



audat.var
AGENCE D'URBANISME
DE L'AIRE TOULONNAISE ET DU VAR

Centre-ville Ollioules

Réflexion sur le projet Lemoyne-Malraux
et son impact sur le centre-ville Ollioulais

Réunion du 27 septembre 2018

Sommaire

1/ Les conditions minimales pour une bonne implantation du projet Lemoyne-Malraux

2/ Une vision du centre-ville à l'échelle de l'Ollioules d'aujourd'hui

3/ Partir des besoins et des usages pour un centre-ville à l'attractivité renforcée

1/ Les conditions minimales pour une bonne implantation du projet Lemoyne-Malraux



Le site Lemoyne-Malraux présente une opportunité :

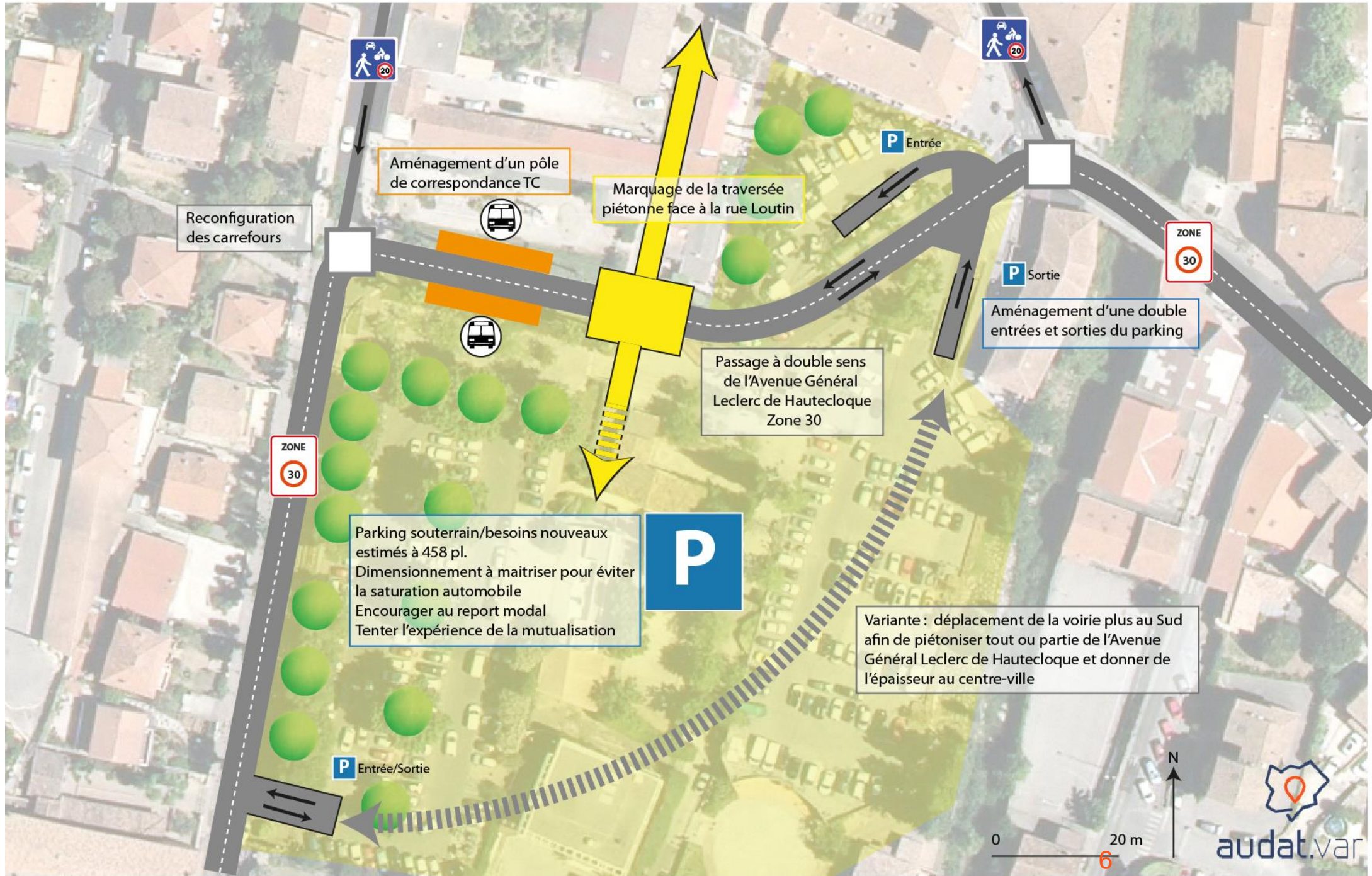
- Pour valoriser l'entrée de ville
- Pour donner accès à la Reppe
- Pour repenser l'offre de stationnement
- Pour apaiser les circulations et faciliter les modes doux
- Pour compléter et diversifier l'offre en commerces et équipements



