

**Barjols**  
**Recoudre la ville**  
**au fil des chemins ruraux**



## A. DIAGNOSTIC

### Un bassin de vie sans activité

Porte de la Haute-Provence, sur la route du Grand Canyon du Verdon, des lacs de Sainte-Croix et de Gréoux-les-Bains, ce chef lieu de canton se situe à 60 Km d'Aix-en-Provence, environ 22 Km de Brignoles et de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et à 44 Km de Draguignan, dans l'arrière pays varois.

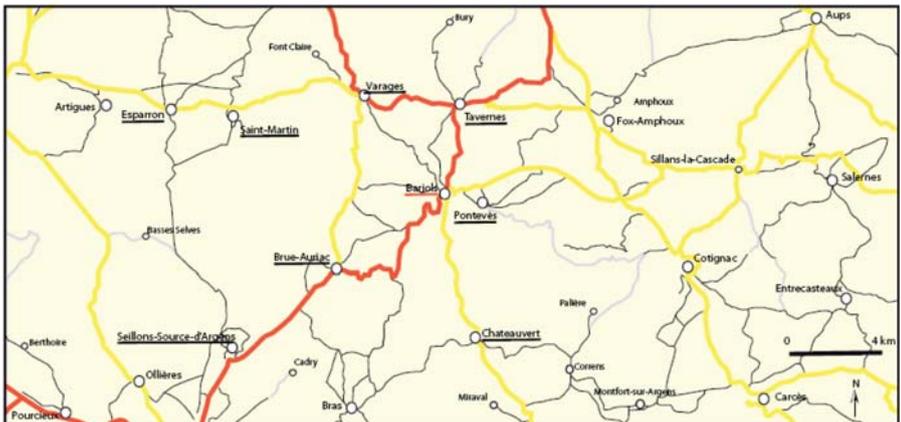
D'Est en Ouest, Barjols est bordée par les communes de Tavernes, Pontevès, Châteauvert et Brue-Auriac.

La topographie de Barjols constitue une forte contrainte pour son

urbanisation. En témoignent les nombreuses collines qui la ceinturent, rendant son accès difficile. Cet emplacement au creux d'un cirque de collines lui a d'ailleurs valu le nom étymologique de "jolies montagnes" signifiant Barjols.

La commune est également située à une distance importante des grandes villes et des grandes infrastructures de transport (aéroports, ports maritimes).

Couvrant un territoire communal de 3 600 hectares, Barjols a conservé une part importante d'espaces naturels. En effet, 2 000 hectares de forêt abritent essentiellement une végétation méditerranéenne.



<b>Légende :</b>	<b>Commune :</b>
<span style="color: red;">—</span> Départementales principales	<span style="color: red;">—</span> Barjols Chef-lieu de canton
<span style="color: yellow;">—</span> Départementales secondaires	<span style="color: red;">—</span> Pontevès Commune du canton de Barjols
<span style="color: black;">—</span> Routes secondaires	<span style="color: black;">—</span> Cotignac Autre commune
<span style="color: grey;">—</span> Petites routes	

*Un verrou entre la partie basse du Var et les plateaux de Haute-Provence*

## Une commune marquée par son relief

Construit dans une cuvette, le cœur du village est bâti en amphithéâtre à la confluence de trois cours d'eau :

- L'Eau salée, qui traverse la commune du Nord au Sud et se jette dans l'Argens.
- Le Fauvery, qui arrose Barjols et se jette dans le ruisseau des Ecrevisses au pied du village.
- L'Argens, qui coule d'Ouest en Est à la limite de Brue-Auriac.

Cette abondance de l'eau a profondément marqué l'histoire de Barjols, qui a développé, dès le XII<sup>e</sup> siècle, une économie industrielle grâce à l'essor des tanneries, dont l'apogée au XIX<sup>e</sup> a précédé leur déclin dès le siècle suivant jusqu'à leur disparition complète en 1983. Le centre-ville, jalonné de fontaines et lavoirs, offre une remarquable illustration de ce patrimoine.

Le relief mouvementé du territoire communal s'insère dans un paysage rural de collines, prolongé au Nord par une zone de montagne et plongé au Sud sur une vaste plaine. Culminant à 300 mètres d'altitude (collines de Faurières et des Piouroux), le village médiéval est adossé au relief escarpé de la butte Saint-Marc. En de nombreux points de la commune, des pentes très prononcées contraignent l'accessibilité. Ceci n'a toutefois pas

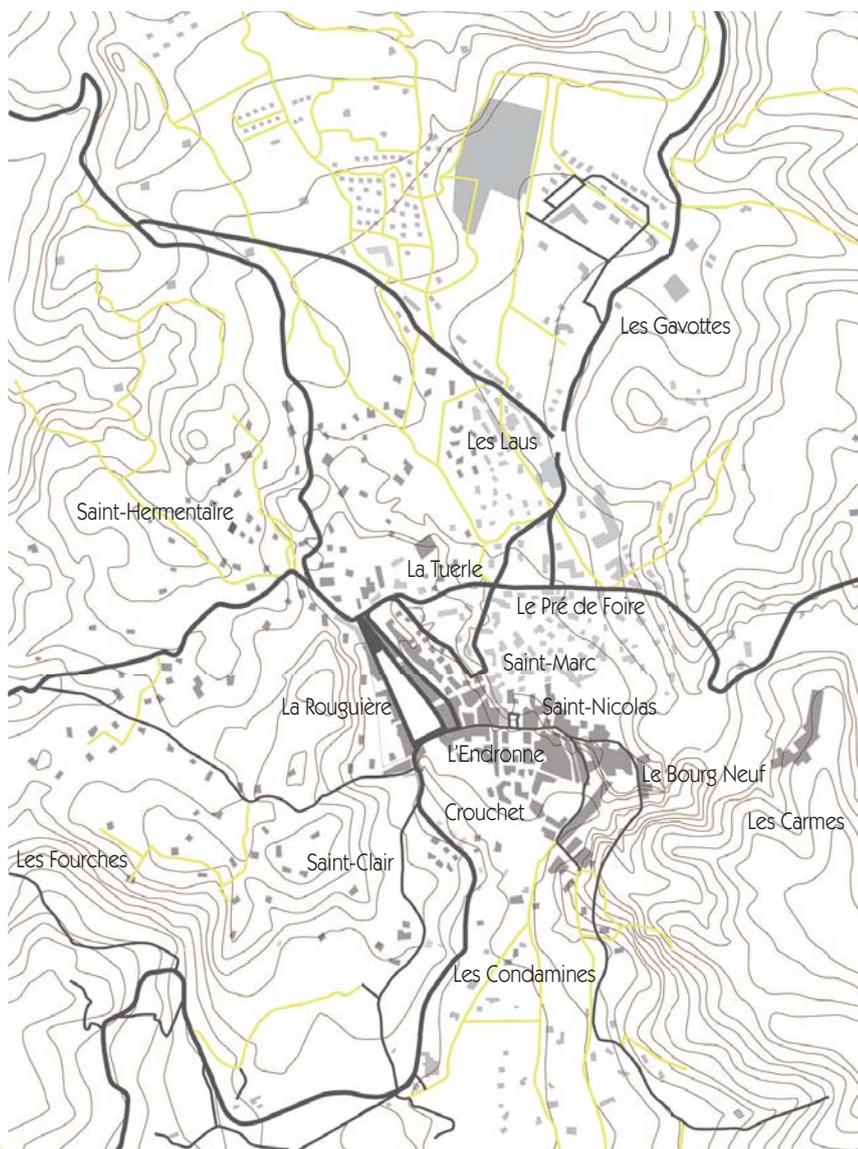
dissuadé l'installation humaine dont les constructions et les activités se sont accommodées de cet état de fait (étalement de jardins, cultures en terrasses).

Cela a même joué en la faveur de Barjols. L'urbanisation étant restée relativement bien contenue dans un sillon orienté Nord-Sud lui a épargné un étalement urbain caractéristique de la Provence Verte et une trop forte consommation de ses espaces agricoles. Cependant, quelques poches d'habitat diffus se sont développées dans les secteurs Ouest de la commune, essentiellement occupés par des espaces forestiers ou agricoles. Les extensions les plus récentes concernent en revanche les plateaux Nord-Ouest, de même que les fonds de vallon en contrebas du centre ancien.

La plupart des sols sont très sensibles à l'érosion, il est donc nécessaire de les protéger par des plantations. Les quartiers des Laus et l'Aval présentent un risque d'inondation.

