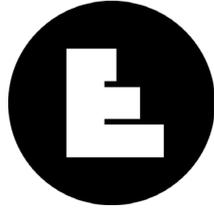


E U R  
P A O  
N

FR



E18 - Re-sourcer

# BRIGNOLES

## L'ENTREE OUEST : SEUIL D'UN RENOUVEAU URBAIN

Dossier de site

100m



# AVANT-PROPOS

---

*«Ce que nous avons à faire aujourd'hui, c'est faire preuve de créativité culturelle [...] Je crois à l'état poétique. C'est développer une manière de vivre qui soit tellement sensible, attentive, contemplative et compassionnelle qu'on arrive à amplifier son champ de perception et à ne rien ignorer de ce qu'il y a autour de nous» P. Chamoiseau*

La dix-huitième édition du concours European en France s'ouvre sur ce très beau thème: «re-sourcer».

Après avoir exploré les notions de ville adaptable, de ville productive ou encore de ville vivante, ce thème marque un temps d'arrêt, une respiration. Il nous invite à observer ce qui s'est accumulé, ce qui se trouve là pour ménager les lieux, les vies, arrêter de détruire pour mieux réparer.

«Re-sourcer» un thème qui explore la richesse matérielle comme immatérielle existante pour la manipuler et la transformer avec respect, avec douceur.

Cette matière est de nature très diverse, elle est spécifique à chaque territoire.

Elle compose un écosystème puissant qui souvent a oublié qu'il faisait système: au fil du dernier siècle il s'est disloqué, défait. L'attention aux échanges et aux liens tissés entre les humains et les non-humains s'est dissipée pour laisser place à des territoires juxtaposés et fragmentés. On parle ici de paysages et de vie(s) qui dans leur isolement n'attendent rien d'autre que la remise en mouvement pour affronter le monde de demain. Il y a urgence à faire; à faire ensemble dans une écoute sincère.

Tous les sites de l'édition 18 portent en eux les complexités d'un monde essoufflé tout en présentant un grand potentiel de vie. Des dynamiques y sont déjà à l'oeuvre: la puissance de l'eau est manifeste. Ainsi, la nature - humaine et non-humaine - agit, n'attend pas et esquisse, de fait, une nouvelle manière de se positionner et d'intervenir.

Les sites quels qu'ils soient, des plus urbains et anthropisés (le Grand Nancy, Caen, Clermont-Ferrand, Riez, Miramas, Brignoles, Blagnac, Romainville, Nailloux) aux plus naturels et abandonnés (La vallée de la Nive, Mayotte, Fumel, Mantes-la-jolie, Jullouville) portent tous en eux un héritage à remettre en lumière et attendent que l'expression de leurs désirs, de leurs forces internes soit révélée et portée par des projets-laboratoires d'un futur possible.

Habitant.e.s des territoires d'aujourd'hui et de demain, les équipes d'European - composées d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, de sociologues, anthropologues, philosophes, écologues ou tout autres penseurs pertinent à l'étude - s'empareront de ces lieux pour proposer de nouvelles identités narratives, des nouveaux modes de sociabilités et de liens où le vivant, dans un objectif de ressourcement, explose comme une constante permanente.

EUROPAN FRANCE

Nota : Un cahier de contribution, téléchargeable ici, est associé au thème.

**RE-SOURCER**  
**REPARER**  
**REIMAGINER**  
**REAGIR**  
**REVITALISER**  
**RECYCLER**  
**RESSOURCER**

# LE THÈME : RE-SOURCER

---

La fragilité de l'écosystème Terre et les crises sociales amènent à cultiver des pratiques alternatives aux extractions nocives des ressources, à la surconsommation et à la pollution des milieux vivants. Des projets régénérateurs naturo-culturels sont à imaginer. Il s'agit de tisser des liens synergiques revivifiants entre données biogéophysiques, justice sociospatiale et santé.

## **RE-SOURCER EN TERMES D'ÉLÉMENTS NATURELS / RISQUES**

Afin de permettre une alliance avec les milieux habités, il est temps de repenser les puissances vitales combinées entre elles que sont l'eau, l'air, la terre et le feu. Les éléments qui sont des sources précieuses d'énergie et de fertilité, chargés de potentialités symboliques et poétiques s'avèrent aussi liés à des dérèglements, risques et catastrophes qui affectent les lieux et tout l'écosystème terrestre à partir du moment où se trouvent enclenchés des cataclysmes consécutifs à des aménagements délétères.

## **RE-SOURCER EN TERMES DE MODES DE VIE ET D'INCLUSIVITÉ**

La reconsidération des conditions d'habitabilité passe également par une attention soutenue aux évolutions des modes de vie dans un monde numérique hyper connecté. Des agencements à même de préserver tout à la fois, l'intimité, le commun et les solidarités sont en jeu corrélés à des stratégies bioclimatiques et permaculturelles dans lesquelles humains et non-humains puissent coopérer.

## **RE-SOURCER EN TERMES DE MATÉRIALITÉ**

Le déjà construit constituant désormais un gisement phénoménal de matières, il importe de concevoir des dispositifs de transformation des édifices existants animés par la stratégie des 3 R (Réduire, Réutiliser, Recycler) : réduire les constructions neuves ; réutiliser au sens du réemploi des espaces déjà construits et des matériaux ; recycler en faisant appel à des matériaux bio-géossourcés (terre, pierre, fibre), en anticipant la déconstruction et en redevenant local (mobilisation des savoir-faire et des matériaux présents sur les sites d'implantation).  
Et ce, afin de favoriser la préservation des ressources naturelles.

Chaque site sera présenté à deux échelles :

- L'échelle territoriale du « site de réflexion » (périmètre rouge) qui fera apparaître les éléments géographiques et écologiques (topographie, géologie, les éléments naturels), les logiques de mobilité et de modes de vie de grande échelle - en utilisant au maximum la cartographie - et qui ont un impact sur le site de projet aujourd'hui et, potentiellement, dans le futur ;
- L'échelle de proximité, celle du « site de projet » (périmètre jaune), où seront présentés de manière claire et précise l'existant (espace physique, nature, modes de vie) et les intentions de la ville pour son évolution dans le futur.

## QUESTIONS AUX CONCURRENTS

Le défi pour les concurrents, dans leurs projets-processus, sera de faire converger les trois types de ressourcements car c'est leur croisement qui générera un spectre prometteur de projets résilients face à la rareté des ressources et à la vulnérabilité des sites.

Les questions posées sont :

- Quelles sont les nouvelles manières de concevoir pour s'adapter au changement climatique : montée des eaux, pollution de l'air, sécheresse, etc. ?
- Comment introduire dans les projets la régénération et l'assainissement des sols les rendant plus poreux et vivants, augmentant la biodiversité des espaces bâtis, afin de les rendre plus vivables ?
- Comment imaginer de nouveaux scénarios d'usages dynamiques et productifs pour revitaliser des communautés d'humains et de non-humains ?
- Comment inventer une nouvelle matérialité qui puisse résulter de bio-matériaux provenant majoritairement de ressources locales et s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire ?

Comment hybrider dans les équipes les différentes compétences nécessaires à ces projets qui associent la prise en compte des éléments naturels, de nouveaux modes de vie et l'utilisation de bio-matériaux ?