La programmation du projet Lemoine-Malraux

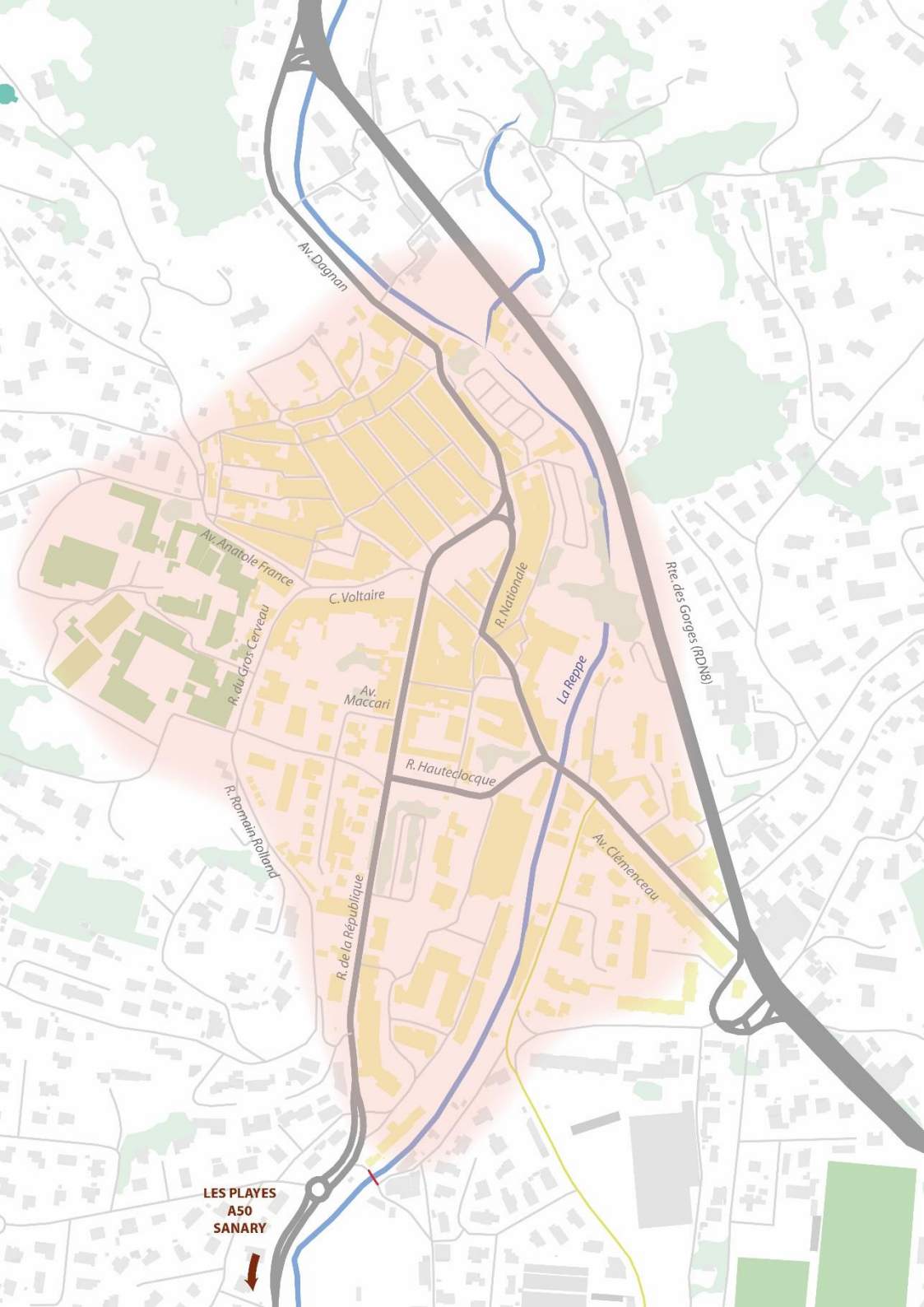
Type d'équipement	Les points positifs	Les points de vigilance
Pôle culturel (3 salles de cinéma dont une polyvalente + une médiathèque/ludothèque)	<ul style="list-style-type: none"> - Redimensionne des équipements structurants pour la commune (conservatoire, bibliothèque, salle Puget) - Locomotive pour le centre / effet vitrine - Répond aux besoins des familles 	<ul style="list-style-type: none"> - Flux ponctuels soir et week-end pose des questions de stationnement et de circulation - Nombre de places définies par Tangram excessif
Multi-accueil (20-25 berceaux)	<ul style="list-style-type: none"> - Répond à des besoins évidents sur la commune et aux besoins des futures familles - Créer de l'emploi en centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Flux ponctuels matin et soir - Penser aux nuisances sonores que cela peut générer pour les logements
Accueil animation-loisirs (espaces d'apprentissage et créatif)	<ul style="list-style-type: none"> - Attire des enfants et leurs parents, potentiels consommateurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Penser aux nuisances sonores que cela peut générer pour les logements
Café-bistrot	<ul style="list-style-type: none"> - Offre un espace de détente et de consommation 	<ul style="list-style-type: none"> - Attention à diversifier l'offre par rapport à l'existant
30 Logements libres et 13 sociaux	<ul style="list-style-type: none"> - Répond à la demande de logements de familles 	<ul style="list-style-type: none"> - Penser à la qualité de vie des logements (notamment aux extérieurs)
Notaires et autres tertiaires	<ul style="list-style-type: none"> - Amène des emplois dans le centre donc des consommateurs potentiels 	<ul style="list-style-type: none"> - Peut-être pas besoin d'autant de visibilité (400 m² d'archives notamment)
Commerces (moyenne surface de bricolage, épicerie bio, services à la personne et aux entreprises...)	<ul style="list-style-type: none"> - Diversifie l'appareil commercial donc source d'attractivité et de synergie 	
Locaux associatifs	<ul style="list-style-type: none"> - Générateurs de flux 	
Crédit agricole	<ul style="list-style-type: none"> - Distributeur à côté d'équipements culturels nécessaires 	

