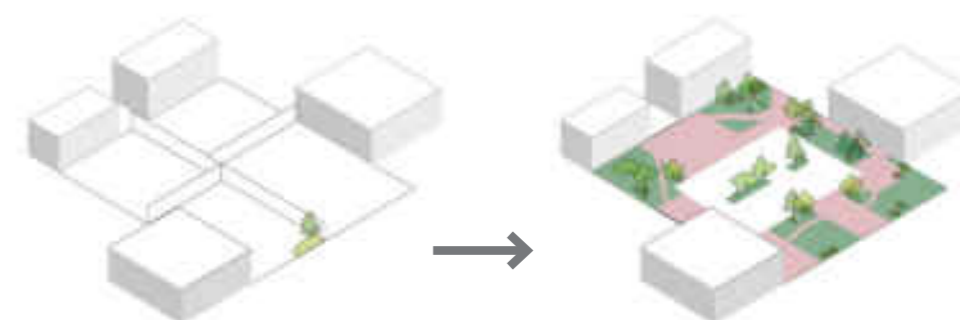
- limiter le stationnement quand cela est possible notamment grâce à un report sur les transports publics quand ceux-ci sont efficaces et bien cadencés (pour les clients, mais aussi pour les salariés des entreprises) ;
- regrouper et superposer les stationnements (parking silos) ;
- mutualiser entre plusieurs enseignes ou activités les emplacements.

Pour soutenir cette dynamique, plusieurs approches peuvent être mises en œuvre : réglementaire pour toutes les nouvelles opérations en imposant un pourcentage minimum significatif de surfaces en pleine terre ; concertée avec les acteurs en place afin de les mobiliser et les orienter dans un processus que l'on sait à bien des égards vertueux. Ici se joue aussi, par une inversion du regard, la fabrication d'une identité nouvelle pour des installations pour le moins banales et de moins en moins attractives.

L'objectif, ambitieux, pourrait être de viser dans les opérations notamment commerciales une répartition équilibrée du sol avec 1/3 pour le bâti, 1/3 pour la voirie et le stationnement et 1/3 d'espaces naturels et végétalisés.