Quelles échelles franchir pour rendre pertinentes les réponses proposées ? Un projet sur un site de proximité peut-il se combiner avec une réflexion à l'échelle plus large du territoire ? Un projet urbain doit-il aussi se décliner à une échelle de proximité pour illustrer son impact ?

EUROPAN EUROPE

# INFORMATIONS GÉNÉRALES

---

**REPRÉSENTANT(.E.S) DU SITE :**

Communauté d'Agglomération Provence Verte

**ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S) :**

Ville de Brignoles et Communauté d'Agglomération Provence Verte

---

**COMPOSITION DE L'ÉQUIPE :**

Architecte obligatoire, urbaniste ou paysagiste.

**COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET  
CARACTÉRISTIQUES DU SITE :**

Urbanisme, architecture, paysage, écologie, histoire, économie.

---

**COMMUNICATION :****JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :**

Avec la participation des représentants de site.

**JURY – SÉLECTION DES PRIX :**

Sélection de trois projets avec la participation des représentants de site.

Les primes sont attribuées par le jury indépendamment des sites :

Lauréat (12.000€) / Mentionné (6.000€) / Mentions spéciales (pas de prime)

---

**PROCÉDURE INTERMÉDIAIRE POST CONCOURS :**

- Rencontre Villes / Équipes organisée par Europan France
- Rencontre in situ organisée par les collectivités et leurs partenaires
- Assistance et conseil d'Europan France et du GIP EPAU auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

**MISSIONS DONNÉES A LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S)  
POUR LA RÉALISATION :**

- Plan guide et/ou mission de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère
- Études de faisabilité architecturale à visée de préfiguration et d'expérimentation
- Missions de conception et de maîtrise d'œuvre architecturale ou paysagère.

**PHOTO DE LA RIVIÈRE DU CARAMY, CENTRE DES FINANCES PUBLIQUES AU FOND**  
FR-BRIGNOLES-SS-P12



# RELATION AU THÈME

---

## LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME

Le site s'inscrit pleinement dans le thème « Re-sourcer », car il est le point de confluence de plusieurs dynamiques structurantes du territoire : celle du développement urbain au cœur d'une plaine agricole de qualité, qui s'articule entre les paysages majeurs de la rivière du Caramy et du massif de la Sainte-Baume.

Par sa position, entre une ville de passage le long d'un axe routier international, une centralité au sein du bassin versant et marquée par un réseau ferroviaire désaffecté, le site constitue un support privilégié pour réfléchir aux relations entre les différentes ressources du territoire qui convergent en ce lieu.

Le lieu du projet résonne également avec le thème des dernières sessions « Villes Vivantes » en tant que paysage culturel : un territoire traversé par la rivière et ses apports sédimentaires qui enrichissent le sol depuis le Massif de la Sainte-Baume, transformant la région en une plaine façonnée par le travail agricole. Cette tradition agricole pénètre même le cœur de la ville avec des parcelles maraîchères encore actives et préservées.

Le site répond également au thème des « Villes Productives », notamment à travers des zones artisanales et de services en mutation comme le Quartier de Consacs, berceau de la coopération agricole, devenu aujourd'hui une zone d'activités, et souffrant d'un changement non maîtrisé vers des commerces peu qualitatifs. De même, des zones commerciales périphériques plus récentes, comme le quartier de Saint-Jean, symbolisent ce besoin de requalification et cohérence de l'entrée de ville.

Ainsi, la réflexion rassemble trois ressources de différentes natures :

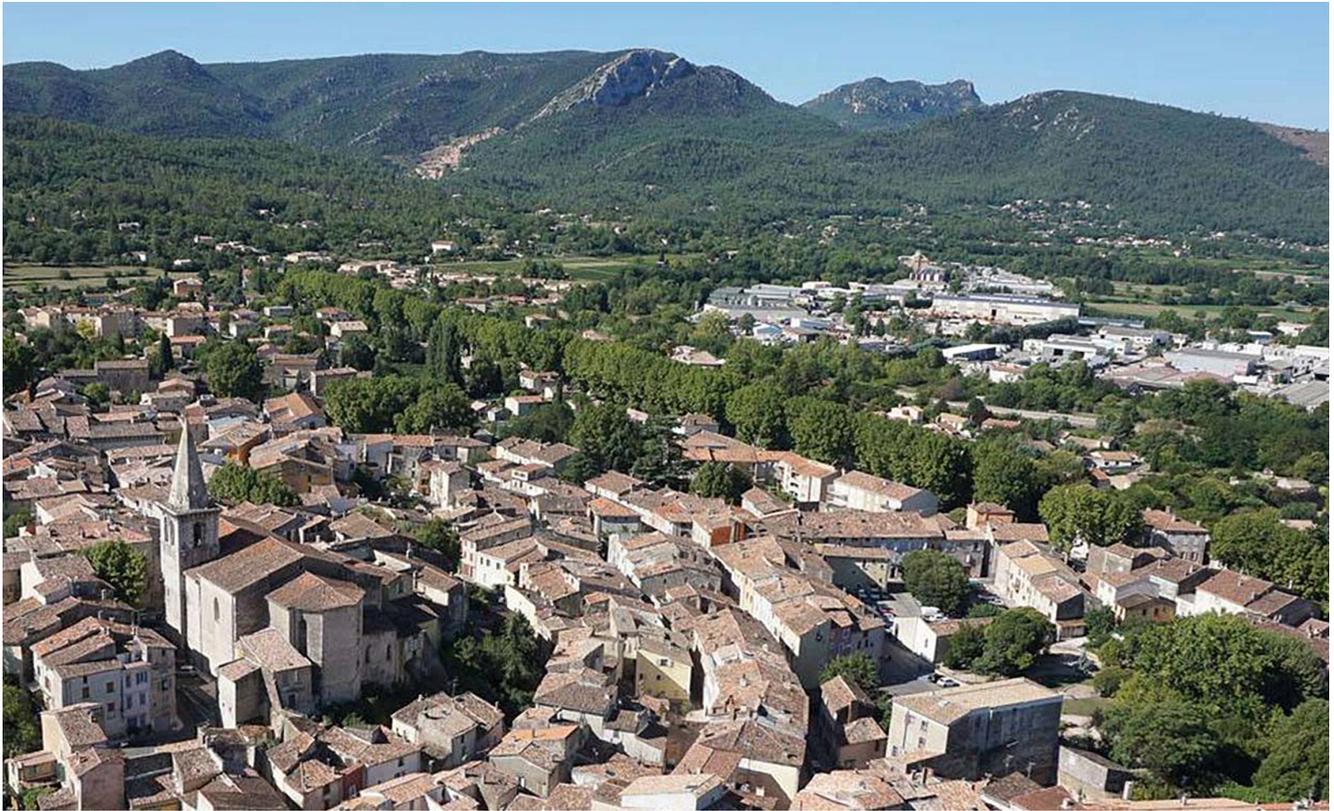
- **La ressource naturelle** à l'échelle territoriale repose sur la rivière du Caramy, entourée d'une plaine agricole protégée, et bordée par le massif de la Sainte-Baume. Exposée aux crues torrentielles aggravées par un ruissellement mal maîtrisé, cette ressource offre l'opportunité de repenser ses abords grâce à des plans de prévention des risques. Elle pourrait ainsi retrouver son rôle historique de connecteur géographique et hydraulique, contribuant à la biodiversité et au paysage en ville, tout en étant un espace agréable de déambulation et une part intégrante de l'identité locale. Une ancienne limite qui peut aujourd'hui constituer un lien entre le centre-ville et l'extension périphérique.