SCHEMA DE PRINCIPE MOBILITES SECTEUR LEMOYNE-MALRAUX



2/ Une vision du centre-ville à l'échelle de l'Ollioules d'aujourd'hui





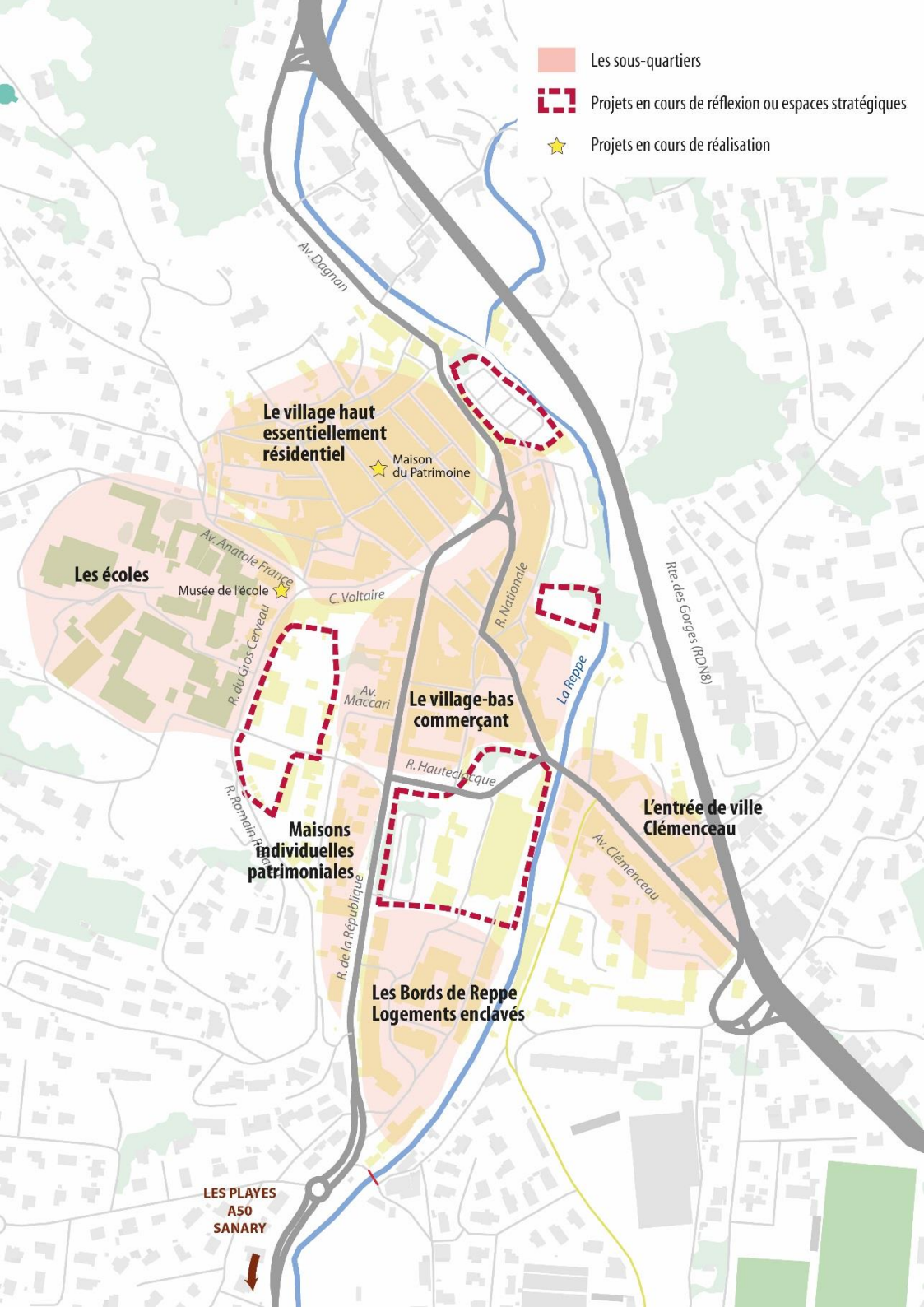
Le site Lemoyne-Malraux :

1/ L'occasion de requestionner l'échelle du centre-ville sur :

- La programmation
- Le stationnement
- Les circulations
- Les espaces publics...

2/ Aura des conséquences sur le reste du centre-ville sur :

- La programmation
- Le stationnement
- Les circulations
- Les espaces publics...



Une offre de commerces et services cohérente et complète

- Projet Pichaud prévoit 1 000 m² de commerces et services (contre 600m² sur Lemoyne-Malraux) => attention à ne pas éclater l'offre et à penser à l'accessibilité de ces équipements
- Relocalisation de certaines activités comme la Poste génératrice de flux et nécessite un stationnement proche (colis) qui pourrait être plus accessible sur le projet Lemoyne-Malraux
- Caisse d'épargne, Finances publiques et géomètres pourraient eux aussi être relocalisés ou réorganiser afin de redessiner l'espace public au pied des écoles