Alexandre Chemetoff - renaturation de la Plaine Achille à Saint-Etienne



5. UNE INDISPENSABLE RENATURATION RETROUVER UN SOL FERTILE

désimperméabiliser - © coloco



**retrouver des qualités
d'usages piétons**



cultiver un jardin

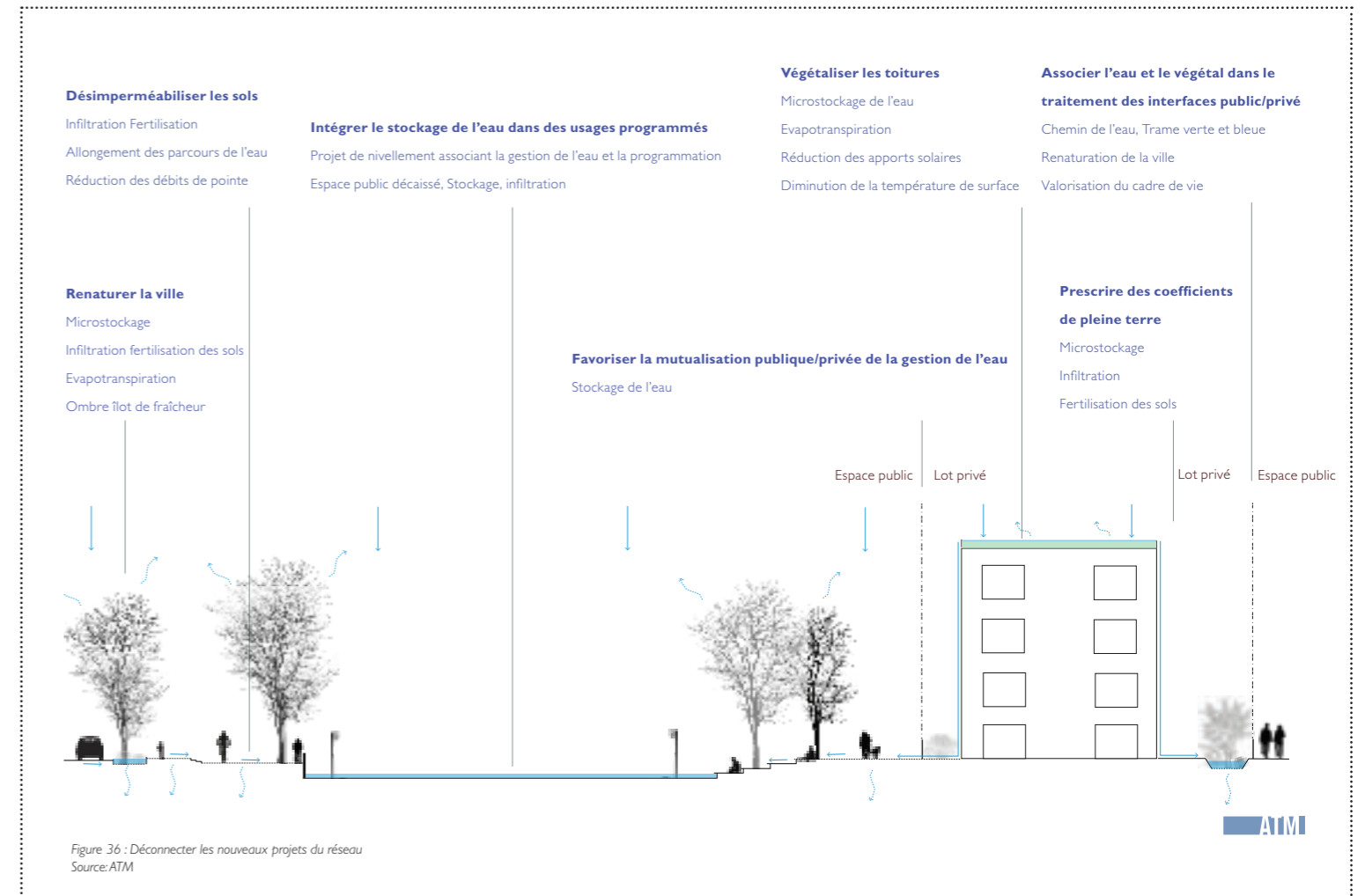


développer de nouvelles fonctions

5. UNE INDISPENSABLE RENATURATION UNE GESTION OUVERTE DES EAUX PLUVIALES



l'eau intégrée aux aménagements



les principes de gestion intégrée des eaux pluviales



**continuité écologique
et biodiversité**

6. DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES

RENOUVELER, RECOMPOSER, CONNECTER

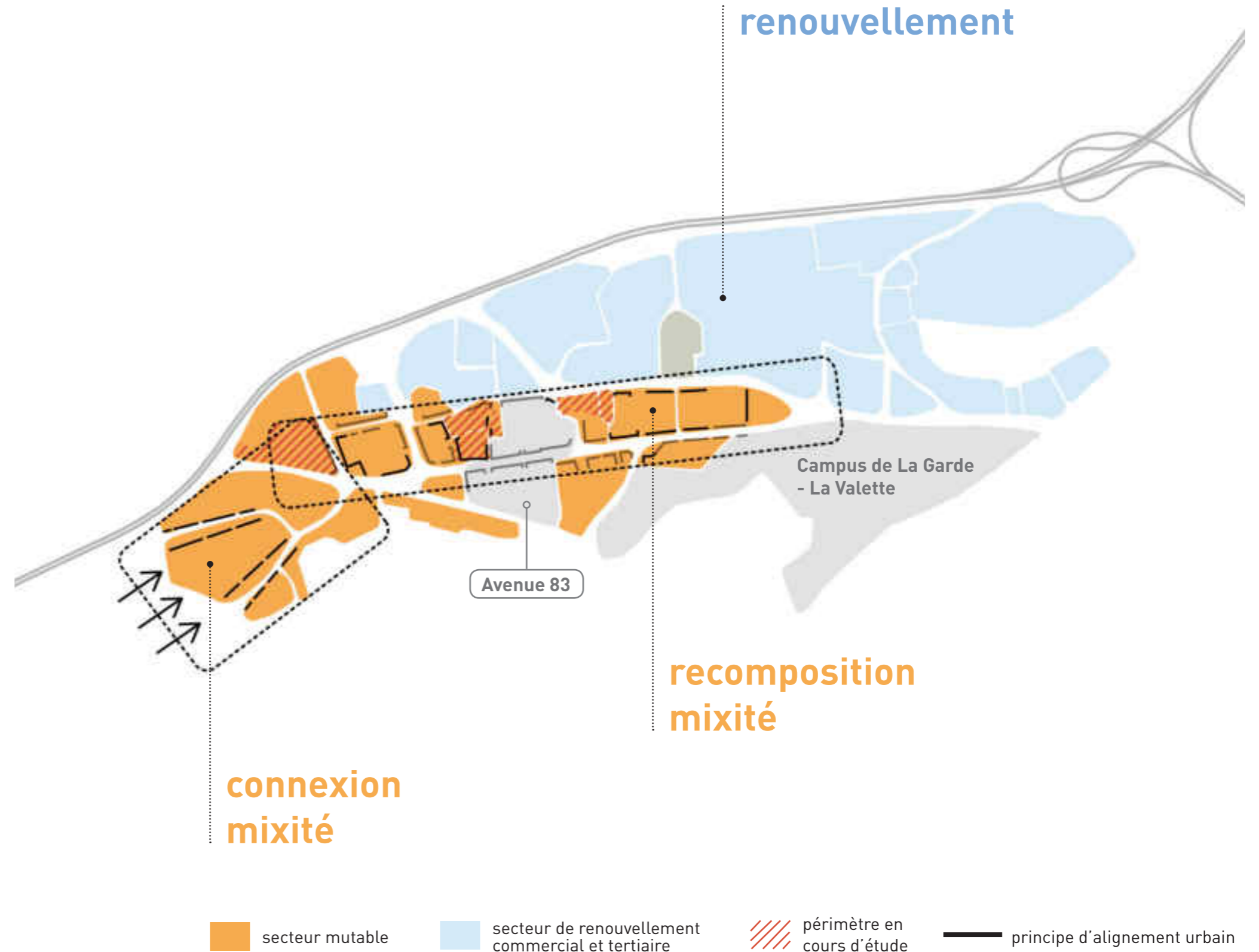
Le développement de nouveaux programmes répond à un triple objectif : rompre avec la monofonctionnalité de la zone et favoriser une diversification des activités et des programmes ; répondre aux évolutions des formes du commerce et des comportements d'achats, renforcer l'attractivité et diversifier l'offre ; développer une offre nouvelle et diversifiée d'habitat.

Reste que les évolutions et les mutations que l'on peut imaginer ne se répartiront pas de manière homogène sur l'ensemble de la zone commerciale.

La moitié nord de la zone, entre la route d'Hyères et l'autoroute, devrait rester à dominante commerciale autour des deux grandes locomotives que sont IKEA et Carrefour. Ce qui n'interdit pas, bien au contraire, d'envisager un renouvellement significatif de ces emprises et les réflexions engagées par Grand Var sont un indicateur de leurs actualités. Un des leviers principaux est bien, nous l'avons vu, de limiter la place laissée à la voiture en réduisant les nappes de stationnement avec la création de parkings silos et le renforcement de l'accessibilité TC. L'enjeu ici est bien de libérer du sol et permettre le renforcement de l'attractivité du site grâce la réalisation de nouveaux programmes (en jouant par exemple sur le couple commerce/loisirs) et à une renaturation et à une végétalisation significative apportant des qualités d'ambiance, d'usage et de confort qui font aujourd'hui défaut.