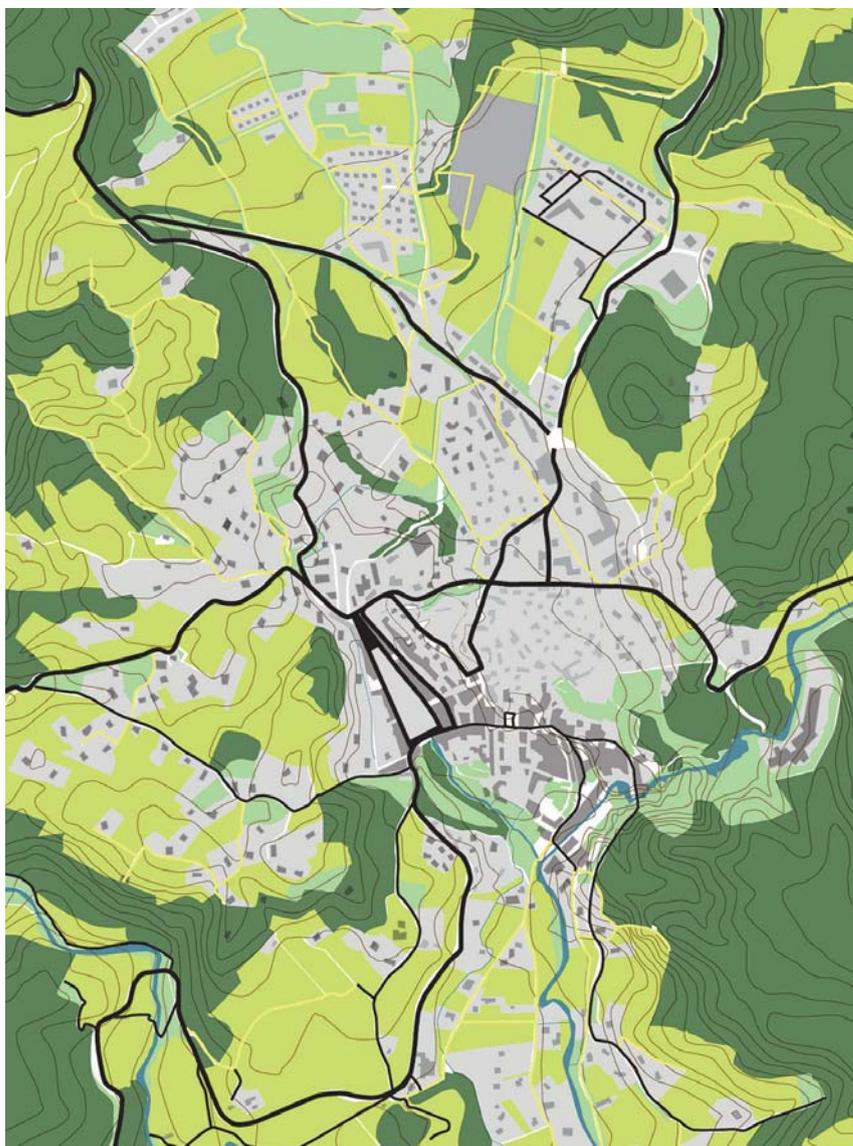
La situation géographique de Barjols de même que la qualité de son site et de ses paysages offrent un bon potentiel de développement touristique et d'aménagement d'agrément.

## Barjols : au sein d'une géographie physique contraignante et d'un environn



Trame viaire et chemins ruraux

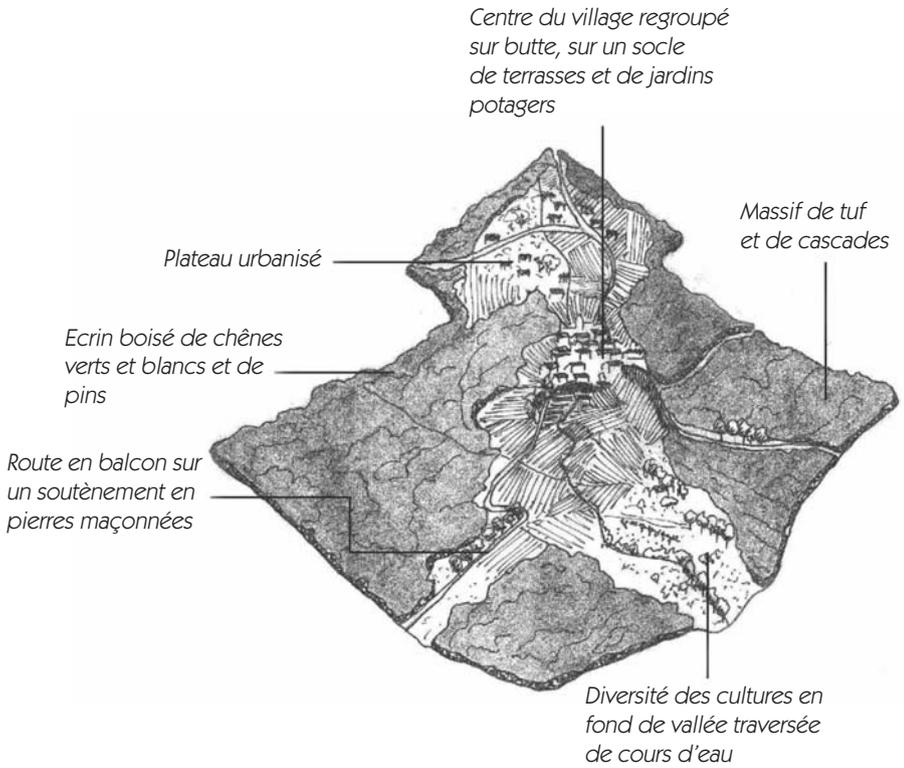
 Courbes de niveau



Le grand paysage

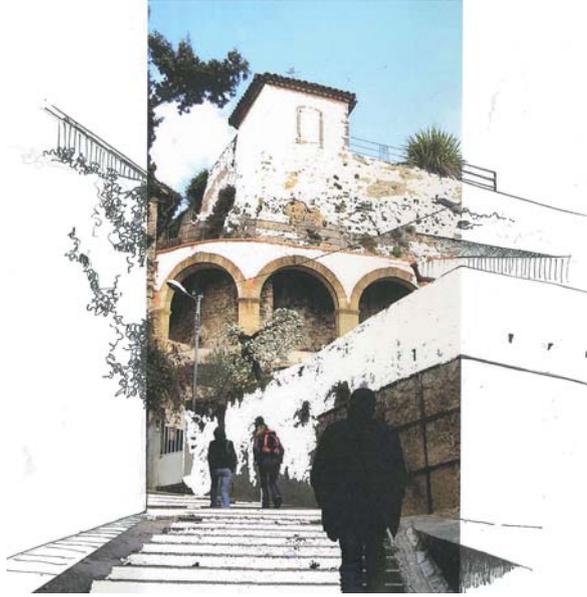


## Bloc diagramme\* de Barjols



Barjols présente des caractères identitaires forts, à la fois dans son relief, dans ses formes urbaines et

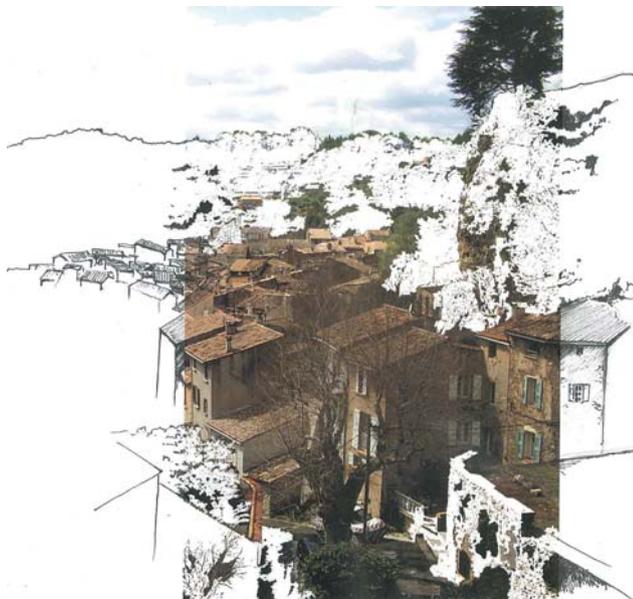
dans la forte présence de l'eau, liée au développement de la ville.