Vers un nouveau plan de mobilités

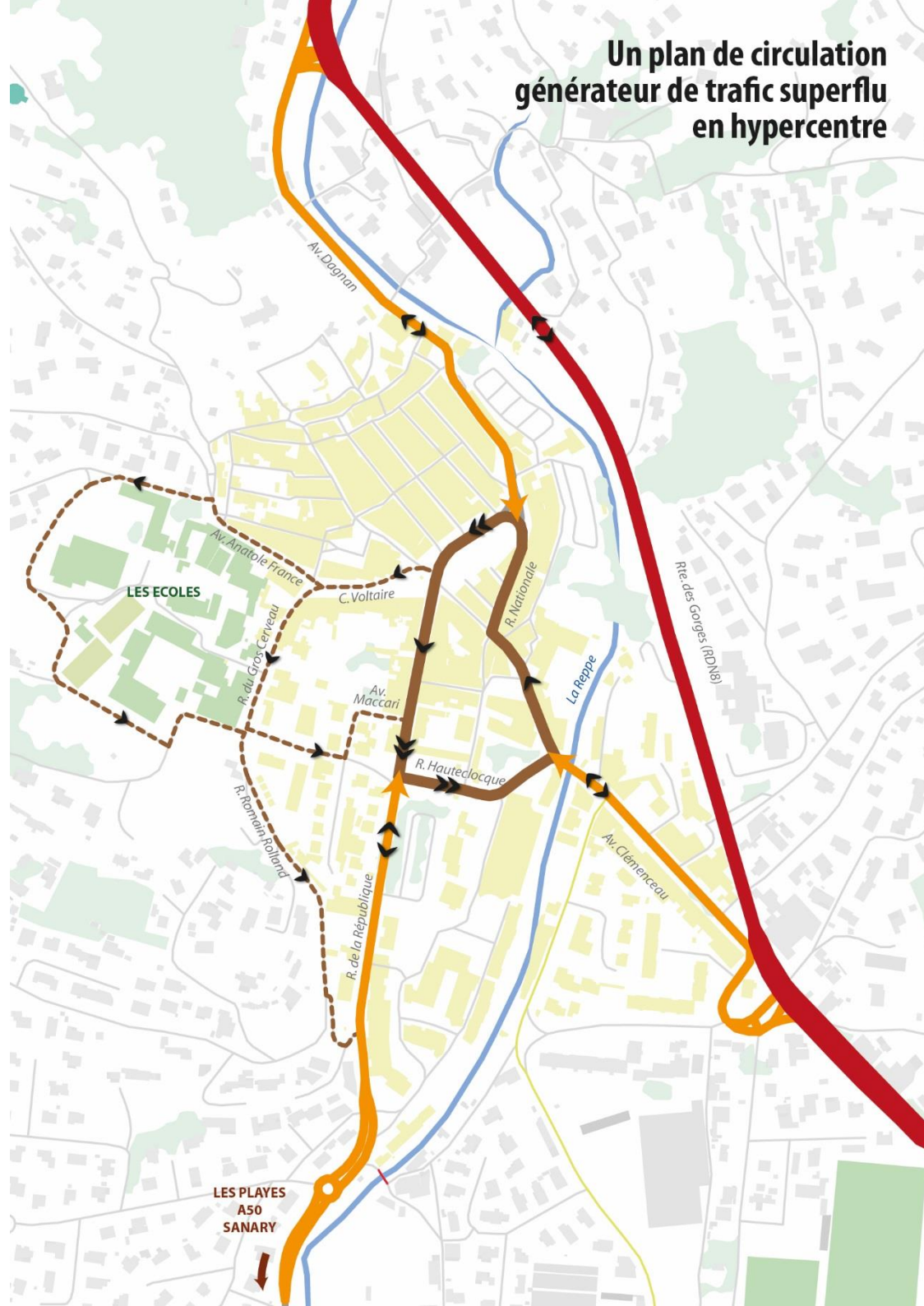
Un plan de circulation lisible et claire avec :

- un axe de transit,
- 3 pénétrantes à double sens
- 3 boucles locales à sens unique

Un plan de circulation générateur de trafic superflu en hypercentre

1. Un plan de circulation lisible et claire mais générateur de trafic en hypercentre

- Un axe de transit Le Beausset/Toulon
- Trois axes à double sens qui pénètrent dans le centre
- Un système de boucles à sens unique qui canalise le trafic sur la place Jean Jaurès
- Une voie à sens unique ➤➤ Deux voies à sens unique