Le secteur central – notamment les îlots encadrant l'avenue de l'Université – appelle lui une recomposition plus importante avec l'objectif de développer là une véritable mixité fonctionnelle associant commerces, activités, habitat et services. Cette mutation est d'ores et déjà engagée avec la réalisation d'Avenue 83 et le projet Sud Passion II ou encore l'étude menée sur le secteur des Fourches. Elle reste à raisonner et appelle, si l'on veut échapper à la logique du coup par coup, la définition d'un cadre dans lequel peuvent être raisonnées les opérations à venir : quelle forme urbaine est attendue, avec quelles règles d'implantation et d'alignement pour les bâtiments, comment gérer la mixité, quelle densité et quel gabarit pour les constructions nouvelles, quelle place laisser au paysage (imposer un pourcentage de pleine terre pour chaque opération, 30 ou 35 % ?) ... l'ensemble de ces questions de même que celles liées à la configuration de l'espace public doivent être pensées dans la perspective de voir à terme se construire un véritable quartier urbain habité et actif.

Plus à l'ouest et en continuité avec le secteur central, le secteur au sud de l'ancien chemin de la Garde relève d'une approche similaire que le secteur central. Mais il occupe une situation spécifique à l'interface avec le quartier de Coupiane. Là se joue un enjeu fort de connexion entre un quartier d'habitat quelque peu isolé et un quartier en devenir, et ce afin de structurer et de mieux identifier les quartiers sud de la Valette-du-Var.



DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES UN QUARTIER À ÉQUIPER

Faire « quartier », un véritable quartier habité, suppose que l'on offre aux habitants les aménités et les équipements nécessaires à la vie de tous les jours. Ainsi l'arrivée d'un nombre significatif de nouveaux habitants pose immédiatement la question des équipements scolaires, de la capacité des établissements existants à accueillir de nouveaux enfants et des besoins de nouvelles réalisations.

Les équipements scolaires existants les plus proches sont concentrés à l'ouest dans le quartier de Coupiane et ils sont tous excentrés et très éloignés des nouveaux logements :

- les écoles sont éloignées de plus de 1,3 km des nouvelles opérations réalisées sur le site d'Avenue 83 ;
- et elles sont trop loin, et les parcours trop inconfortables, pour s'y rendre à pied : le recours à la voiture est quasi-obligatoire

Et ces équipements existants sont d'ores et déjà saturés

- les écoles maternelles connaissent une croissance mesurée (+3% en trois ans)
- les écoles les plus proches de la zone commerciale (Célestin-Freinet et Thyde-Monnier) voient leurs effectifs augmenter plus fortement – elles sont désormais à saturation
- les écoles élémentaires ont une croissance plus soutenue (+7% en trois ans)
- les effectifs de l'école Jean-Giono dépassent la capacité de l'établissement

(il est à noter que l'on ne connaît pas la carte scolaire de La Valette ; on ne sait donc pas où sont scolarisés les élèves du secteur)



école Célestin-Freinet

niveau	2017	2018	2019
PS	14	20	17
MS	19	15	21
GS	14	19	14
total effectifs	47	54	52
capacité d'accueil	53	53	53
classes	2	2	2

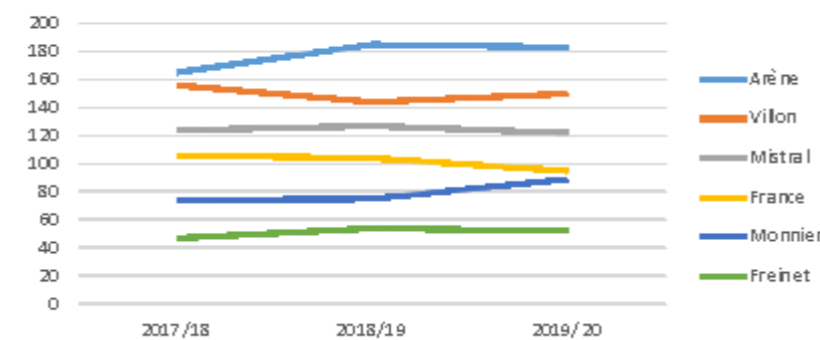
école Thyde-Monnier

niveau	2017	2018	2019
PS	28	23	30
MS	23	29	27
GS	25	23	32
total effectifs	74	75	89
capacité d'accueil	80	80	80
classes	3	3	3

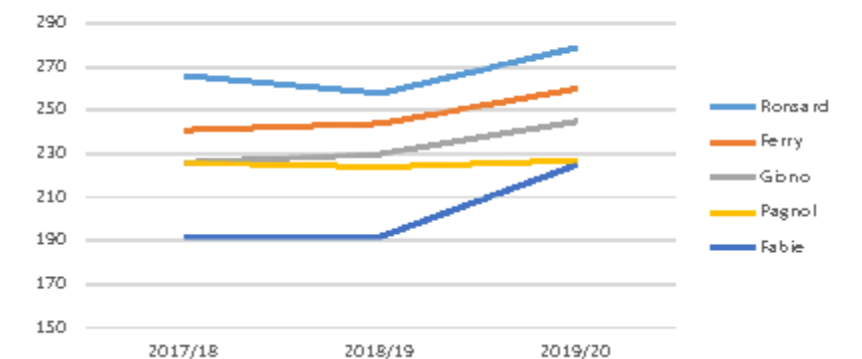
école Jean-Giono

niveau	2017	2018	2019
CP	35	39	57
CE1	58	40	44
CE2	36	62	41
CEM1	51	33	70
CEM2	48	56	33
total effectifs	228	230	245
capacité d'accueil	206	206	239
classes	10	10	9