**PHOTO AERIËNNE CENTRE VILLE**

FR-BRIGNOLES-SS-AP2-2

**PHOTO FRICHE FERROVIAIRE**

FR-BRIGNOLES-PS-P23



• **Une ressource patrimoniale** : Brignoles, en pleine évolution, cherche à valoriser son riche patrimoine matériel et immatériel tout en poursuivant son développement urbain. La ville met en place des actions pour améliorer le cadre de vie, l'offre touristique et son intégration au grand paysage. Le centre-ville historique de Brignoles a été classé Site Patrimonial Remarquable. Parmi les projets de requalification en cours figurent les projets inscrits dans la convention Action Cœur de Ville 2 et la participation au concours Européen pour le secteur d'entrée de ville ouest. La ville et l'agglomération réfléchissent à la rénovation de bâtiments historiques, avec un éventail d'orientations programmatiques possibles pour l'offre d'équipements culturels et touristiques. Parallèlement, la ville engage des démarches participatives, telles que des concertations avec les associations et le secteur privé en mettant en valeur la voix des habitants et utilisateurs. Le centre historique de Brignoles est également un Quartier Prioritaire des Politiques de la Ville (QPV).

• **Ressource infrastructurale** : La route nationale historique N7, autrefois appelée la « route des vacances », a perdu son caractère après avoir été déviée. Cependant, elle demeure un axe structurant reliant Brignoles à l'autoroute A8 et au réseau secondaire de la Provence Verte. La zone autour de cette route, désormais mal qualifiée, manque de cohérence et d'accessibilité, donnant une identité urbaine faible à l'entrée ouest de la ville. La déviation a permis d'apaiser le centre-ville, avec de nouveaux dispositifs en réflexion, tels que le projet mise en place du stationnement payant et la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM). Il est important d'évaluer leur impact sur la couronne proche et de déterminer les ressources à mobiliser. Une autre ressource latente est l'ancien faisceau ferroviaire, aujourd'hui en friche. Devenu par défaut une coulée verte, il représente une opportunité foncière réversible pour relier paysages, mobilités douces, habitants et visiteurs.

L'objectif est d'imaginer un projet où ces ressources dialoguent et s'entremêlent. La dichotomie entre ville, nature et infrastructure a créé des obstacles urbains et sociaux qui nécessitent aujourd'hui d'être interrogés. Il s'agit de se questionner sur ce que chaque ressource peut apporter à l'autre et dans quelle mesure des formes d'hybridation sont possibles. Quelles pourraient être les conditions de leur symbiose afin de retrouver un équilibre et une qualité urbaine, architecturale et paysagère ?



## LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE L'AGGLOMÉRATION ET DE SES PARTENAIRES

Le site de projet regroupe plusieurs entités distinctes et des tissus urbains variés, développés progressivement au fil du XX<sup>e</sup> siècle. Ces entités se succèdent avec des usages et des ressources différentes, mais aussi des coupures brutales. L'absence de transitions claires entre espace rural et urbain, l'omniprésence de la voiture et des aménagements peu qualitatifs engendrent une pollution visuelle, une accessibilité piétonne inexistante et un manque d'identité urbaine.

La commune et l'agglomération visent à clarifier les espaces publics afin de reconnecter au centre-ville les quartiers périphériques situés à l'ouest de la ville, autour de l'ancienne N7. La requalification du patrimoine architectural de Brignoles, acquis par les collectivités, pourrait offrir de nouveaux services publics, créant ainsi des repères et une dynamique programmée accompagnant l'axe d'entrée ouest de la ville tout en favorisant la fréquentation du centre-ville. Cette démarche s'inscrit également dans une volonté de retrouver l'aspect historique de la ville, en mettant en valeur ses traces patrimoniales et en renforçant son identité auprès des habitants et des visiteurs.

L'objectif est de constituer une entrée de ville attractive et accessible à toutes et tous où convergent ville et nature, où les éléments urbains dialoguent et interagissent. Les études menées par l'agglomération dans le cadre d'Action Cœur de Ville portent sur trois séquences du secteur Saint-Jean qui s'arrête à la rive droite du Caramy. Le concours Europan, en accord avec l'agglomération, a décidé d'étirer cette réflexion vers la continuité de l'ancienne N7 (actuelle Rue de la République) jusqu'à la place du Palais de Justice, dernier maillon avant l'entrée du centre-ville ancien. En conséquence, la traversée du Caramy, l'entrée du quartier des Consacs, la traverse du faisceau ferroviaire désaffecté, le quartier de la Gare et le Palais de Justice font partie du projet en créant une séquence d'entrée complète depuis le rond-point des Combattants Volontaires jusqu'au centre historique.

Ainsi, dans le cadre de la réflexion globale sur le thème « Re-sources », il est essentiel d'aborder le sujet en intégrant les ressources du grand paysage : la mosaïque agricole, l'emprise du faisceau ferroviaire désaffecté, la rivière du Caramy, ainsi que le Massif de la Sainte-Baume, dont les ressources sont interconnectées et dont la faune et la flore traversent le territoire. Plus précisément, la création de dispositifs et d'aménagements pour répondre aux enjeux des inondations, tout en permettant une réappropriation urbaine de la rivière – connecteur des communes et du grand paysage –, constitue une priorité pour la Ville et l'Agglomération.

**VUE AERIENNE DU SECTEUR SAINT-JEAN**

FR-BRIGNOLES-SS-AP2-1

**PONT DE L'ANCIENNE ROUTE N7 SUR LA RIVIERE DU CARAMY**

FR-BRIGNOLES-PS-P18



## LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET QUESTIONS POSÉES

La vision de la commune de Brignoles est d'améliorer qualitativement la perception de cette entrée : aménagements urbains, végétalisation et développement des voies dédiées aux modes doux, vers le centre-ville. En complémentarité du réaménagement de l'Avenue Saint Jean, la ville et l'agglomération ont entrepris des aménagements pour la mobilité douce à la grande échelle, notamment l'aménagement d'une piste vélo sur le chemin de la Tour afin de créer une promenade intercommunale.

En complémentarité des réflexions de mobilité communes, l'Agglomération va engager les travaux de création d'une aire de covoiturage de 54 places. La création de cette aire de covoiturage fait partie d'une démarche intercommunale composée d'un ensemble d'aires de covoit à créer/renforcer. Ces équipements de mobilité intègrent tous les éléments favorisant la préservation de l'environnement et la transition écologique. Ainsi, un nouveau pôle d'échange multimodal doit s'installer entre le centre de Brignoles et l'entrée de l'autoroute. D'autres recherches de fonciers sont en cours de réflexion, ils pourraient être intégrés dans la réflexion globale du projet.