Vers un nouveau plan de mobilités

Une offre de stationnement abondante

684 Pl. de parking

275 Pl. sur voirie

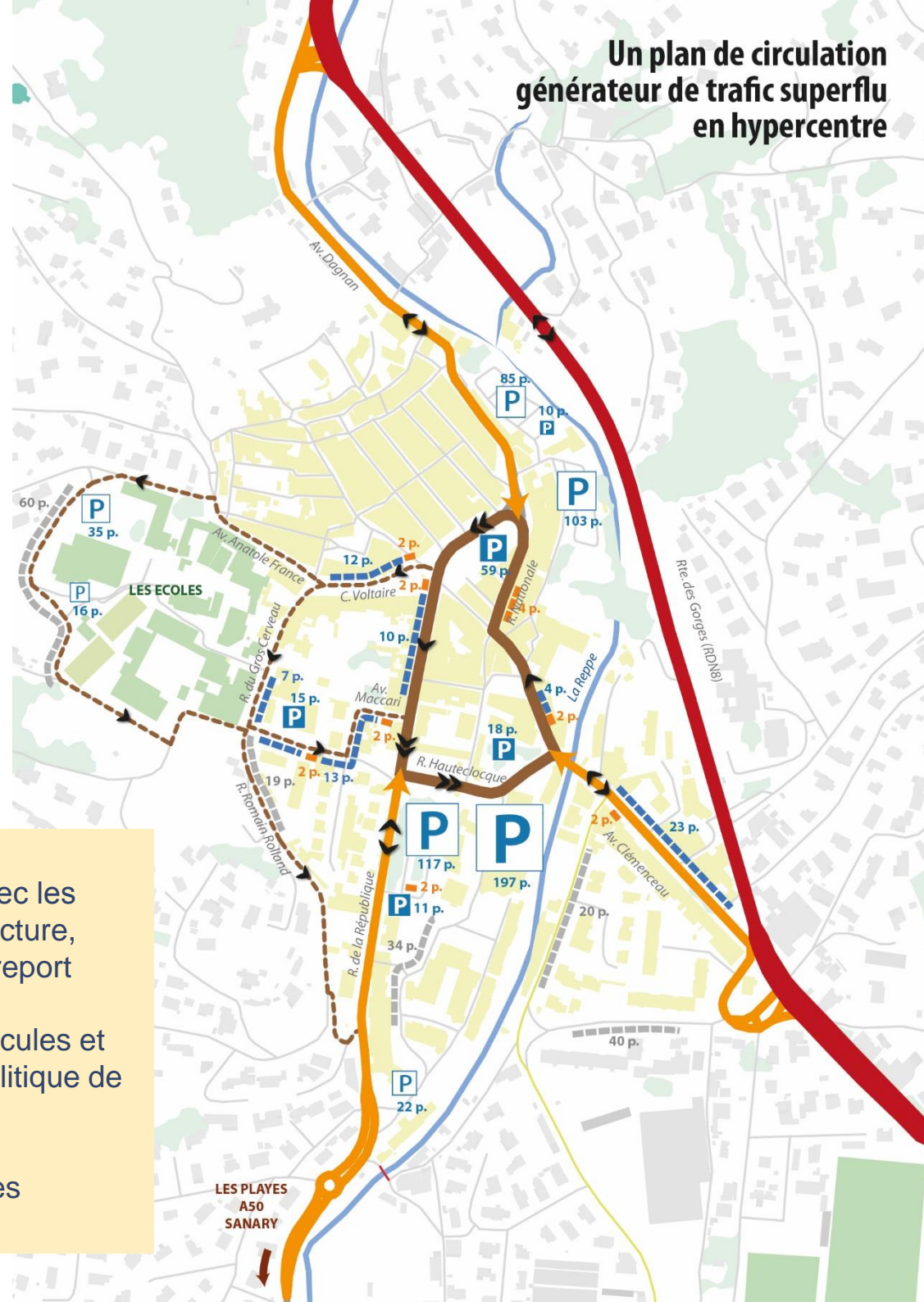
20% Pl. courte durée : 1h30/30min/15min

➔ 1 place pour 14 hab.
1 place pour 3 hab. du centre

Pistes :

- Dimensionner l'offre en lien avec les futurs programmes (grille de lecture, exemples locaux) + Orlandi + report modal + résidents + écoles...
- Augmenter la rotation des véhicules et rendre encore plus lisible la politique de stationnement
- Expérimenter la mutualisation
- Travailler sur la signalétique, les détails...