effectifs maternelles



écoles élémentaires



6. DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES

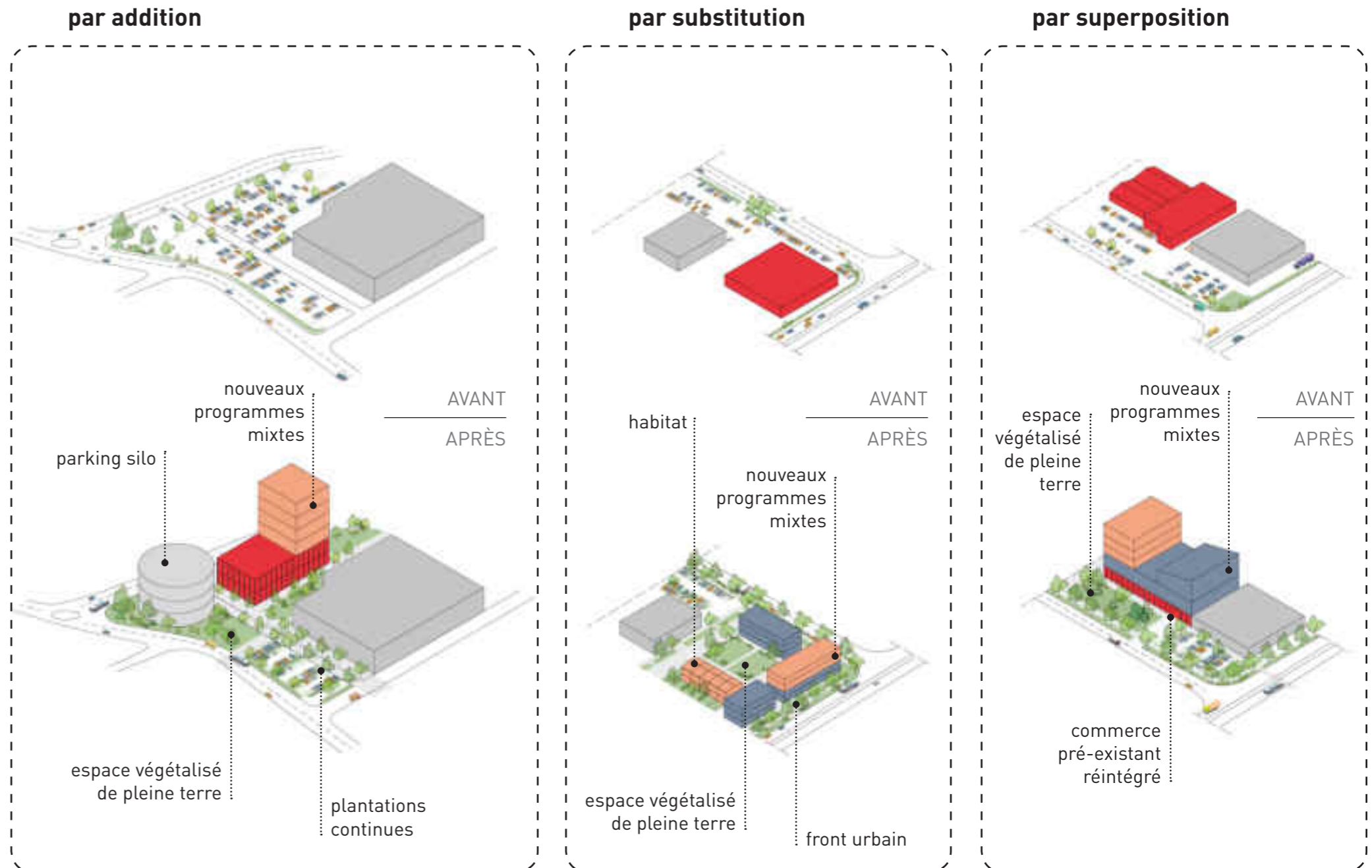
INVENTER DU FONCIER ?

Aujourd'hui les profondes évolutions en matière de consommation et de distribution, de même qu'un contexte plus global de ralentissement économique, conduisent à une nécessaire adaptation des zones commerciales et à une transformation de leur parc bâti ou pour une partie à leur remplacement par d'autres fonctions.

Aujourd'hui l'entièreté de la zone commerciale de la Valette – la Garde est occupée. Engager le renouvellement et la recomposition de cette zone, notamment vers une mixité fonctionnelle, suppose de pouvoir mobiliser du foncier pour que des opérations nouvelles puissent être réalisées. Pour cela plusieurs manières de faire sont possibles :

- la première est de procéder par **addition** : il s'agit là de libérer du foncier pour pouvoir installer de nouvelles activités complémentaires à celles existantes. On agit principalement par la réduction des emprises des nappes de stationnement en regroupant les véhicules dans des parkings silos. Cette démarche concerne principalement les grands tènements.
- à l'opposé, la deuxième procède par **substitution** et il s'agit là de remplacer purement et simplement l'activité existante par un nouveau programme. Cette approche suppose soit une réorganisation et une relocalisation de l'activité existante soit une disparition pure et simple de cette activité
- la troisième procède par **superposition** : l'activité préexistante et/ou une activité nouvelle sont implantées en socle d'une opération neuve de logements ou de bureaux. Cette démarche, fondamentalement urbaine, favorise la mixité et la densité. On est là dans une logique d'optimisation foncière.

Le renouvellement urbain – faire quartier – appelle pour le moins un rééquilibrage dans l'affectation du foncier si l'on veut laisser place à d'autres activités que le commerce et favoriser le développement sur une partie de la zone d'opérations de logements associées ou non à d'autres programmes. Mais le besoin en foncier ne se limite pas aux programmes immobiliers logements, activités et bureaux. Faire quartier suppose de répondre aux besoins des actifs et des nouveaux habitants, ainsi qu'aux attentes nouvelles des consommateurs : besoins en équipements publics pour les habitants (dégager du foncier pour réaliser les équipements de proximité nécessaires, écoles, gymnase, crèche ...), mais aussi pour créer et aménager les espaces publics, minéraux et paysagers qui lui font défaut.



6. DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES MAÎTRISER LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Plusieurs pistes de travail permettent d'envisager une maîtrise et une limitation, même relative, du stationnement résidentiel.

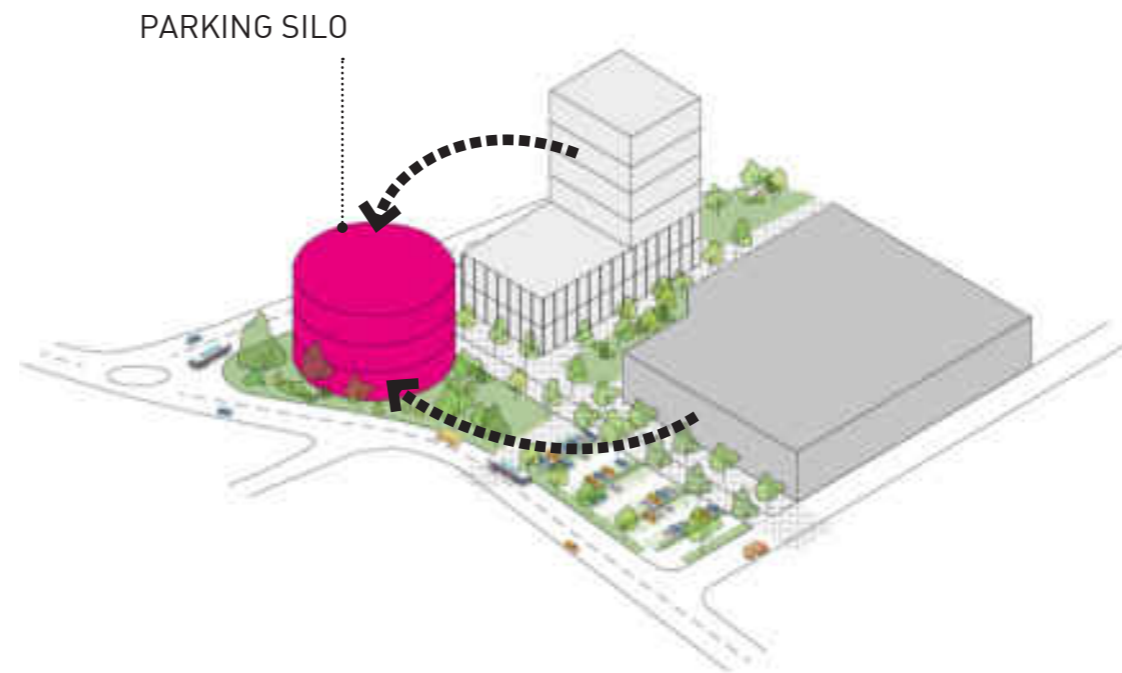
La première est liée aux transports publics et plus particulièrement à la qualité de la desserte de la zone. Le plan de déplacements urbains délimite les «**périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme**» (article L. 1214-4 du code des transports). Les règles énoncées dans le PDU sont traduites dans le PLU sous la forme de **zone de bonne desserte – ZBD** pour lesquelles le nombre minimum de places de stationnement exigé peut être réduit.

Par exemple le PLUi de Marseille Provence définit des zones de bonne desserte le long des lignes de transports collectifs structurantes (iso-distance de 500 mètres environ). Pour les opérations de logement réalisées dans ces ZBD il est demandé 1 place de stationnement minimum par logement, alors que la règle est de 1 place par 50 m² de surface de plancher entamée (sans être inférieur à 1 place par logement et sans dépasser 2 places par logement).

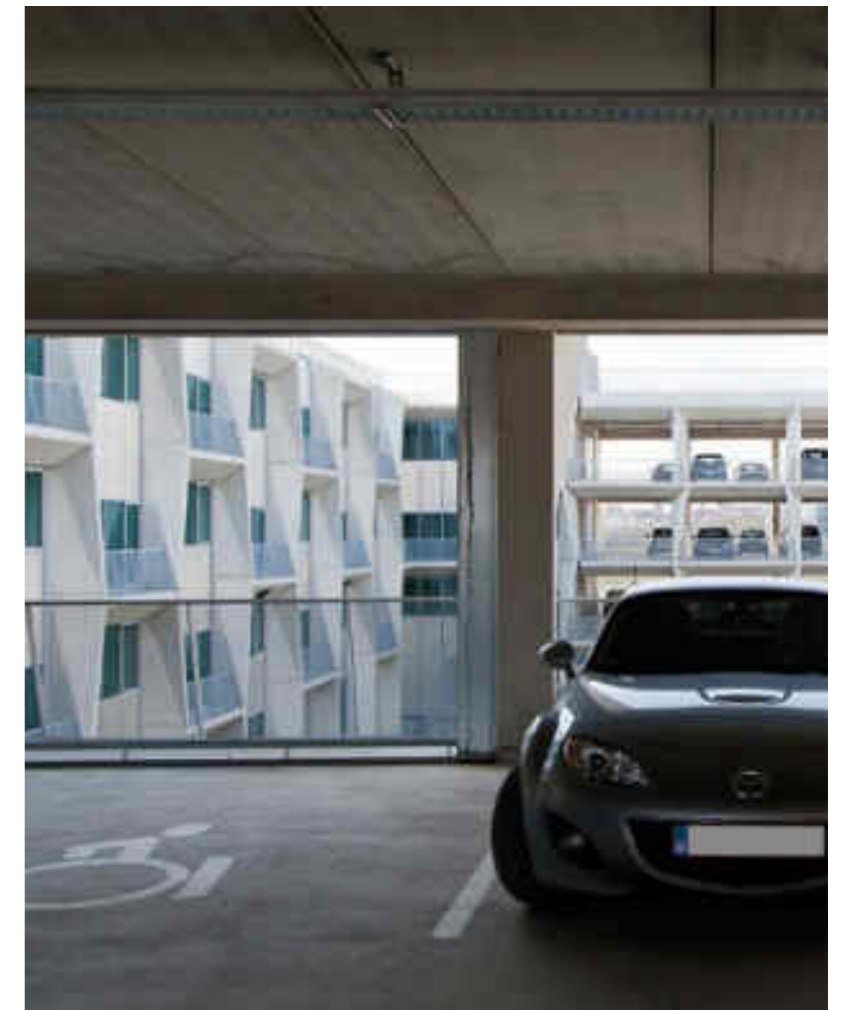
La seconde est la **mutualisation des places réalisées avec d'autres programmes**. Si le foisonnement des places entre logements et commerces est difficilement envisageable (la demande maximale de stationnement pour les commerces est la journée du samedi alors que beaucoup d'habitants sont chez eux), il peut être par contre plus facilement mis en œuvre **entre logements et bureaux**, les temporalités d'usage (la semaine le jour pour les bureaux, la semaine le soir et les weekends pour les logements) le permettant. Même si le foisonnement de ne peut concerner la totalité des places à réaliser, il permet de réduire significativement le nombre de places à réaliser et donc le nombre de places à charge de chaque programme.