*L'accroche du bâti au relief*



*Des rues étroites*



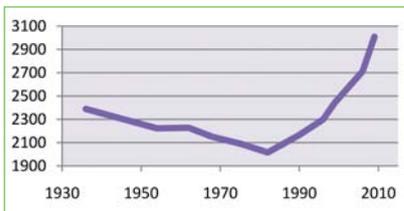
*Un bâti inscrit dans le relief*



*L'eau, une identité affirmée*

## Un regain d'attractivité depuis 25 ans

Les années d'après Guerre (39-45) sont marquées par une baisse quasi continue de la population barjolaise, processus entamé dès les années 1930. Le poids démographique de Barjols s'atténue lui aussi au sein du canton. Alors qu'il représentait encore 43,2% de la population cantonale, il perd près de quatre pourcent (39,5%) en 1982, et atteint tout juste un tiers dix ans plus tard. Au recensement de 1999 seulement un habitant du canton sur trois est habitant de Barjols (29,8%).



*Une croissance récente de la population barjolaise (données INSEE et SMPPV 2008)*

Cette décroissance s'explique notamment par le déclin des tanneries et leur fermeture définitive en 1983. Malgré cette blessure, aujourd'hui encore vive parmi les villageois les plus anciens, la décennie quatre-vingt témoigne d'un regain d'attractivité avec l'arrivée de nouveaux habitants.

En effet, la commune connaît depuis un solde migratoire\* positif qui permet d'équilibrer un solde naturel toujours négatif.

Tombée en 1982 à moins de 2 000 habitants, la population communale dépasse la barre des 2 500 habitants au milieu des années 1 990 pour atteindre actuellement 3 000 habitants.

Cependant, Barjols n'a pas connu le même dynamisme démographique que d'autres communes de la Provence Verte, telle que Saint-Maximin-la-Sainte-Baume dont le poids démographique en 1970 était similaire à celui de Barjols. La commune de Saint-Maximin a vu sa population multipliée par cinq en trente ans. Sa proximité avec les grands axes de communication (A 8 et RDN 7) ainsi que les aires d'attractivité de Marseille et Aix-en-Provence explique en partie cette situation.

## Urbanisme

Comme il est précisé plus haut, l'urbanisation communale est relativement bien contenue dans un sillon orienté Nord-Sud. Toutefois, quelques poches d'habitat diffus sont concentrées dans les secteurs Ouest de la commune essentiellement occupés par des espaces forestiers ou agricoles.

### Le parc de logements

Avec plus d'un logement sur deux construit avant 1949, le parc de logements de Barjols se caractérise par une part importante de logements anciens. Sur l'ensemble du canton, en revanche, les logements neufs représentent une part plus importante, avec plus d'un cinquième de logements achevés depuis 1982.

Les résidences principales sont majoritaires, le profil touristique de la commune étant peu marqué par la part des résidences secondaires. Constituant un quart des logements au début des années 1980, elles en représentent environ un sixième dix ans plus tard. L'évolution d'un certain nombre de résidences secondaires en résidences principales avec l'installation définitive de retraités explique également cette situation.

Malgré une baisse enregistrée depuis plus de quinze ans, notamment grâce aux OPAH\* successives dans le périmètre du centre ancien entre 1980 et 1983, puis en 1988, le taux de vacance des logements reste élevé.

Enfin, à l'image de nombre de ses voisines, dans une moindre mesure cependant, Barjols souffre d'une carence en logements sociaux. Les 85 logements sociaux relevés en 2000 constituent moins d'un dixième de la totalité du parc (6,5%). Actuellement, le parc de logements sociaux représente 9,1% des logements sur la commune.

### **Une première extension urbaine contenue par le relief**

Le centre historique est construit en amphithéâtre à flanc de colline et constitué d'un tissu dense s'accrochant au relief naturel : la trame urbaine est composée de constructions hautes (en R+3\*) bâties sur des parcelles étroites organisées autour d'un axe principal : la rue de la République.

Une première extension de la ville s'est faite vers l'Ouest au XVIII<sup>e</sup> avec un tissu urbain aéré par d'amples alignements, le boulevard Grisolle et la place de la Rouguière qui recouvre le Vallon de Roubaud. Le secteur des tanneries se développe à l'Est au XIX<sup>e</sup> siècle sur de vastes parcelles constitutives du tissu urbain. Aujourd'hui, ces friches industrielles marquent fortement l'entrée de ville.

Les extensions plus récentes de l'urbanisation ont été canalisées par le relief. La croissance périphérique s'est caractérisée par une perte de densité du centre ancien et une dispersion pavillonnaire. Le phénomène, comme partout ailleurs, a été accru par la diffusion de la voiture qui a facilité les déplacements, favorisé l'étalement urbain et la dispersion des équipements.

## Les extensions récentes Nord-Sud

Les extensions récentes de l'urbanisation se sont réalisées en fond de vallon, au Sud du centre ancien et sur les plateaux Nord-Ouest. En effet, la vétusté de certains quartiers a conduit une partie des habitants à délaisser le centre pour s'installer en périphérie.

1. **Au Nord**, il s'agit des quartiers des Laus, des Camps de Barjols et de la zone des Paluds : un premier développement contigu à l'agglomération s'est réalisé par delà la falaise avec plusieurs lotissements en habitat pavillonnaire, et des opérations de logements collectifs. Dans le secteur des Tourtoires, des équipements sportifs (terrain de foot, piscine) sont construits. Au



### COMMUNE DE BARJOLS

#### PLAN D'URBANISME GENERALISE

Echelle : 1/10 000  
EDR 25 © IGH1998

	Zone urbaine constituant le centre de l'agglomération
	Zone d'habitat, individuel et collectif
	Zone d'habitat individuel
	Zone réservée aux activités commerciales et industrielles
	Zone non équipée destinée à l'habitat
	Zone non équipée destinée au commerce et à l'industrie
	Zone non équipée destinée à l'urbanisation touristique et de loisirs
	Zone d'Aménagement Concerté destinée au commerce et à l'industrie
	Zone d'Aménagement Concerté destinée à l'habitat
	Zone naturelle à valeur agricole
	Zone naturelle inconstructible
	Zone Militaire
	Espace Boisé Classé

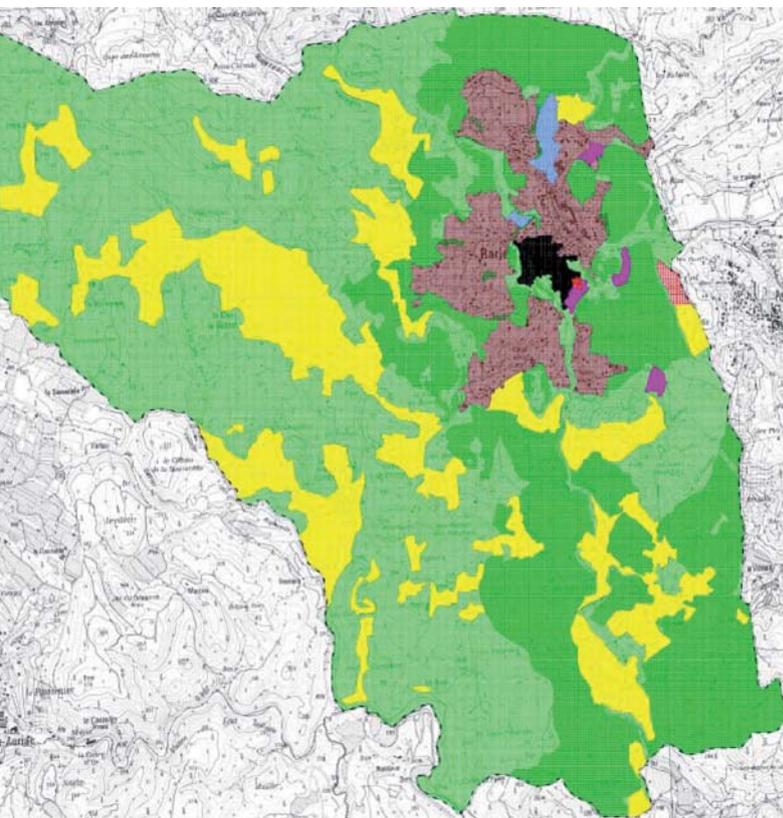


Conception DDE-SIG Décembre 2006

delà de l'ancienne voie ferrée, se développent plus récemment deux quartiers relativement éloignés du noyau ancien : le quartier Laus (logements HLM, maison de retraite "les fontaines" qui compte 64 lits, un centre pour autistes, d'une capacité d'accueil de 20 places) et le quartier des Camps de Barjols (logements HLM les Camps, logis familial varois, lotissements de 36 lots et de

13 lots "les Pastorales Hautes"). C'est une urbanisation au "coup par coup" sans réelle cohérence et au rythme des opportunités (lotissements, logements sociaux, équipements...).

**2. Au Sud**, il s'agit du quartier des Condamines, de Saint Lazare et Saint Etienne qui se sont développés sous la forme d'un habitat pavillonnaire.