Un plan de circulation générateur de trafic superflu en hypercentre



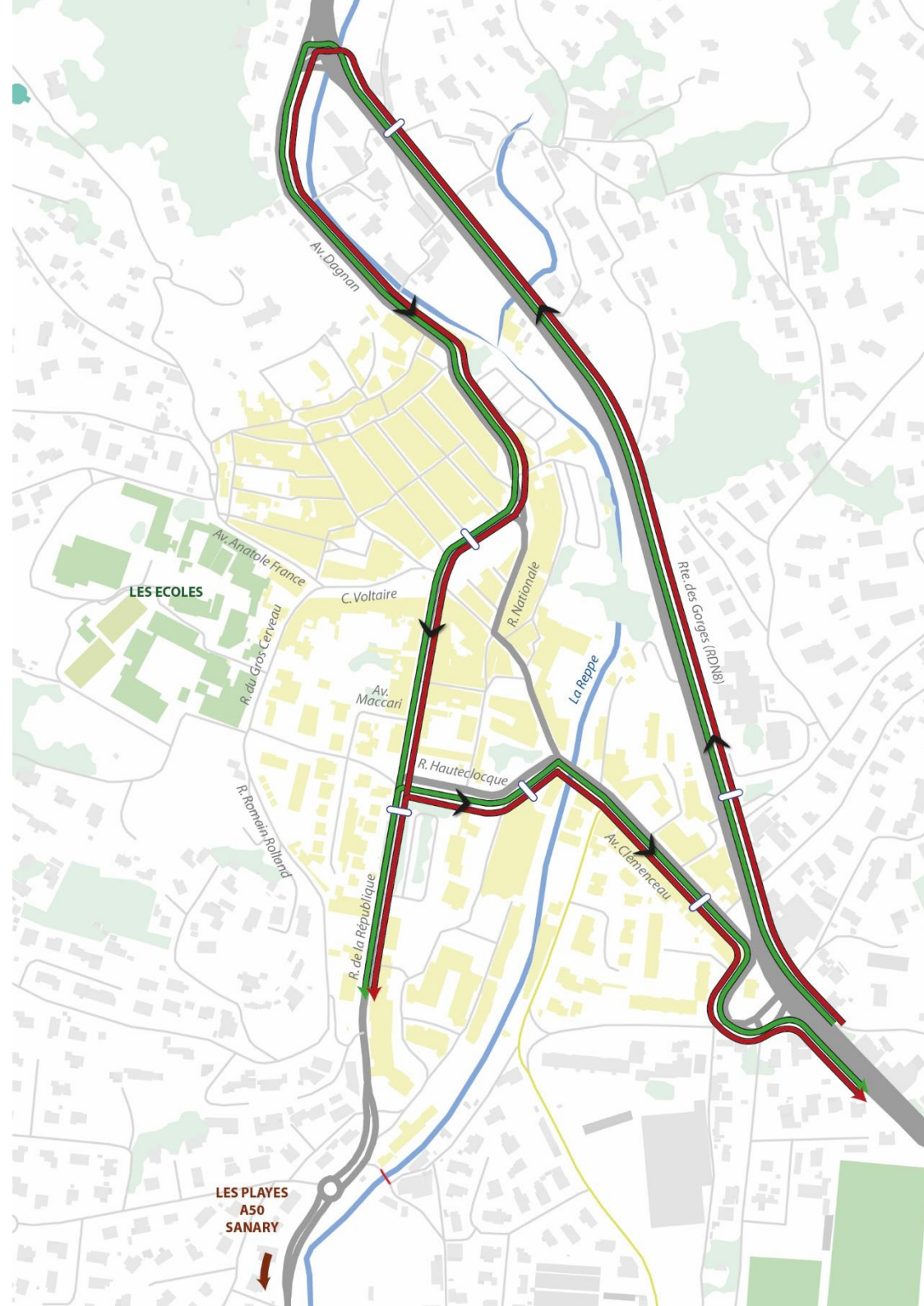
Vers un nouveau plan de mobilités

Mais un plan de circulation qui génère des itinéraires en boucles pour les 4 lignes du réseau Mistral




Boucles TC = des km inutiles et coûteux, une lisibilité du réseau complexe pour l'utilisateur, une perte de temps et d'efficacité

Pistes :

- Proposer une nouvelle organisation des TC dans le centre (simplifier les itinéraires, les arrêts, renforcer l'offre là où elle est nécessaire)
- Proposer de nouvelles solutions de déplacements dans l'hyper-centre (navette, vélo bulle...)



6. Des itinéraires TC en boucle

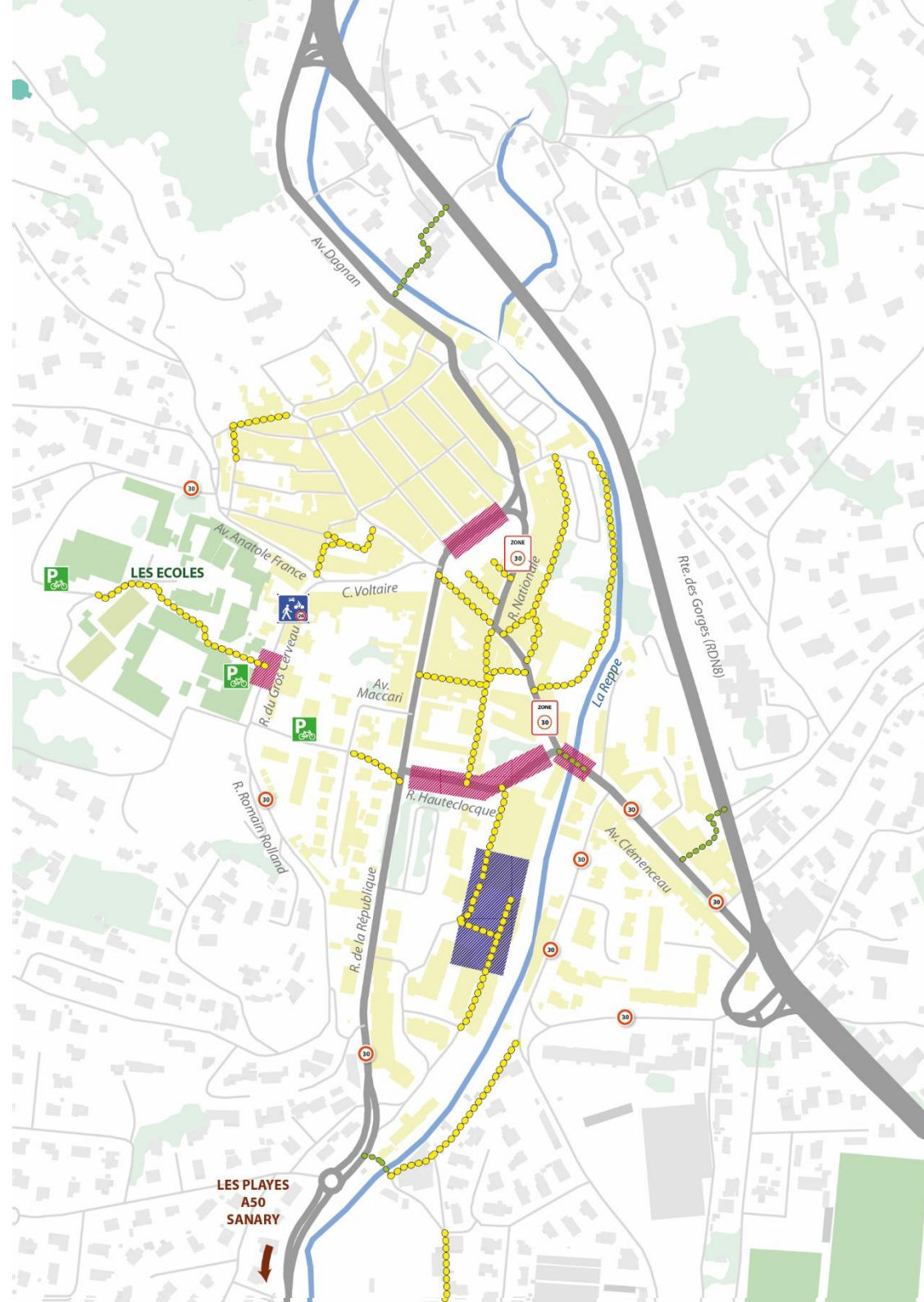
14  Lignes Mistral 12  Lignes Mistral 118  Arrêts Mistral