A minima, la **mutualisation des places destinées à plusieurs programmes dans un ouvrage commun (un parking silo par exemple)** génère des économies de gestion et de construction non négligeables : « effet d'échelle », mutualisation des rampes et des accès ...

Enfin une troisième piste de travail est donnée par l'article L.151-31 du code de l'urbanisme qui stipule que « **lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15% au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage**, dans des conditions définies par décret ».



Parking silo (MoederscheimMoonen Architects)



Ruche d'entreprise et parking silo de la Tossée, Tourcoing : bureaux et parking réversible (Tank architectes)

6. DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES

AGIR SUR LES NAPPES DE STATIONNEMENT COMMERCIAL

Le législateur a fixé de façon impérative, sans possibilité pour les PLU d'y déroger, **un nouveau plafond des espaces destinés aux places de stationnement utiles à ces commerces**. En effet, l'article L.111-19 dispose que « Nonobstant toute disposition contraire du plan local d'urbanisme, **l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce** soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale prévue aux 1° et 4° du I de l'article L.752-1 du code de commerce et à l'autorisation prévue au 1° de l'article L.217 du code du cinéma et de l'image animée **ne peut excéder un plafond correspondant aux trois quarts de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce** ». Les espaces paysagers en pleine terre, les surfaces réservées à l'auto-partage et les places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont déduits de l'emprise des surfaces affectées aux aires de stationnement et la surface des places de stationnement non imperméabilisées compte pour la moitié de leur surface. **Il est à noter que cette jauge fixant la surface maximale dédiée au stationnement à ¾ de la SDP des bâtiments commerciaux est largement dépassée sur la zone commerciale de La Valette – La Garde.**

Outre l'application de cette règle, plusieurs leviers peuvent être activés pour limiter le nombre et l'étendue de la surface dédiée au stationnement.

Le premier est **la règle de la zone de bonne desserte** évoquée ci-dessus. De même que pour le logement elle peut être utilisée pour des secteurs d'activités ou mixant activités et habitat. Ainsi, le PLUi de Marseille Provence prescrit en ZBD activités ou activités + habitat 1 place de stationnement par tranche de 125 m² de surface de plancher entamée au-delà des premiers 250 m² et hors ZBD 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée.

Une démarche de ce type pourrait accompagner la mise en service de la LHNS desservant la zone commerciale et conduire ainsi dans un faisceau proche de cet axe de transports collectifs à une réduction significative du nombre de places imposées aux opérations nouvelles. Il est même tout aussi possible pour les zones d'activités de **fixer un maximum de places de stationnement à créer** : cette dernière mesure, plus coercitive, si elle était retenue permettrait de dépasser les hésitations des enseignes à réduire leur offre en place de stationnement (l'adage « no parking, no business » est encore partagé aujourd'hui par beaucoup d'opérateurs économiques).

Le deuxième est la réalisation d'**un parc relais mutualisé entre les enseignes**. Pour remédier au phénomène de multiplication des places de parking sur les emprises de chaque enseigne, une solution efficace consiste en effet à regrouper en partie cette offre de stationnement en **un parking silo commun** aménagé d'une part au contact d'une voie bien aménagée, lisible et accessible, et au