*Une urbanisation concentrée dans le Nord-Ouest du territoire communal (DDE-SIG décembre 2006)*

## Absence d'activité économique motrice

### **Un taux d'activité en régression**

Avec moins d'un habitant sur deux actif (45,3%) en 1999, Barjols détenait un taux d'activité peu élevé, conséquence d'un vieillissement de la population et de l'arrivée d'une part importante de retraités. Ainsi, près d'un tiers des barjolois sont sans activité professionnelle à la même date (36,8%). Le taux de chômage quant à lui se situe alors parmi les plus forts du Var avec 18,1% après une période d'importante croissance. Il a depuis nettement reculé pour se situer autour de 10% en 2000.

Bien que chef lieu de canton, la commune ne constitue pas un pôle d'emplois, le nombre d'emplois proposés sur le territoire communal étant inférieur à la population active barjoloise. La ville est soumise à d'importantes migrations journalières domicile-travail. Le solde migratoire négatif illustre clairement la dépendance économique externe de Barjols. Plus de 250 résidents exercent leur métier hors de la commune. Ils sont à peine plus de 150 à venir travailler à Barjols. En revanche, la ville s'affiche clairement comme un bourg centre par son offre de services, commerces, professions libérales et services publics dont le rayonnement couvre en grande partie le territoire cantonal, son attractivité étant très vite limitée au Sud et à l'Est par des villes de plus grande importance.

## Une économie essentiellement commerciale et de services

Actuellement, l'attractivité de Barjols s'appuie principalement sur son rôle de pôle commercial avec 90 établissements dont 40 commerces implantés essentiellement rue de la République, boulevard Grisolle et rue Eugène Payan. Plus de trois barjolais sur cinq font leurs courses à Barjols – le taux d'évasion commerciale étant principalement dirigé vers Brignoles – et 6 500 personnes sont concernées par l'aire commerciale et de services barjolaïse.

Contrairement à ses communes voisines, Barjols ne se caractérise pas par une histoire économique agricole, l'histoire industrielle ayant été beaucoup plus marquante. L'agriculture n'a jamais constitué qu'une activité secondaire ou de complément. Les exploitations de petites tailles et morcelées se situent pour l'essentiel à l'Ouest de la commune, représentant néanmoins 1 310 hectares de surfaces agricoles. Sont principalement cultivés l'olivier (42ha) et la vigne (182ha).

Le secteur secondaire ne représente plus une activité importante de la commune, et ce, malgré le maintien de quelques Petites et Moyennes Entreprises (PME\*). Toutefois, les artisans et artistes nouvellement installés au cours des deux dernières décennies, dans une partie des anciennes tanneries, semblent constituer aux yeux de la commune un secteur d'avenir, capable de supporter un réinvestissement "patrimonial" de l'ancien fleuron de l'économie locale. Secteur à forte plus value, porteur d'une image culturelle, potentiellement susceptible d'aider à renouveler l'image d'une commune anciennement ouvrière, ce domaine d'activité possède de véritables atouts.

Le secteur du BTP conserve une place non négligeable avec 10% des emplois de la commune concernés, et constitue ainsi le secteur d'activité le plus dynamique.

S'agissant du secteur tertiaire, il est principalement représenté par les métiers de la santé, les activités scientifiques liées à la Maison Régionale de l'Eau, de même que l'administration et les services publics.

### Une demande touristique croissante

Outre les qualités de son site et de ses paysages, Barjols bénéficie sur le plan touristique de l'investissement de la Mairie dans l'organisation de nombreuses manifestations comme le salon de la chasse, des brocantes, des concerts... L'attractivité touristique de Barjols en constante augmentation depuis 1992 n'est pas seulement régionale. En effet, les mois de mai-juin, puis de septembre enregistrent une fréquentation majoritairement étrangère (trois touristes sur cinq sont étrangers voire plus). La fréquentation française se concentre en revanche sur la période estivale, en raison des vacances scolaires.

Cependant, les équipements actuels et les capacités d'accueil sont relativement faibles : en Provence Verte, on compte 50 lits touristiques pour 1 000 habitants (2003).

### Une accessibilité et une circulation contraintes par le relief

#### **Un éloignement significatif des grandes infrastructures de transport**

Le relief marqué de Barjols influe fortement sur son accessibilité, ceci s'ajoutant à sa localisation dans le Haut-Var, relativement éloignée des grandes infrastructures de transport. La liaison à l'autoroute A 8, située à 22 Km, ne s'effectue que par la RD 554 (Brignoles-Tavernes). La RD 560 (Saint-Maximin-Druguignan) présente un tracé difficile.

Point de passage obligé pour les automobilistes venant de Brignoles et Saint-Maximin et se rendant dans le Verdon, le centre-ville est traversé par ces deux axes peu confortables sur lesquels les flux sont croissants, en particulier sur l'axe Brignoles-Saint-Maximin. La traversée de Barjols est de fait problématique, le trafic grandissant étant toutefois complexe à transférer sur un contournement de la commune du fait de la topographie, mais néanmoins envisagé par la Mairie qui a lancé dernièrement des études de faisabilité.

Par ailleurs, l'entrée de la commune par un tunnel en virage sans éclairage (RD 554) représente potentiellement un danger. Enfin, l'entrée de ville pourtant porteuse de l'identité barjolaise, n'est pas suffisamment mise en valeur, le village ne s'offrant au regard qu'au dernier virage.

Il faut parcourir une longue distance pour atteindre les autres grandes infrastructures de transport. La gare TGV la plus proche, celle des Arcs-Draguignan se trouve à 50 km de Barjols, et celle d'Aix-en-Provence, plus pratique, à 70 km. Quant aux aéroports, les plus proches sont ceux de Marseille-Marignane à 90 km et de Hyères à 75 km.

### Une circulation malaisée

A l'intérieur du centre-ville, il existe actuellement plusieurs goulots d'étranglement autour des places Victor Hugo et Capitaine Vincent, de même qu'aux deux croisements suivants :

- rues de la République et Frédéric Mistral
- chemin rural des Fourches et avenue Eugène Payan.

La rue de la République, par son étroitesse, constitue une difficulté supplémentaire et un point de conflit puisqu'elle supporte à la fois des flux automobiles et piétons. La desserte interne à la commune présente en outre un certain

nombre de carences en matière d'aménagement de voirie.

L'offre en stationnements, en revanche, semble satisfaisante avec quatre aires de stationnement sur l'ensemble du centre-ville : le parking de la Rouguière (130 places), la place du 8 mai (15 places), le parking à côté du complexe sportif au dessus de la place de la Rouguière (30 places), et le parking derrière la caserne des pompiers. Récemment, l'aménagement d'un autre parking, dit des Crouchets, dans le Vallon de Roubaud, s'est ajouté à la liste. Toutefois, jusqu'ici sa fréquentation est très réduite en raison de son emplacement en contrebas du Pont d'Or, difficilement accessible en voiture et à pied (connecté au centre-ville par un escalier).

Le cœur du village, du fait d'une topographie marquée et d'une trame urbaine étroite et sinueuse, est moins adapté à la voiture, la circulation piétonne étant privilégiée. Cependant, il est important de noter que les personnes venant des quartiers excentrés ou des communes périphériques sont d'abord automobilistes avant d'être piétones. Des "carraires"\* et autres cheminements piétons permettent la déambulation à l'abri de la circulation automobile.



L'offre de stationnements en centre-ville

Il existe en parallèle de nombreux chemins ruraux qui offrent un bon maillage autour du centre-ville, et couvrent en partie le territoire communal. Toutefois, même si 50% d'entre eux sont goudronnés, il n'en demeure pas moins que les possibilités d'accès qu'ils créent pour rejoindre le centre-ville sont loin d'être suffisantes.

Le problème se pose dans le Sud de la commune et toute la région de Piouroux, les Garagaies, Valrose car le chemin rural de Piouroux n'est aménagé que jusqu'à l'entrée des plaines du même nom. Entre le Nord de la commune (rivière l'Eau Salée, la Donine, le vallon du Lauron et Barjols), les deux chemins ruraux très étroits ne favorisent pas les liaisons.

A l'Est, le massif composant les quartiers du Castellat, le Vievard Haut et les Hauts quartiers, ne comporte aucun aménagement de voirie, si ce n'est une bretelle qui longe le ruisseau de la Garbelle et se termine à l'embranchement du chemin menant au relais de télévision.

Enfin, en matière de déplacements intercommunaux, il existe une réelle carence en transports en commun : quatre lignes de bus relient Barjols aux pôles voisins (Brignoles, Saint-Maximin, Manosque, Draguignan) mais leur fréquence reste faible.