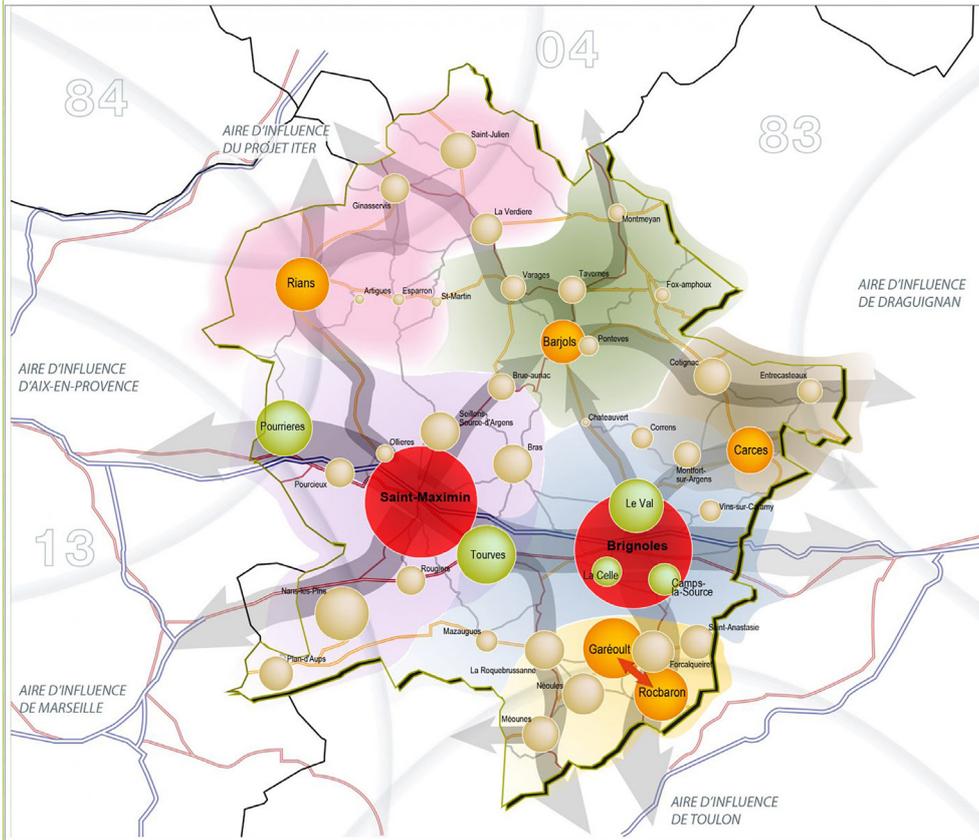
La ville et l'agglomération accordent une grande importance au patrimoine matériel et immatériel de l'ancienne Nationale 7. Des discussions sont en cours entre la commune et l'agglomération pour valoriser ses éléments emblématiques et restaurer une continuité aujourd'hui disparue. Plus qu'une simple route, la N7 mettait en lumière diverses strates du territoire : les platanes propices aux pique-niques, les bistrotts et commerces adjacents, etc. Un projet de musée interactif et itinérant est à l'étude, bien que son point de départ reste à définir.

Le stade municipal Raoul Delpon, actuellement en activité mais en fin de cycle (un nouveau pôle sportif étant construit à l'est), représente une réserve foncière publique exceptionnelle à proximité du centre-ville. La ville souhaite préserver cette emprise de manière qualitative, tout en permettant une programmation à moyen ou long terme. L'enjeu est de penser sa transformation de manière transitoire ou réversible, afin d'ouvrir cet espace urbain et de requalifier ses environs, notamment le rond-point à l'entrée de l'avenue Saint-Jean et la traversée du Caramy.

**CARTOGRAPHIE DE L'ARMATURE URBAINE DU SCOT**  
FR-BRIGNOLES-C-M2-2  
Extraits du "SCOT" Provence Verte Verdon 2020-2040

**TYPOLOGIE AGRICOLE DE LA CAPV EN 2014**  
FR-BRIGNOLES-C-M2-6  
Extraits des cartographies de la Provence Verte Verdon

**Armature urbaine du SCOT Provence Verte Verdon 2020-2040**



**Armature urbaine et liaisons stratégiques**

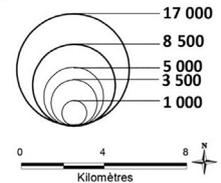
- Polarités**
- Ville-centre
  - Ville-relais
  - Commune d'appui au développement
  - Bourg

- Bassins de vie majeurs**
- de Brignoles
  - de Saint Maximin - La Sainte Baume

- Bassins de vie secondaires**
- de l'Issole
  - de Rians
  - de Barjols
  - de Carces

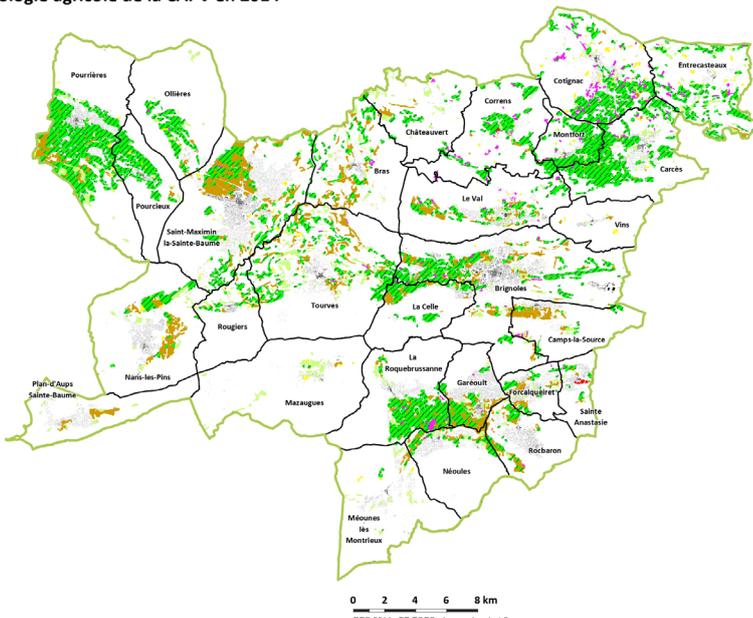
- Liaisons**
- Axes stratégiques primaires
  - Développement conjoint
  - Autoroute
  - Route régionale
  - Route principale
  - Route structurante

Population communale projetée en 2020 / Prospective démographique à prolonger sur 2030

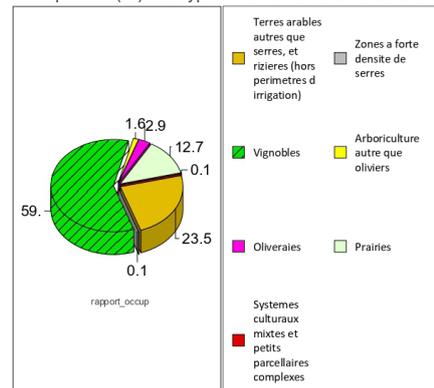


Date : novembre 2017 Auteur : AU[dat] reprise SMPPV Sources : BDCARTO du Var, SMPPV, INSEE