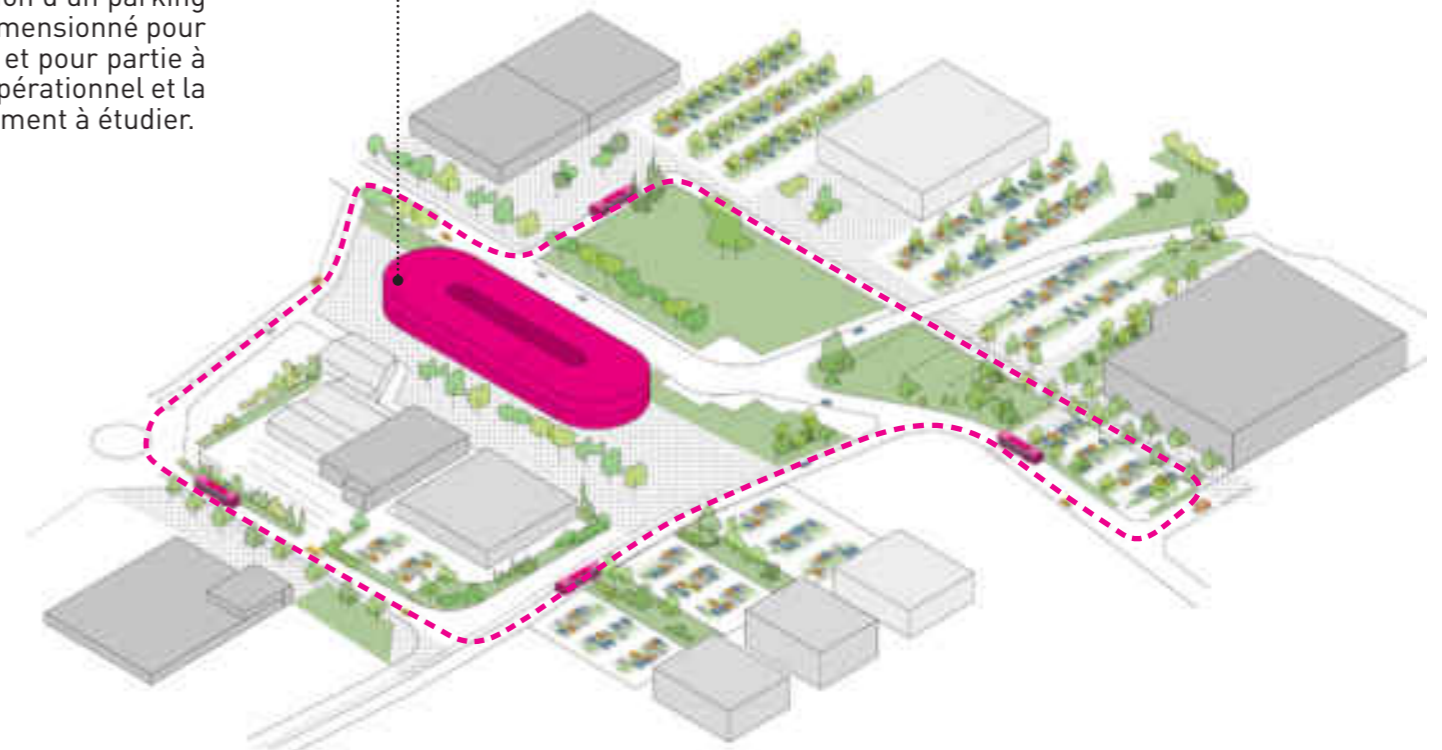
contact d'une polarité structurante et d'autre part en lien avec **une navette type bus électrique ou minibus desservant l'ensemble des enseignes au plus près de leurs surfaces commerciales**. Une série de **services complémentaires** peuvent être développés pour renforcer l'attractivité du dispositif : transport réfrigéré, lavage de voiture, transport à la demande, gardiennage/location de vélos, livraisons déportées etc.

Le troisième est **la mutualisation et le foisonnement de l'offre de places de stationnements**. Cette mutualisation peut être recherchée entre plusieurs enseignes (ce qui suppose que le règlement d'urbanisme le permette et que la CDAC, pour les opérations qui lui sont soumises, l'accepte) et favoriser ainsi une réduction du nombre de places (éviter la règle 1 enseigne, 1 parking ...).

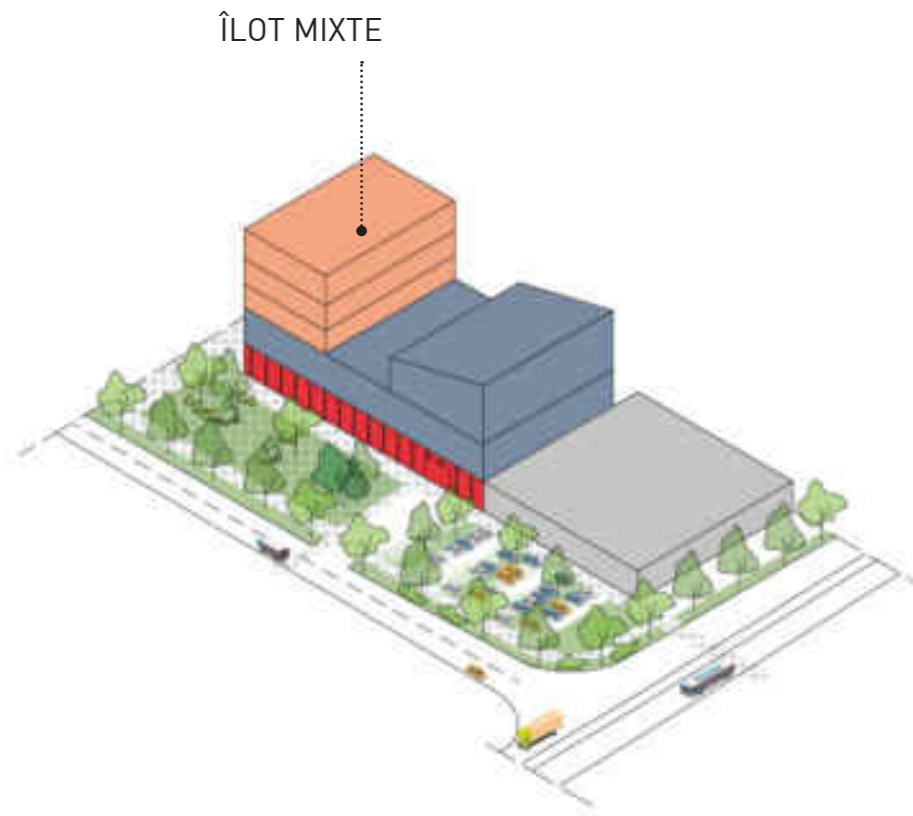
Le foisonnement est plus difficile à réaliser. On l'a vu la mutualisation des places n'est pas réalisable entre l'activité commerciale et l'habitat. Par contre **une mutualisation des stationnements entre les commerces et l'Université de Toulon** pourrait être une hypothèse envisageable. On est bien là dans deux temporalités complémentaires : le samedi journée d'affluence maximale dans la zone commerciale est une journée peu active pour l'université. En semaine les parkings commerciaux ne sont pas pleins alors que la demande est maximale pour les étudiants, les enseignants et le personnel administratif et technique de l'université. Cette mutualisation des places pourrait être réalisée le samedi avec une ouverture du parking de l'université au public de la zone commerciale ou alors avec la réalisation d'un parking en ouvrage dédié le samedi aux commerces et dimensionné pour répondre en semaine aux besoins de l'université et pour partie à ceux des commerces. La faisabilité, le montage opérationnel et la gestion d'une telle opération restent bien évidemment à étudier.