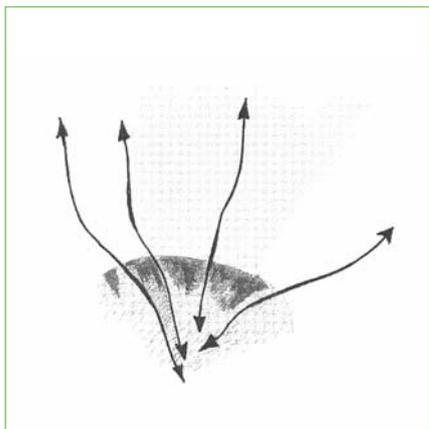
## Equipements

Composée d'équipements administratifs (la Mairie, la poste, le siège de la Communauté de communes Provence d'Argens en Verdon...), scolaires (écoles maternelle et primaire, collège), sportifs (deux complexes), culturels (cinéma, Maison Régionale de l'Eau, bibliothèque...), médico-sociaux (centre pour autistes, maison de retraite...), la commune joue son rôle de bourg centre pour les villages avoisinants. En effet, les usagers recourant aux équipements développés depuis 1980 sont deux fois plus nombreux que les habitants de la commune.

Les équipements administratifs, à l'exception de la Mairie, sont localisés aux extrémités Est et Ouest du noyau ancien et surtout au Nord en interface avec les zones d'extension urbaine. Mais une carence est à relever en matière d'équipement pour la petite enfance.

## Enjeux, orientations

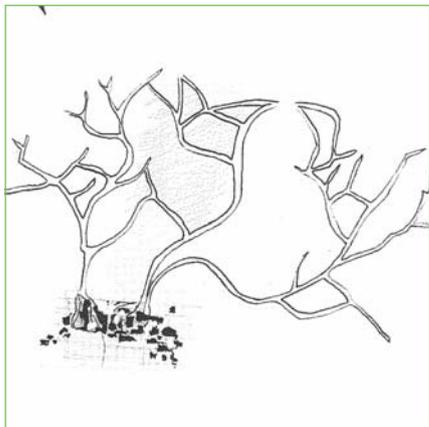
Enjeux	Etat des lieux	Perspectives
Conforter son rôle de bourg centre de services	Offre de services et de commerces importante	Structurer cette offre
	Qualité du cadre de vie	Conforter la fonction résidentielle
		Renforcer les commerces de proximité
	Rajeunissement de la population	Adapter l'offre aux différents publics
Réinvestir les filières d'activité économique	Forte dépendance aux pôles économiques voisins	Recentrer sur les activités propres de la commune
	Forte identité locale liée au site	Développer des projets autour de l'eau et de sa position géographique (le haut pays varois)
	Réinvestissement récent des tanneries par des artistes	Développer la culture pour renouveler l'identité barjolaise
	Un pôle de santé important	Compléter les équipements de santé pour développer une "filrière santé"
Maîtriser l'occupation des sols	Des poches d'habitat individuel développées récemment	Contrôler l'étalement urbain en évitant l'éparpillement des constructions sur l'ensemble du territoire et la dispersion des équipements
		Prévenir une périurbanisation excessive qui pourrait engendrer de nombreux problèmes techniques et des surcoûts importants
	Une qualité des paysages encore relativement préservée	Donner des préconisations en termes de paysage face au mitage progressif des zones NB*
		Maîtriser l'implantation et l'organisation des zones d'activités



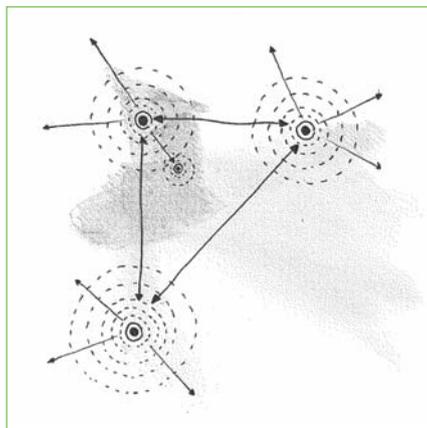
*Une commune en entonnoir qui s'étend nettement dans la partie Nord du territoire*



*Espace intermédiaire entre le centre villageois et un bâti peu dense*



*Un maillage dense de chemins ruraux à relier à la trame urbaine du centre villageois*



*Schéma concept : Articulation de points relais, retissage de la ville*

## B. PROJET

### Orientations de travail

Certains des chemins ruraux qui sillonnent la commune permettent d'accéder aux habitations. Ils sont en terre ou goudronnés. L'accès direct à la ville à pied où en vélo est difficile par ces chemins, alors que l'accès en voiture semble être facilité dans la ville, par une offre abondante, mais nécessaire, de stationnements proposée sur la place de la Rouguière.

Concernant les parkings, l'usage actuel dominant de la voiture comme mode de déplacement ne laisse pas envisager d'autre solution que le parking de la Rouguière pour répondre au besoin de stationnement des habitants de la commune. Même si une autre fonction que celle de parking lui serait préférable, il convient de faire évoluer les choses de façon douce.

D'autre part, il est possible d'envisager un autre aménagement sur le parking des Crouchets, situé juste en dessous de la place de la Rouguière, puisqu'il est aujourd'hui quasi inutilisé. La raison de cette faible utilisation réside tout d'abord dans le dénivelé important qui le relie au centre-ville, et parce qu'il n'est que très peu sécurisé.

Pour pallier la difficulté d'accès aux piétons par l'escalier du Pont d'Or, il s'agirait de cibler un public particulier, peut-être une population jeune.

Nous allons dans notre étude nous concentrer sur deux éléments forts concernant l'étalement urbain :

- les déplacements qu'il engendre.
- la densification des espaces stratégiques.

Dans les deux cas, l'analyse portera sur la remise en service des chemins ruraux.

### **Thème 1 : Premier constat, l'étalement urbain engendre des déplacements trop nombreux**

Nous avons mené une enquête sur la place de la Rouguière et en centre-ville (Cf. questionnaire en annexes), afin de déterminer quelles sont les pratiques de déplacement des habitants de Barjols et des communes environnantes.

Voici les solutions que nous proposons :

1. L'étalement urbain s'est fait principalement sur le plateau, au Nord de Barjols. Notre travail sera ciblé sur ce plateau, qui constitue un potentiel pour les déplacements doux via les chemins ruraux. Par ailleurs, la voie verte qui reliera Tarifa à Athènes passe par Barjols, sur le plateau. Il conviendra de mettre en valeur des liaisons entre ces chemins et cette voie.

Il existe deux pôles d'attraction sur la commune de Barjols :

- les équipements scolaires, commerciaux... sur le plateau.
- les commerces et services tertiaires dans le centre.

La problématique est de connecter ces deux pôles d'attraction via les chemins ruraux.

2. Les déplacements à Barjols sont "politiquement incompressibles". Nous pourrions favoriser les connexions par les chemins ruraux en créant un maillage.

Il faudra améliorer la qualité de ces chemins, travailler sur la signalétique, l'aménagement d'aires de repos, afin qu'ils constituent une aire de promenade et un moyen de se déplacer. Le but sera également de travailler sur la cohabitation

avec d'autres modes de déplacement, afin de permettre un développement des modes doux. Il conviendra de ne pas les rendre davantage praticables à la voiture. Ce mode de déplacement ne va pas dans le sens de la sécurisation que nous préconisons. Aucune performance technique en faveur d'un déplacement automobile n'est souhaitée.

3. La voie verte constituera un atout pour valoriser ces chemins ruraux, et amener les personnes qui l'empruntent à venir vers le centre-ville. Il conviendra de travailler sur les connexions entre les chemins ruraux et l'E 8\*.

4. Enfin, nous tenterons de déterminer quel chemin rural serait à mettre particulièrement en valeur afin de faciliter les déplacements doux du plateau vers le centre de Barjols. Il faudra définir les critères de choix de ce chemin et mettre en place une méthodologie pouvant être appliquée à d'autres communes.

Dans le temps qui nous est imparti, l'objectif sera de proposer la réalisation d'un "chemin rural pilote". Il s'agira de travailler sur le plus significatif. Un tri pourrait se faire par le biais d'une enquête ou d'une observation approfondie.

Afin de pallier les problèmes de dénivelés importants à Barjols, nous pourrions proposer un système "d'ascenseur vélo".

## **Thème 2 : L'étalement urbain laisse des "dents creuses", poches de densification**

Au regard des deux poches d'étalement urbain à Barjols, à savoir au Sud le quartier des Condamines, et au Nord le plateau, l'idée que nous proposons est de travailler sur une "couture" de la partie Nord de la ville, l'urbanisation y étant déjà très développée et des logements sociaux y étant construits.