**Typologie agricole de la CAPV en 2014**



**Proportion (%) des types de cultures dans la CAPV**



Service d'Informations Géographiques CAPV - L.Masselin 2019

**Typologie de cultures**

- Arboreticulture autre que oliviers
- Oliveraies
- Prairies
- Systemes culturaux mixtes et petits parcelaires complexes
- Terres arables autres que serres, et rizières (hors perimetres d irrigation)
- Vignobles
- Zones a forte densite de serres

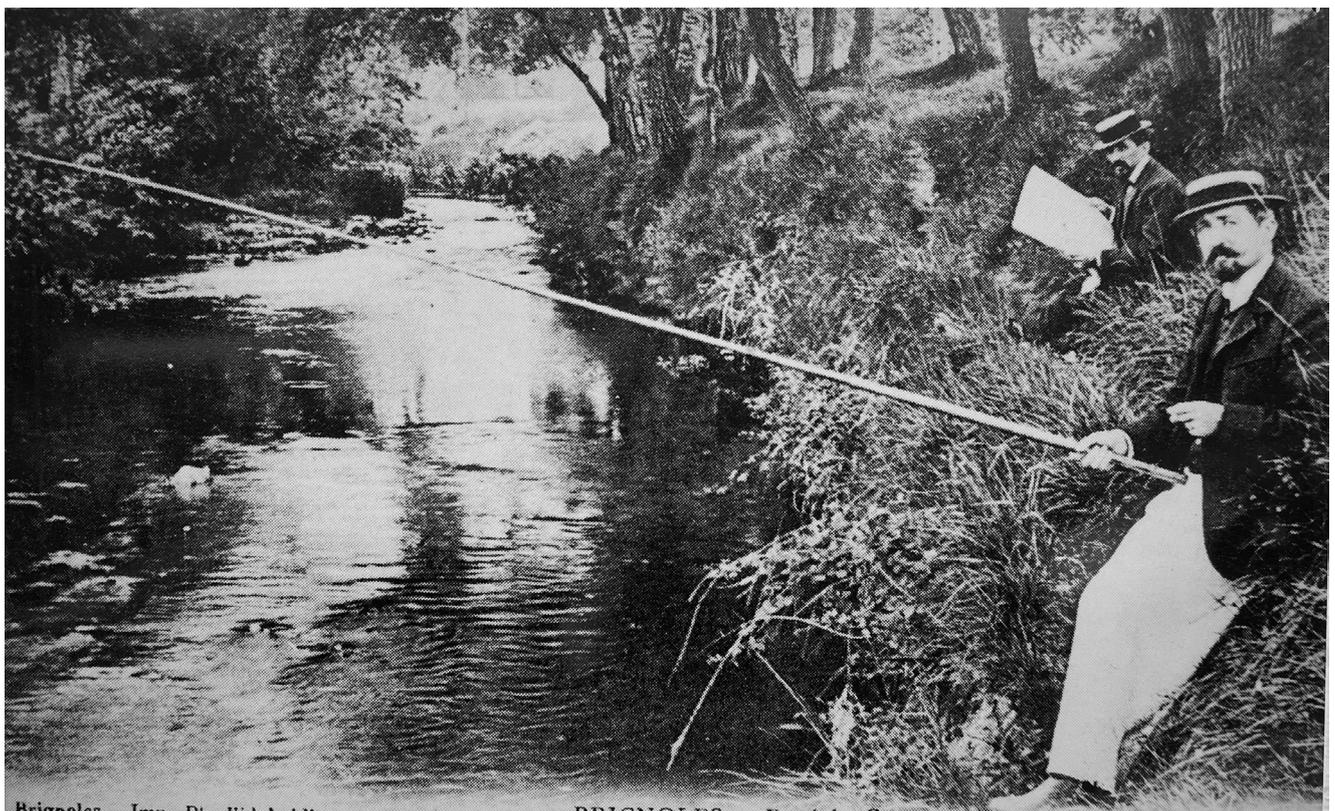
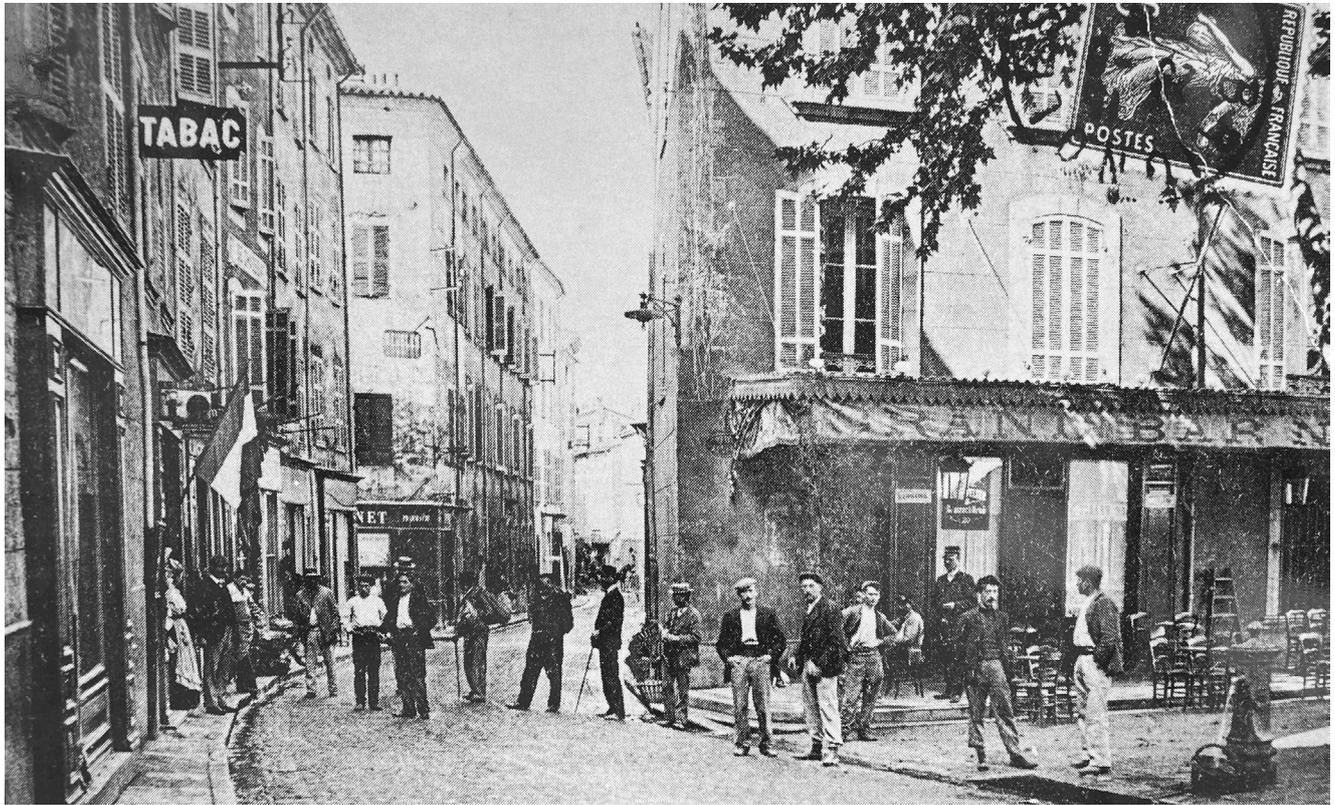
Finalement, l'un des enjeux majeurs de la ville de Brignoles est de favoriser la mixité sociale en retissant les liens entre un centre-ville paupérisé et les habitants des alentours, qui le fréquentent peu. Redynamiser l'attractivité du centre-ville en s'appuyant sur une mixité fonctionnelle et sociale est l'un des projets phares de la ville de Brignoles. Comment la requalification des entrées de ville peut-elle accompagner cette transformation et attirer à la fois les habitants et les visiteurs dans le centre historique ?