Vers un nouveau plan de mobilités

Un fort développement des cheminements piétons – des zones apaisées peu lisibles – une faible place pour le vélo

Pistes :

- Proposer un nouveau déploiement de zones apaisées dans le centre
- Proposer et aménager deux grands itinéraires piétons structurants rythmés par des places, espaces publics...
- Finaliser la promenade le long de la Reppe et créer de nouveaux franchissements
- Proposer des capacités de stationnement pour les vélos à hauteur des générateurs de trafics



7. Des cheminements piétons développés dans l'hypercentre et le long de la Reppe

Chemins piétons

8. Des zones apaisées disséminées qui manquent de lisibilité

Zone 30

Zone de rencontre

Limitation à 30 km/h

9. Des zones de frictions

Des traversées piétonnes complexes (faible visibilité, trafic routier, faible largeur des trottoirs)

Des cheminements «confidentiels»

Des franchissements de la Reppe et de la RDN8 peu nombreux

10. Une offre de stationnement peu abondante pour les vélos et limitée au secteur des écoles

Parcs à vélos : 16 places au total dans le centre

Vers un nouveau plan de mobilités

Méto piéton – Carte des temps piétons – jalonement dynamique stationnement - navette bus – vélo bulle – mutualisation stationnement – plan de stationnement – covoiturage de proximité



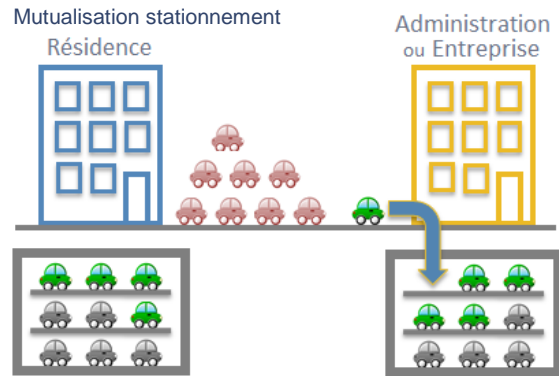
Jalonement dynamique



Métro piéton Orvault



Covoiturage de proximité



Mutualisation stationnement

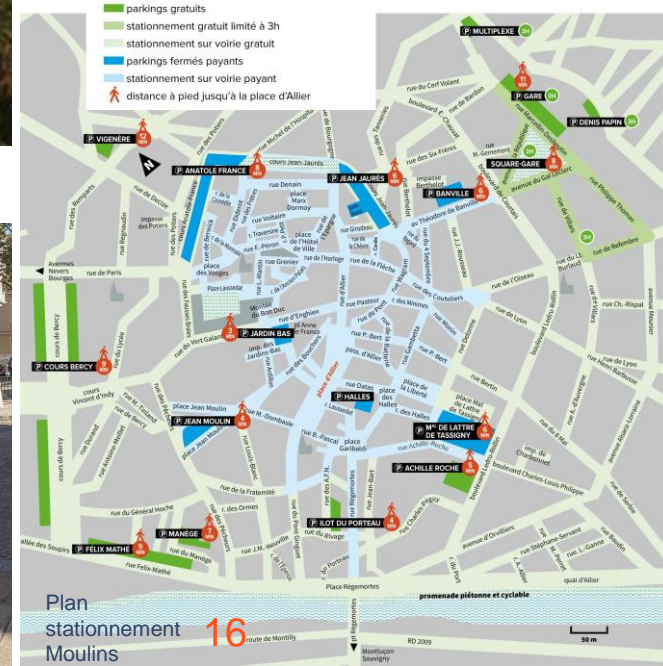
metrominuto Pontevedra



Carte des temps piétons Pontevedra

À Moulins, stationnez walou !