Nous pouvons aussi mettre une limite à l'étalement urbain en proposant des densifications pertinentes au regard de la desserte en modes doux et de la proximité des équipements, pas seulement ceux du centre ancien, mais aussi ceux du plateau.

Les poches foncières disponibles pourraient permettre de rentabiliser les réseaux d'assainissement et de communication, de répondre aux besoins en logements, tout en contribuant à la lutte contre l'étalement urbain. Il convient de proposer des densifications proches des services, des équipements et des intersections des voies existantes.

Il faudrait proposer une offre en logements abordable et qui corresponde aux attentes des personnes susceptibles d'y résider. Le centre-ville est difficile à vivre pour qui possède une voiture. Afin de compenser le fait que les habitants ne peuvent avoir de jardins, nous proposons des systèmes d'habitats pourvus de toits-terrasses ou de pergolas qui pourraient offrir un cadre privilégié. Il conviendrait également de multiplier les cheminements piéton-voiture.

Les logements proposés devront respecter une logique d'intimité, de sécurité et de fonctionnalité (voiture plus garage).

### Proposition de travail, réflexion

#### **Informations générales**

Un élargissement des voies qui mènent à Barjols n'est pas souhaitable, car les élus ne désirent pas attirer trop de monde. Ils préfèrent privilégier un contournement plutôt qu'un élargissement des voies.

Barjols est un bourg centre, car les habitants des villages alentours y viennent pour faire leurs courses et pour les services qui y sont proposés.

Précisons également que la commune a le projet de sortir les services publics de la ville. Il s'agit des pompiers, qui ont des difficultés à sortir de leur caserne pour les interventions, de la gendarmerie, qui manque d'espace, et de la poste, qui souhaiterait s'agrandir. Il faut prendre en compte le fait que la gendarmerie et la poste sont des endroits relativement fréquentés par les populations locales.

## Questionnaire

Nous avons choisi de mener une enquête quantitative afin d'avoir des informations concernant les déplacements des personnes qui viennent à Barjols quotidiennement. Grâce à cette enquête, nous avons dégagé des profils spécifiques de visiteurs.

La partie ciblage (sexe, âge, lieu d'habitation) nous a permis de caractériser les visiteurs de Barjols. Le lieu d'habitation détermine le nombre de kilomètres parcourus pour venir profiter des services proposés à Barjols.

Nous avons été éclairés sur les raisons des venues à Barjols, sur les modes de déplacement (marche à pied, vélo, voiture, navette, deux roues...). Nous avons également trouvé judicieux de connaître les motifs qui poussaient à choisir tel ou tel mode de déplacement.

Nous avons pu déterminer, par le biais des distances parcourues, l'attractivité de la commune de Barjols, considérée comme un bourg centre. La fréquence de la venue nous a permis de confirmer ce rôle de bourg centre dans le cas où les personnes viennent quotidiennement de communes voisines par exemple. La durée du stationnement (une à deux heures) nous a donné une indication sur le temps passé dans la commune. Cette question peut aider à déterminer un besoin en places de parking à proximité du centre, lieu où se concentrent les activités.

D'autres questions ont porté sur la connaissance et la pratique des chemins ruraux par les enquêtés. Nous leur avons aussi demandé leur avis sur les aménagements qu'ils souhaiteraient.

## Représentativité

Afin d'obtenir des résultats cohérents, nous avons réalisé nos enquêtes sur la place de la Rouguière, place centrale de la commune de Barjols.

## Échantillon

Notre échantillon a été composé d'une majorité d'habitants de Barjols, mais également des habitants des communes de Pontevès et Montmeyan. Nous avons interrogé 50 personnes (25 femmes et 25 hommes d'âges différents).

## Objet

Nous avons constaté après analyse et traitement des réponses que les raisons principales qui poussent les personnes à passer ou à stationner sur la place de la Rouguière sont les courses de proximité et l'accès aux services médicaux. Cela se traduit par une fréquence importante de la venue des visiteurs : en effet, 3 enquêtés sur 5 viennent tous les jours.

## Moyens de déplacement

Nos résultats confirment l'usage du véhicule motorisé individuel : la voiture. Et cela également pour des trajets de moins de 2 km ! Le temps de stationnement moyen est de 1 à 2 heures sur la place de la Rouguière.

Les chemins ruraux sont globalement connus par les habitants, utilisés pour accéder aux propriétés ou comme lieux de promenade.

## Interprétation

### • **L'attractivité du centre en question**

La venue de personnes de façon régulière et quasi quotidienne nous confirme le rôle de bourg centre de la commune de Barjols. Elle offre des services de proximité, des commerces et des services médicaux qui satisfont les besoins des populations de Barjols et des communes environnantes.

### • **Une dépendance à la voiture individuelle confirmée**

L'enquête révèle que la commune de Barjols, au même titre que le territoire de la Provence Verte, est totalement dépendante la voiture individuelle. Le mode de déplacement est bien entendu à corrélérer avec l'éloignement entre le domicile et le centre-ville.

Cependant, même pour des trajets très courts, la voiture individuelle est le mode de déplacement privilégié. La raison justifiant ce choix est généralement la rapidité de ce mode de transport. La voiture individuelle est un moyen de transport fortement utilisé car le stationnement en ville est relativement facile. En effet, la place de la Rouguière, place centrale de la commune, offre un nombre de places de parking important. Il faut également noter l'absence de modes de transport alternatifs. Il existe une navette qui dessert les différents quartiers et le centre, mais elle ne fonctionne pas quotidiennement et le temps de trajet est très long. La voiture individuelle est pour les deux raisons précédentes le mode de transport privilégié des barjolais.

Il convient également de spécifier que l'utilisation de la voiture individuelle correspond à un mode de vie particulier en Provence Verte. Les habitants ont généralement des activités professionnelles à l'extérieur de la commune. On note également une absence de covoiturage.

- **Les chemins ruraux : un levier pour une modification des comportements**

Les chemins ruraux constituent essentiellement des accès de desserte aux habitations. Cependant, certaines personnes les utilisent pour se promener. Les enquêtés nous ont confié qu'une mise en sécurité serait souhaitable rapport à la cohabitation dangereuse entre piétons et voitures.



## Propositions de densification

### L'opportunité du projet

La commune de Barjols présente sur son plateau Nord une urbanisation déjà avancée et semi dense. Cela concerne essentiellement de l'habitat mais également l'implantation d'un certain nombre d'équipements commerciaux, scolaires, paramédicaux et sportifs. En outre, la conservation du bâtiment de l'ancienne gare, de même que l'emprise de la voie ferrée sur laquelle passera la future voie verte Tarifa-Athènes, toutes deux situées sur le plateau, constituent une opportunité certaine à l'implantation d'un projet.

### • Objectif de l'Atelier du Grenelle

Pour répondre au problème d'étalement urbain qui touche Barjols, l'objet de notre intervention sur la commune est de proposer une nouvelle densification du plateau Nord.

Nous proposons ainsi de densifier les espaces en creux et de créer un tissu urbain continu et cohérent. L'enjeu de cette nouvelle urbanisation sera de créer une greffe urbaine capable de supporter la recomposition

d'un véritable quartier, non plus seulement résidentiel comme cela est le cas aujourd'hui mais offrant une mixité des usages (logements, commerces, services, aménités).

### • Analyse de la zone à densifier

Cette analyse se fonde à la fois sur différentes visites de terrain et les documents cartographiques fournis par la Mairie.

### Localisation de la zone de densification

Le site se situe approximativement à 1 km du centre, dans la zone périurbaine de la commune, espace tampon entre le centre du village très dense et l'habitat diffus développé le long des anciens chemins ruraux dans les espaces boisés du territoire communal.

Concernant l'existant constitutif de cet espace tampon, trois zones semi denses distinctes se dégagent de l'analyse du tissu urbain (Cf. carte page suivante).

#### La zone A

Elle est essentiellement composée d'habitat. L'habitat individuel y est très développé, sous forme de lotissements. On notera cependant une bonne propension à l'habitat mitoyen. Plus au Sud se trouvent les logements sociaux de la commune,

non loin de l'ancienne gare ferroviaire dont l'emprise des rails est réservée au tracé de la future voie verte citée précédemment.