À l'échelle régionale, l'ambition de cette ville au centre de la Provence Verte, est de proposer des équipements culturels, sportifs et de loisirs d'envergure intercommunale, répondant aux besoins des habitants tout en renforçant le lien social.

Les différentes composantes soulèvent donc la question des cycles de vie, de la manière dont elles s'entrelacent et peuvent se nourrir de leurs atouts respectifs. Comment les synergies entre ces ressources peuvent-elles s'enrichir mutuellement et contribuer à créer une entrée de ville qui favorise son attractivité et sa vitalité, tout en trouvant du sens et en jouant un rôle aux côtés des grandes pièces paysagères du territoire brignolais ?

PHOTOGRAPHIES HISTORIQUES DU SITE

FR-BRIGNOLES-SS-P32-Historique et FR-BRIGNOLES-SS-P33-Historique



Brignoles - Imp. Ph. Vidal - 1870

BRIGNOLES - P. 11 - C.

# CONTEXTE

---

Dès l'antiquité romaine, le territoire de Brignoles s'est inscrit dans une tradition d'échanges. Traversé d'Est en Ouest par la via Aurelia, la richesse de cette commune repose sur une histoire et un patrimoine construits au cours des siècles par les nombreux mouvements et brassages de populations.

La ville s'est établie au milieu de la plaine du bassin versant du Caramy à équidistance d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Cannes. Ce paysage de l'arrière-pays, d'abord une plaine marécageuse puis agricole, parallèle à la mer, a permis historiquement l'intégration de voies de communication aisées. Brignoles constitue le passage intermédiaire qui relie l'Espagne et l'Italie par les transports terrestres.

Du fait de sa longue histoire, la commune possède un patrimoine exceptionnel, lié à la position de son centre ancien, qui domine la plaine agricole et se trouve à proximité des voies d'échange. Sa situation a fait de Brignoles un carrefour commercial historique, comme en témoignent encore aujourd'hui la foire de Brignoles et le développement significatif de secteurs d'activités, de services et de commerces à la grande échelle.

## TERRITOIRE, GÉOGRAPHIE ET PAYSAGE

La Provence Verte Verdon, est caractérisée par une géomorphologie variée, avec des massifs montagneux comme la Sainte-Baume, principale chaîne montagneuse, la Sainte-Victoire et d'autres formations intermédiaires. Les plaines agricoles, rares en raison du relief, sont concentrées dans des bassins versants. Parmi ces bassins, la plaine de Saint-Maximin et Brignoles se distingue par sa forte urbanisation liée à la facilité d'accès via des axes de circulation historiques.

Cette plaine bénéficie de sols fertiles, favorisant une agriculture active, tandis que la forêt y est moins présente que dans d'autres zones du territoire. Le principal bassin hydrographique de Provence Verte Verdon est celui de l'Argens qui s'écoule d'ouest en est de Seillons à Fréjus. Le Caramy et son principal affluent l'Issole, confluant avec l'Argens, drainent un large bassin versant d'une superficie de près de 465 km<sup>2</sup> qui constitue la plus grande sous-unité hydrographique du fleuve.

**CARTOGRAPHIE ACCESSIBILITÉ DU SCOT**

FR-BRIGNOLES-T2

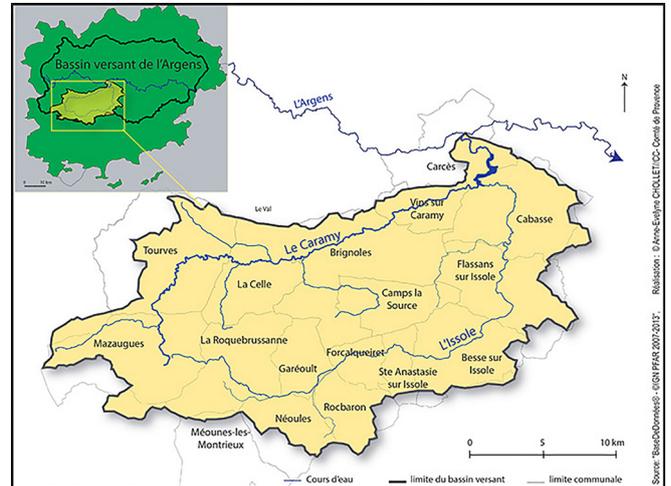
Extrait du "SCOT" Provence Verte Verdon 2020-2040



**BASSIN VERSANT DU CARAMY ET DE L'ISOLE**

FR-BRIGNOLES-C-M2-5

Extrait des cartographies du Syndicat Mixte de l'Argens



**BASSIN VERSANT DE L'ARGENS**

FR-BRIGNOLES-C-M2-4

Extrait des cartographies du Syndicat Mixte de l'Argens



La compréhension du bassin versant de la plaine de Brignoles est essentielle pour appréhender la situation de la ville et son étalement diffus. La cité médiévale est perchée sur une colline de la vallée, offrant une position protectrice avec une vue dégagée sur les alentours. À proximité, dans la vaste plaine, le Caramy, affluent de l'Argens – un fleuve se jetant dans la Méditerranée – s'écoule doucement. Le cours de cette rivière pose d'importants enjeux liés aux inondations, affectant aussi bien les milieux urbains que d'autres secteurs de la commune. Ces débordements sont principalement dus au climat méditerranéen, qui se manifeste par deux types d'épisodes pluvieux : des pluies brèves et intenses ou des pluies longues et continues, ces dernières étant les plus fréquentes.

Brignoles, depuis longtemps un lieu de passage, s'est développée le long de la voie Aurélienne, transformant son territoire marécageux en grands ensembles agricoles grâce à des canaux d'assèchement, aujourd'hui disparus ou enterrés. Ce territoire s'est développé notamment au XVI<sup>e</sup> siècle grâce à la culture de pruniers, mais les guerres de Religion ont provoqué la destruction de nombreux arbres, marquant le déclin de ce commerce. L'agriculture s'est ensuite orientée vers la viticulture, notamment avec les Coteaux Varois en Provence. Aujourd'hui, face aux changements climatiques, la ville et l'agglomération mènent des réflexions sur des projets d'autonomie alimentaire et de résilience environnementale, en soutenant des Zones Agricoles Protégées (ZAP) pour limiter l'étalement urbain et encourager la diversification des cultures, comme les vins biologiques et des fruits exotiques. La diversité des cultures et le maintien des restanques renforcent cet impact écologique.