POUR CHAQUE BESOIN, UN STATIONNEMENT ADAPTÉ



Plan stationnement Moulins



Navette électrique



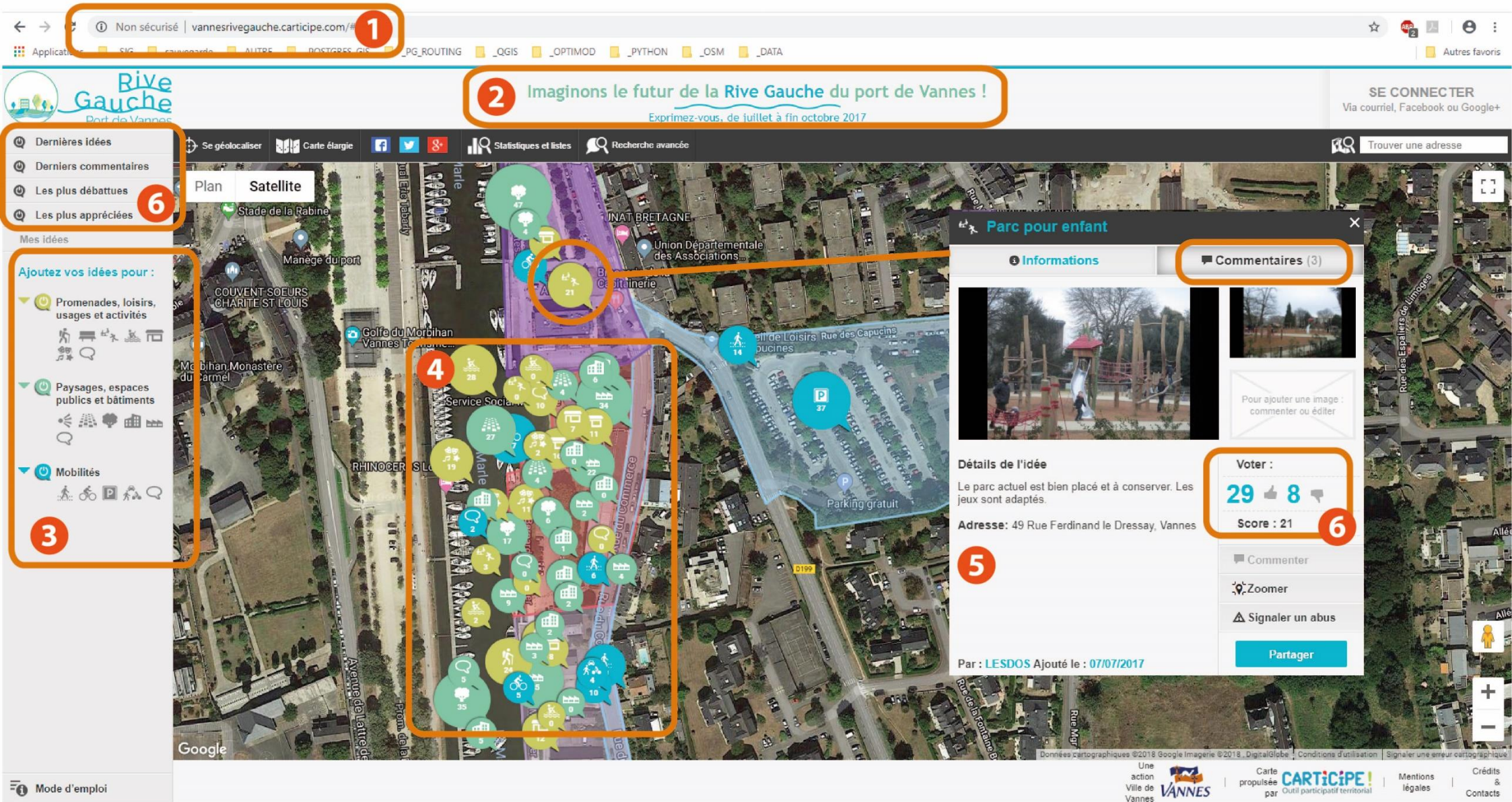
Vélo bulle Chambéry

3/ Partir des besoins et des usages pour un centre-ville à l'attractivité renforcée



La **CARTICIPATION** pour répondre à la question « **Que veulent trouver les Ollioulais dans leur centre-ville ?** »

- L'analyse technique du projet à ses limites...
- Pour connaître les besoins des ollioulais, la **consultation de la population** apparaît comme une étape clé dans le projet Lemoine-Malraux...mais plus largement de l'avenir du centre-ville d'Ollioules
- **La Carticipation** est un service de consultation de la population organisée sous la forme d'une cartographie en ligne
- Elle permet de compléter les formats traditionnels de la consultation; d'élargir le public, et de sortir du dialogue bilatéral « maîtrise d'ouvrage » <---> citoyens
- **Déjà utilisé par une trentaine de collectivités** dans de multiples contextes : projet urbain, projet de territoire, débat citoyen thématique, PLU(i), SCoT...



1 Accessible en ligne donc à toutes heures ce qui élargit l'audience, notamment aux actifs, jeunes, familles...

2 Le sujet de la consultation est général ou délimité par le maître d'ouvrage

3 Les thématiques des propositions peuvent être multiples et ciblées à l'avance

4 L'utilisateur géolocalise son idée dans un périmètre prédéfini

5 Chaque proposition peut être décrite et illustrée par l'utilisateur et maîtrisée grâce à la modération du service

6 Chaque proposition est soumise aux remarques et aux votes de l'ensemble des utilisateurs ce qui permet facilement d'identifier les «gros sujets»...

Devis estimatif * d'une **CARTICIPATION** en 4 temps pour Ollioules :

* Par Repérage Urbain, BE en urbanisme et concertation

- | | | |
|----------|---|---------------|
| A | Elaboration, mise en place technique+ hébergement du site et modération des commentaires pendant 2 mois | ~ 5 500 € H.T |
| B | Promotion et publicité numérique (réseaux sociaux...) | ~ 750 € H.T |
| C | Animation et concertation de terrain (co-animation d'atelier de cartographie participative, intégration sur carticepe...) | ~ 3 600 € H.T |
| D | Production et présentation de bilans des concertations | ~ 4 000 € H.T |