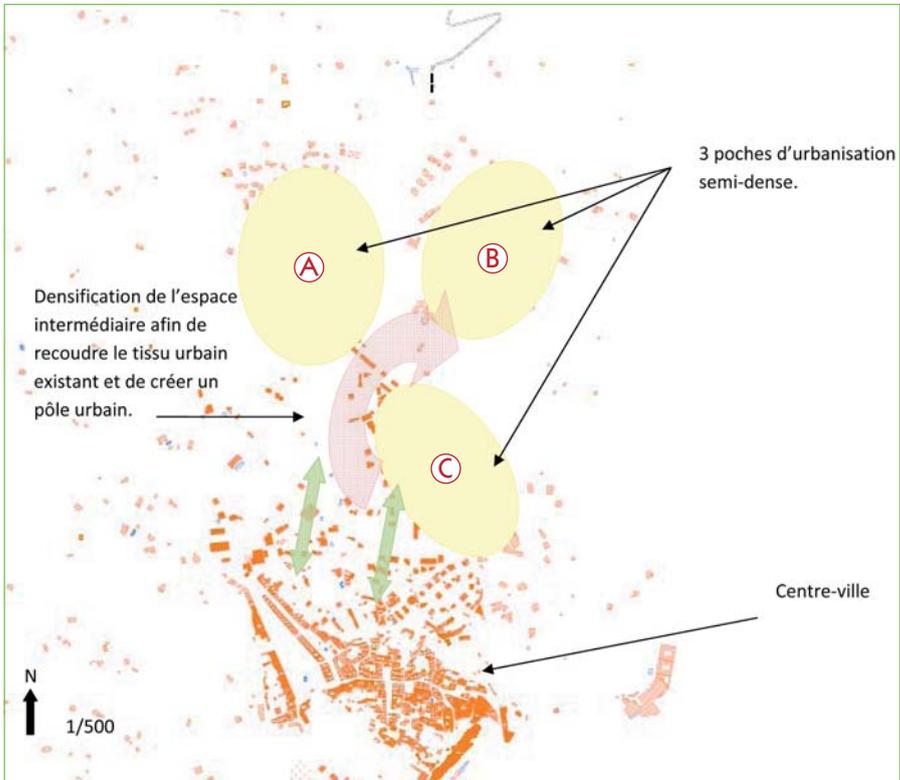
#### La zone B

Elle est également composée de lotissements. Le logement individuel y est groupé, proche d'opérations d'habitat collectif face au nouveau stade de la commune. Plus à l'Est sont implantés, aux abords de la RD 540, des

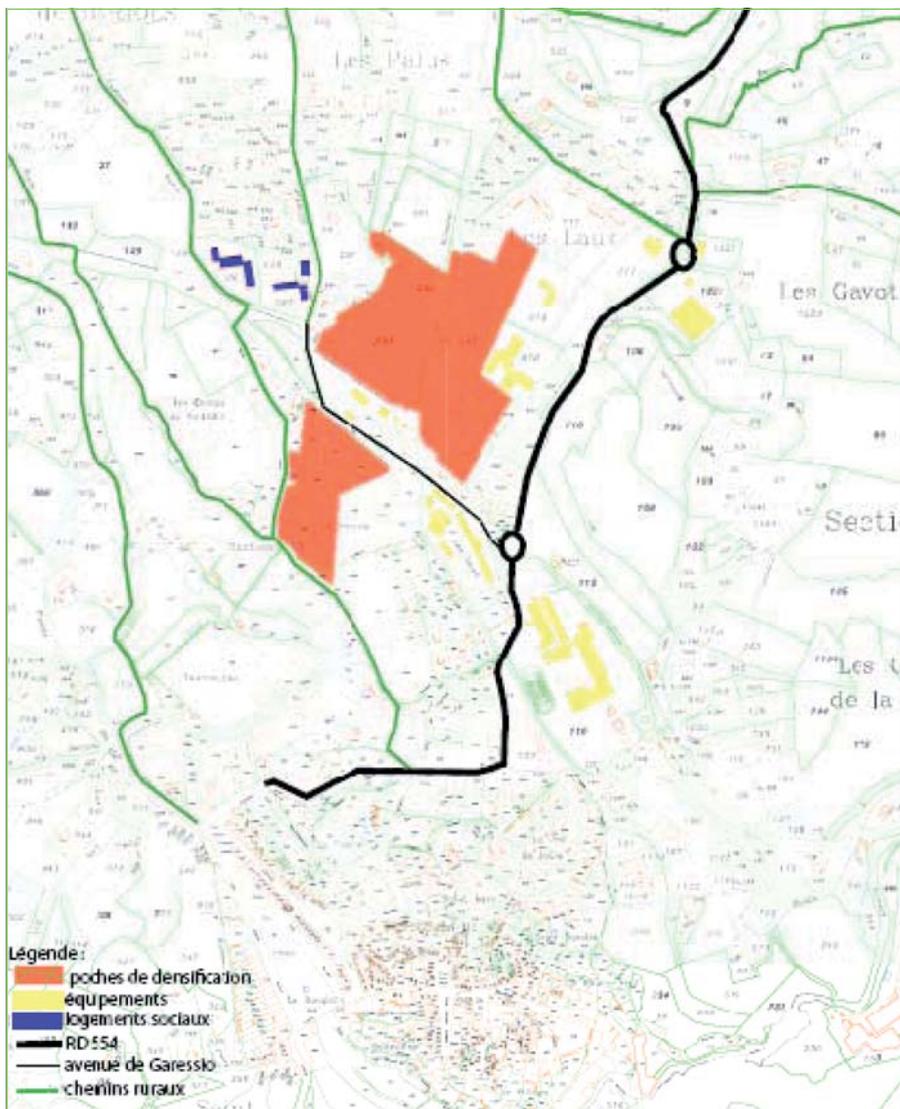
équipements commerciaux. Plus au Sud, une maison de retraite et un centre pour autistes s'ajoutent à la liste des équipements disponibles sur le plateau.

#### La zone C

Plus proche du centre-ville, elle se situe dans la continuité de la RD 554. Elle bénéficie de tous les équipements scolaires (collège, écoles).



L'urbanisation des espaces en creux (cadastre de Barjols, 2009)



*L'urbanisation des espaces en creux (cadastre de Barjols, 2009)*

## Localisation des parcelles

Le site proposé à la densification se compose de deux parties, situées de part et d'autre de l'avenue de Garessio, et concerne les quartiers de Laus et des Paluds. Les parcelles cadastrées qui pourraient être concernées par le projet sont les suivantes : section A3 n° 282, 289, 290, 291, 298, 299, 720, 722, 876, 877 (partie au Nord de l'avenue de Garessio), 356, 358, 359, 778, 789, 790, 791 (partie au Sud de l'avenue de Garessio).

L'accès pourra se faire par l'avenue de Garessio reliant à l'Est la RD 554 en direction du centre de Barjols ou de Tavernes. A l'Ouest, cette avenue mène à d'anciens chemins ruraux. L'accessibilité à l'intérieur de cette zone nécessitera des travaux d'aménagement.

## Description du site

Le site est actuellement libre de toute construction et ne fait l'objet d'aucune activité agricole. Une végétation dense par endroit y est cependant notable.

Concernant le zonage du POS\*, les parcelles se situent actuellement en zone d'habitat individuel pour la partie Sud et en zone non occupée destinée à l'urbanisation touristique et de loisirs pour la partie Nord.

## L'environnement immédiat des terrains

Cette extension de l'urbanisation se positionnera à la croisée de plusieurs espaces distincts :

- Des équipements de types scolaire et paramédical bordent le site à l'Est et Sud-Est, des équipements commerciaux de type supermarché sont situés un peu plus au Nord. Enfin, les nouveaux équipements sportifs de la commune sont implantés au Nord du site.
- Un croissant Nord forme une ceinture d'habitations, essentiellement du logement individuel ; les logements sociaux se trouvant à proximité à l'Ouest.
- Au Sud-Est du site derrière l'école se trouve également une poche d'habitat individuel.

Un cours d'eau traverse le site sur un axe Nord-Sud, mais ne présente pas de risque particulier.

Enfin, plusieurs chemins ruraux mènent au site, dont l'un permet de rejoindre le centre-ville en contournant la partie Sud du terrain (cf. carte page 174).