PARC RELAIS
SERVICES +



6. DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES



Mérignac Soleil, Bordeaux : commerces en socle, plots de logements, espaces partagés (Brenac&Gonzalez associés)



îlot Tasso, Marseille : magasin Carrefour en RDC, bureaux en R+1 et logements en étages, parking en sous-sol (Marciano architecture)



Urban Mac, Nantes : magasin de sport en RDC, bureaux en R+1, logements-villas sur le toit, parking en sous-sol (Tetrarc architecture)

DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PROGRAMMES

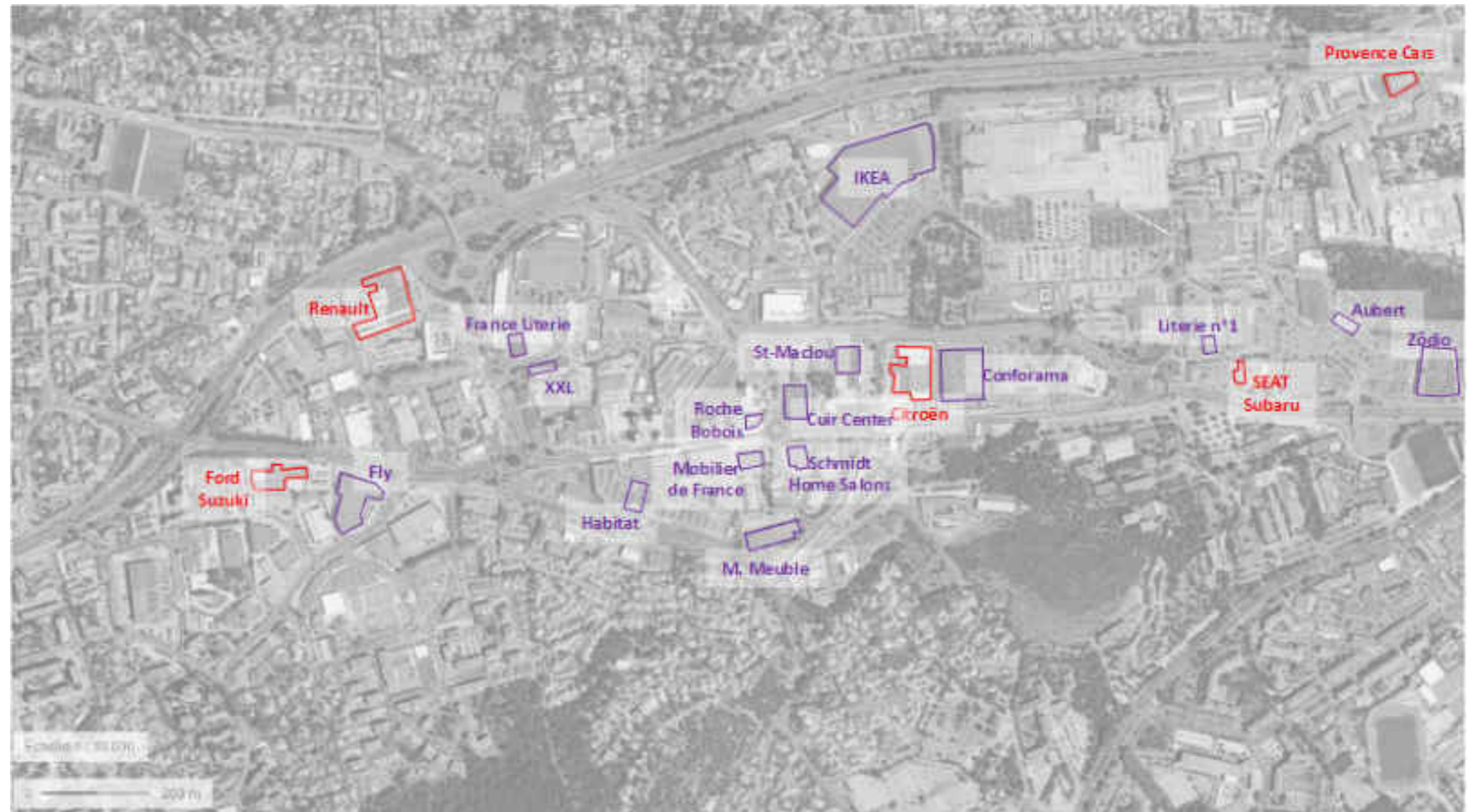
DES TYPES DE COMMERCE PARTICULIÈREMENT PROPICES À UNE ÉVOLUTION ?

Dès lors un des leviers est bien de constituer des réserves foncières au gré des mutations commerciales pour répondre aux besoins à venir et favoriser la réalisation d'opérations nouvelles. Ce qui conduira à réduire progressivement sur certains secteurs la surface commerciale et donc sur son attractivité et sa fréquentation (et conduire ainsi à réduire progressivement les volumes de trafic qu'elle génère).

Par exemple, un focus peut être porté sur les concessions automobiles et les magasins d'ameublement implantés sur les secteurs identifiés plus haut propice à une recombinaison. Ces deux types de commerces sont susceptibles d'évolution à court ou moyen terme :

les concessions automobiles cherchent à se regrouper au sein de « villages automobiles » ; de plus, l'évolution du marché tend vers une contraction des ventes, liée à l'inéluctable transition énergétique

les magasins d'ameublement connaissent d'importantes restructurations (Conforama, par exemple) – de plus, l'ouverture prochaine d'un IKEA à Nice va probablement modifier sensiblement l'offre de cette enseigne à La Valette
Des mutations foncières sont donc possibles dans ces deux secteurs d'activités commerciales.



L'ARCHIPEL RÉCONCILIÉ