Ce territoire de passage, historiquement riche en échanges commerciaux, a vu sa logique routière, parallèle à la mer, se renforcer au XX<sup>e</sup> siècle. La succession d'infrastructures de plus en plus imposantes, marquée par la présence de l'autoroute A8 et d'un réseau routier secondaire très fréquenté, génère un paysage sonore caractérisé par des nuisances importantes affectant la qualité de vie des habitants. Les flux de circulation augmentent de 45 % en été, et la croissance démographique pourrait accentuer ces nuisances.



# PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN

## **Le centre ancien : un patrimoine medieval, un potentiel touristique**

Au Moyen Âge, un castrum ceinturé par un rempart s'établit au XI<sup>e</sup> siècle. Sous la tutelle des Comtes de Provence dès 1222, la ville se développe avec la construction d'une seconde enceinte. En 1481 la Provence est rattachée au royaume de France. Avant les Guerres de Religion, au XVI<sup>e</sup> siècle, la culture de la prune se développe et prend une place majeure dans la plaine. Parallèlement, l'urbanisation progresse, conduisant à l'entreprise de la construction d'un troisième rempart. Le développement des faubourgs de Brignoles et la disparition progressive des enceintes médiévales ont eu lieu à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, particulièrement après la Révolution française.

Brignoles, riche d'un patrimoine médiéval, peine à développer son tourisme en raison d'un nombre limité d'hébergements et d'une mise en valeur insuffisante de ses produits et de son histoire locale. Malgré des événements comme les fêtes médiévales et les foires, qui attirent du public, une grande partie du patrimoine demeure méconnu. Pour améliorer l'attractivité touristique, il est proposé de créer un parcours historique mettant en lumière des sites tels que l'ancien palais des Comtes de Provence, l'école Jeanne d'Arc, ainsi que des places, des fontaines et les remparts. Au-delà du centre-ville, une réflexion est en cours sur la requalification des bâtiments remarquables, en continuité avec ceux du centre. À l'est, plusieurs opérations ont vu le jour, comme la requalification des espaces autour du pôle Liberté. À l'ouest, sur le site proposé à Europan, plusieurs bâtiments vacants, dont le Palais de justice et la gare SNCF, font l'objet de réflexions sur leur réaménagement et leur intégration dans l'offre d'équipements et de services de la ville.

## **Entrées de ville peu qualitatives**

L'extension de la ville se poursuit au XIX<sup>e</sup> siècle avec l'industrialisation, l'arrivée du chemin de fer et l'aménagement de nouvelles infrastructures. L'économie se renforce avec l'exploitation de la bauxite, dont les mines furent fermées en 1975. Dans les années 60, la ville voit l'émergence de zones d'activités, notamment la zone des Consacs, initialement dédiée aux coopératives agricoles et aujourd'hui vieillissante (bâtiments avec amiante, etc.). La topographie douce de la plaine a conduit à l'implantation progressive des zones d'activités sur des terrains agricoles dans toutes les directions, comme le secteur Saint-Jean, créé dans les années 70 et à vocation principalement commerciale, mais de qualité peu élevée.

Cet urbanisme désorganisé a généré des aménagements incohérents et des paysages banalisés, nuisant à l'image touristique du territoire. Les entrées de ville, composées de zones pavillonnaires dispersées, de bâtiments industriels et de friches, manquent de transitions claires entre l'espace rural et urbain.

**ANCIENNE PHOTO DE LA NATIONALE 7 À BRIGNOLES (ROUTE DES VACANCES)**

FR-BRIGNOLES-SS-P31-Historique

**CARTE DU VOLET ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER**

FR-BRIGNOLES-T4

Extrait du document de l'Avenant à la Convention Action Coeur de Ville 2 - Ville de Brignoles



Ces aménagements centrés sur l'automobile, avec de grandes aires de stationnement et peu de cheminements piétons, compromettent la continuité urbaine. De plus, la juxtaposition d'usages et la prolifération de panneaux publicitaires nuisent à l'identité paysagère et à l'effort de valorisation du territoire.

Aujourd'hui, l'intégration et le renouvellement de ces zones d'activités sont au cœur des réflexions de la ville de Brignoles et de l'agglomération Provence Verte, compétente en matière aménagement des zones d'activités économique. De plus, le développement des zones commerciales aux abords du centre-ville doit être maîtrisé, car il pourrait concurrencer l'offre et les efforts de recommercialisation du centre-ville. En revanche, il est intéressant de réfléchir à des initiatives de commerces complémentaires à celui-ci.

### **Nationale 7, la route historique des vacances**

La Nationale 7 (N7), créée en 1824 sous le nom de Route royale 7, reliait Paris à la frontière italienne en traversant 16 communes du Var, dont Brignoles. Suivant des tracés antiques et modernisée par Napoléon, elle est devenue emblématique des départs en vacances, notamment durant les Trente Glorieuses, avec ses embouteillages et moments conviviaux sous les platanes. Avec l'extension des autoroutes, comme l'A8 qui contourne désormais Brignoles, la N7 a perdu son rôle principal, bien qu'elle conserve quelques trace patrimoniale, tels que des platanes, d'anciennes stations-service, de nombreux murs peints de publicités. Cependant, certaines sections, comme le secteur Saint-Jean, sont dégradées par l'urbanisation périphérique. Longtemps porteuse des récits d'antan, où chaque virage dévoilait une promesse d'évasion ou une halte pleine de saveurs locales, la N7 pourrait aujourd'hui se réinventer. Sa transformation, dans le cadre d'initiatives de développement touristique et de préservation du patrimoine local, pourrait redonner vie à ces paysages marqués par la mémoire collective, tout en améliorant les zones périphériques qui souffrent d'un manque d'aménagements urbains de qualité.

### **Le faisceau ferroviaire vacant**

Le faisceau ferroviaire de Brignoles, construit au XIXe siècle dans le cadre de la ligne reliant Paris à la vallée du Rhône et à la Méditerranée, a été inauguré en 1880. Cette ligne longeait la ville à l'est et a joué un rôle majeur dans le développement économique, facilitant le transport de produits agricoles locaux, notamment la bauxite, au début du XXe siècle. Le trafic ferroviaire a été arrêté en 1939, et la gare a continué à servir de guichet SNCF jusqu'en 2015. Depuis, le bâtiment de la gare reste vacant, sans usage ferroviaire, et attend une requalification.

L'emprise du faisceau désaffecté, qui sert de refuge et de corridor pour la biodiversité depuis 1939, relie la plaine agricole aux premiers coteaux de la Sainte-Baume. Cependant, cette friche industrielle crée une coupure nette entre le centre-ville et le quartier de la gare à l'est, ainsi qu'entre la zone d'activités des Consacs et le Caramy à l'ouest. La voie ferrée a été exploitée entre Carnoules et Brignoles par l'Association du Train Touristique du Centre Var de 2001 jusqu'à peu.