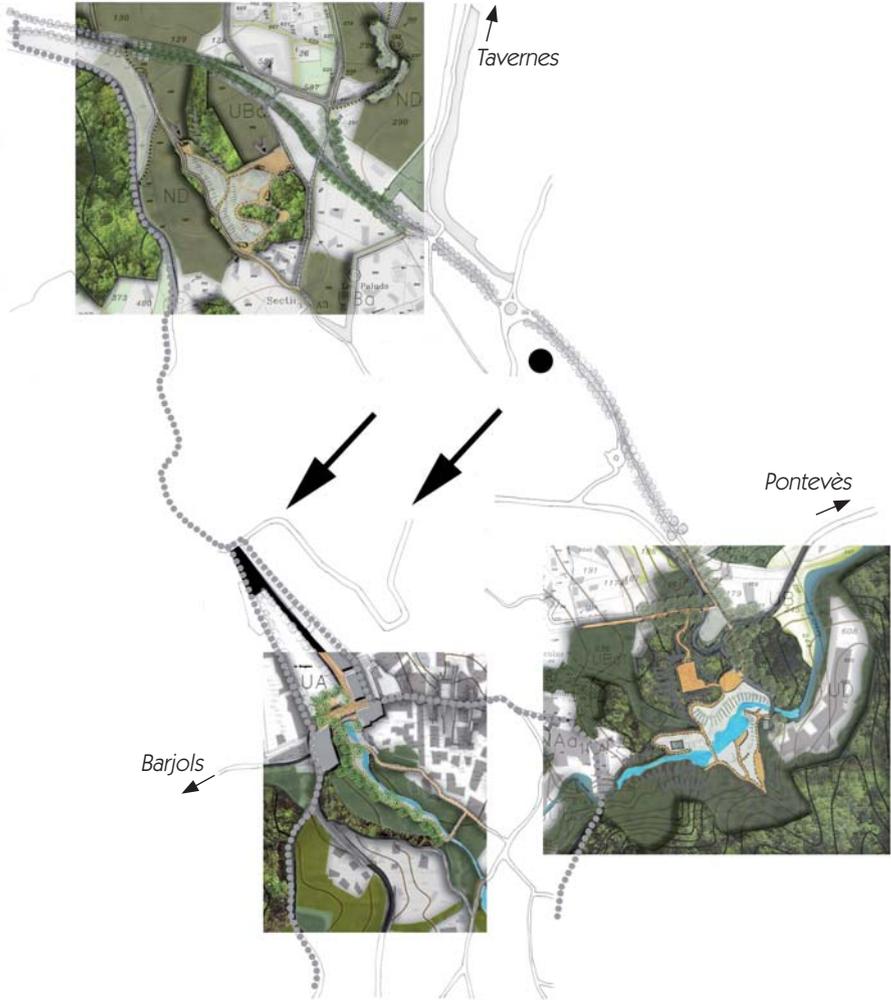
### Proposition de projet

Suite à nos observations de terrain et à la passation d'un questionnaire auprès des habitants de Barjols et usagers du centre-ville, nous avons dégagé la nécessité non pas de contraindre les gens à ne plus prendre leur voiture pour se rendre en centre-ville mais à utiliser de préférence les modes de déplacement doux et sécurisés via les chemins ruraux existants et réaménagés.

Cette densification tiendra compte des spécificités urbaines existantes, à savoir pour les logements individuels, de l'habitat exclusivement mitoyen, et pour le logement collectif, un gabarit maximal de R+3. L'aménagement de ce nouveau quartier se fera en vis-à-vis avec l'avenue de Garesio et non la RD 554, d'autant que le tracé de la voie verte passera également à cet endroit où se trouve actuellement l'ancienne gare. Le revêtement et les abords de l'avenue de Garesio nécessiteront un réaménagement, notamment pour les piétons, puisqu'il n'existe pas pour le moment de trottoir.

Afin de ne plus inciter les habitants du plateau à prendre leur voiture pour se rendre dans les commerces et services de proximité du centre-ville, une partie du bâti créé sera destiné à des locaux commerciaux, mais également artisanaux et tertiaires.

## Plan masse d'aménagement des points relais



## Une entrée de ville

L'entrée de ville en venant de Pontevès fait l'objet d'une requalification. Celle-ci vise à réarticuler la voirie départementale et les chemins ruraux en donnant

la priorité aux cheminements doux face à la voiture. Cet aménagement constitue un point de départ potentiel pour une promenade autour des Carmes.



Entrée de ville depuis Pontevès

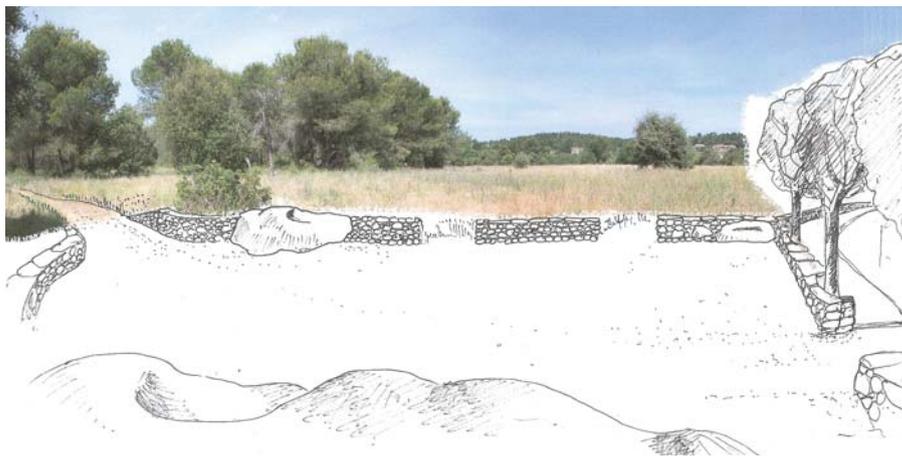
## Un parc sur le plateau

Le parc constitue un appel à la pratique du chemin. Ce lieu peut être un espace récréatif pour les habitants. Son aménagement met en valeur

le génie des lieux qui mêle sous-bois ombragés et champs ensoleillés pour une invitation à la promenade et une installation de modules d'assise.



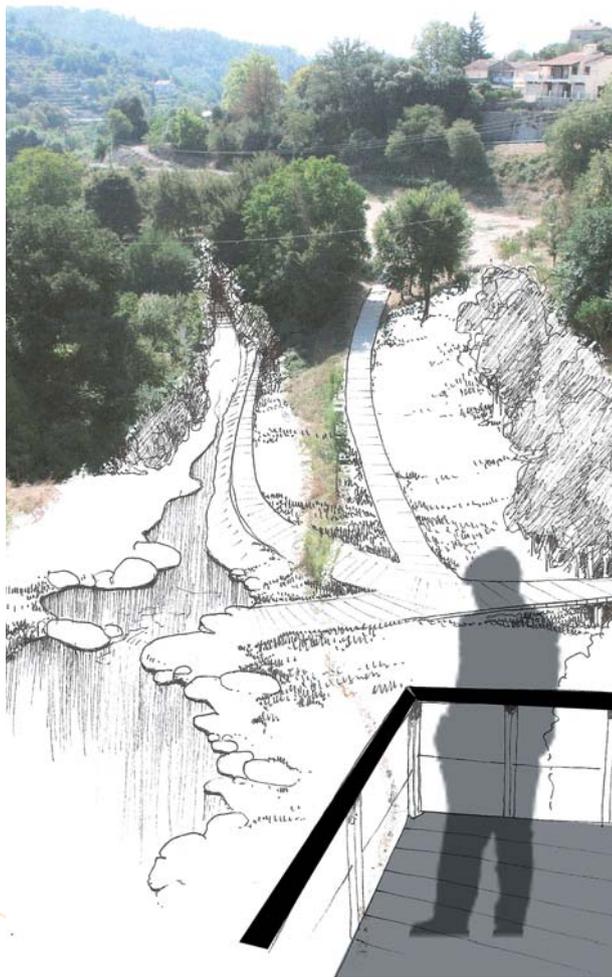
Chemin rural menant au parc



*Un point d'appel pour améliorer la lisibilité du paysage*



*Matérialisation physique des chemins piétons qui affirme l'utilisation douce des chemins ruraux*



Cheminement p



*biéton jusqu'au belvédère*

### **Une réappropriation de l'espace public entre le parking des Crouchets et la place de la Rouguière**

A travers notre aménagement, nous souhaitons reconquérir une place publique aujourd'hui phagocytée par les voitures. Nous créons un belvédère qui se positionne à l'aplomb du vallon.

Une passerelle implantée dans un couvert végétal fait la liaison physique entre le haut et le bas. Dans ce parc en contrebas, la rivière est un élément central, ses abords sont remis en valeur par des formes plus souples qui reprennent l'ambiance des Carmes.

Vallon des  
Carmes



*Croisement piéton-départementale*





Place de la  
Rouguière



Ajout d'un trottoir encourageant les cheminements piétons



**Datar**



Conception et réalisation : **© 2010 Autrement dit communication**  04 92 33 15 33

Extraits des cartes TOP 25 n°s 3343 OT, 3443 OT et 3444 OT.  
© IGN 2010 - Autorisation n° 30-10004