**CAPTURE D'ÉCRAN DU SITE MUSEES ET CENTRES D'ART, COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA PROVENCE VERTE**

Extrait du site «[museesetcentresdart.caprovenceverte.fr/](http://museesetcentresdart.caprovenceverte.fr/)»

**PHOTO DU CONSERVATOIRE INTERCOMMUNAL DE LA PROVENCE VERTE - «LES URSULINES»**

FR-BRIGNOLES-SS-P24



## DONNÉES SOCIALES ET CULTURELLES

Brignoles connaît une croissance démographique constante et se positionne comme un des principaux employeurs de la Provence Verte, concentrant 40 % des emplois de la Communauté d'Agglomération grâce aux zones économiques périphériques, notamment celle de Nicopolis. Si l'économie locale repose sur ces zones dynamiques en périphérie, le centre-ville souffre d'un commerce vieillissant et de fermetures. La ville a entrepris des initiatives pour sa redynamisation, notamment une opération d'amélioration de l'habitat. Elle reste attractive pour les jeunes familles grâce à un marché immobilier accessible, mais elle fait face à des fragilités sociales, avec un taux de pauvreté élevé, un revenu médian faible et une vacance immobilière notable, particulièrement en centre-ville.

Brignoles offre une diversité culturelle, alliant patrimoine historique et programmes modernes. Cependant, cette offre manque d'attractivité pour les touristes et de cohérence entre les secteurs culturels. Plusieurs réflexions sont en cours pour élargir et connecter ces initiatives.

Le Musée des Comtes de Provence, situé dans un ancien palais du XIII<sup>e</sup> siècle, illustre l'histoire locale à travers ses collections, bien qu'il soit actuellement fermé pour rénovation. Son emplacement ainsi qu'un sujet de stockage sont en cours de réflexion. La ville abrite également une Micro-Folie, offrant un accès numérique interactif aux grands chefs-d'œuvre artistiques.

Récemment inauguré, le Pôle Liberté est un complexe multifonctionnel comprenant un cinéma multiplexe de six salles, un conservatoire intercommunal de musique et de danse, ainsi qu'une salle polyvalente.

En outre, le conservatoire intercommunal, bâtiments réhabilités, accueille des ateliers dédiés aux arts plastiques, à la musique et à la danse, enrichissent la vie culturelle locale, reflétant une volonté de diversité et d'accessibilité. L'offre d'espaces numériques et d'ateliers est un levier pour rénover des bâtiments existants et renforcer les liens entre les habitants.

Au niveau régional, la ville œuvre pour offrir des équipements culturels, sportifs et de loisirs intercommunaux, répondant aux besoins des habitants et attirant des visiteurs.

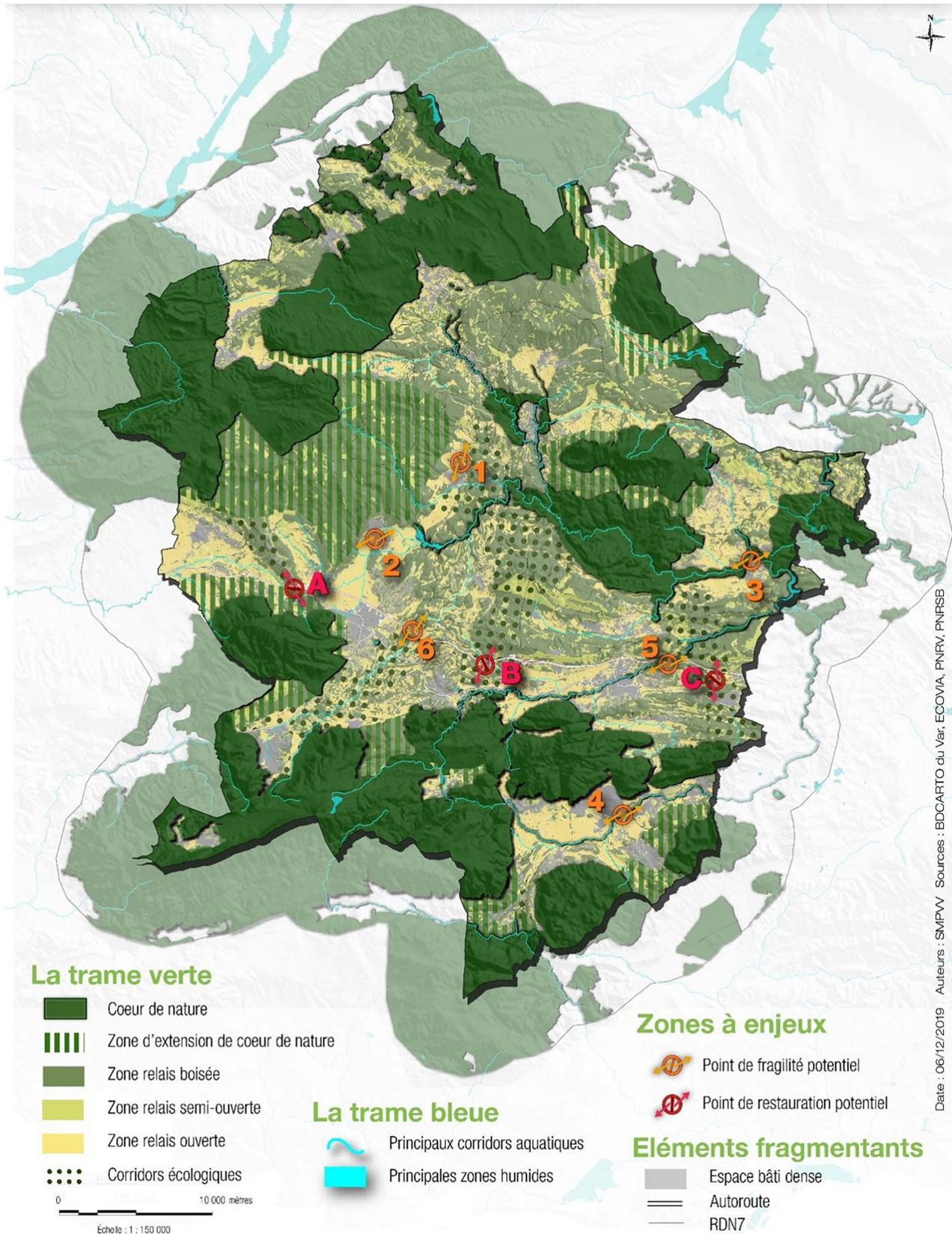
Situé au nord de l'Agglomération Provence Verte, le centre d'art contemporain de Châteauvert, propose des expositions, un festival estival et des résidences d'artistes, accompagnés de rencontres et conférences tout au long de l'année. L'Agglomération est aussi gestionnaire du Musée des Gueules Rouges situé à Tourves.

Ce dernier propose une introduction sur les origines de la bauxite, les techniques de transformation de ce minerai en aluminium et les utilisations contemporaines de ce métal.

**CARTOGRAPHIE TRAME VERTE ET BLEUE SCOT**

FR-BRIGNOLES-C-M2-3

Extrait du "SCOT" Provence Verte Verdon 2020-2040



## MILIEUX. HUMAINS ET NON-HUMAINS

### **Agriculture de qualite et zones d'activites degradees : conflits de voisinage et potentiel de renouvellement urbain**

L'agriculture contribue à la Trame Verte et Bleue en offrant des corridors écologiques pour les espèces, des zones d'alimentation, et un tampon entre urbanisation et espaces naturels. Des accords avec les agriculteurs préservent prairies et haies, tandis que des pratiques comme le sylvopastoralisme, l'agropastoralisme, et la réduction des phytosanitaires favorisent la biodiversité.

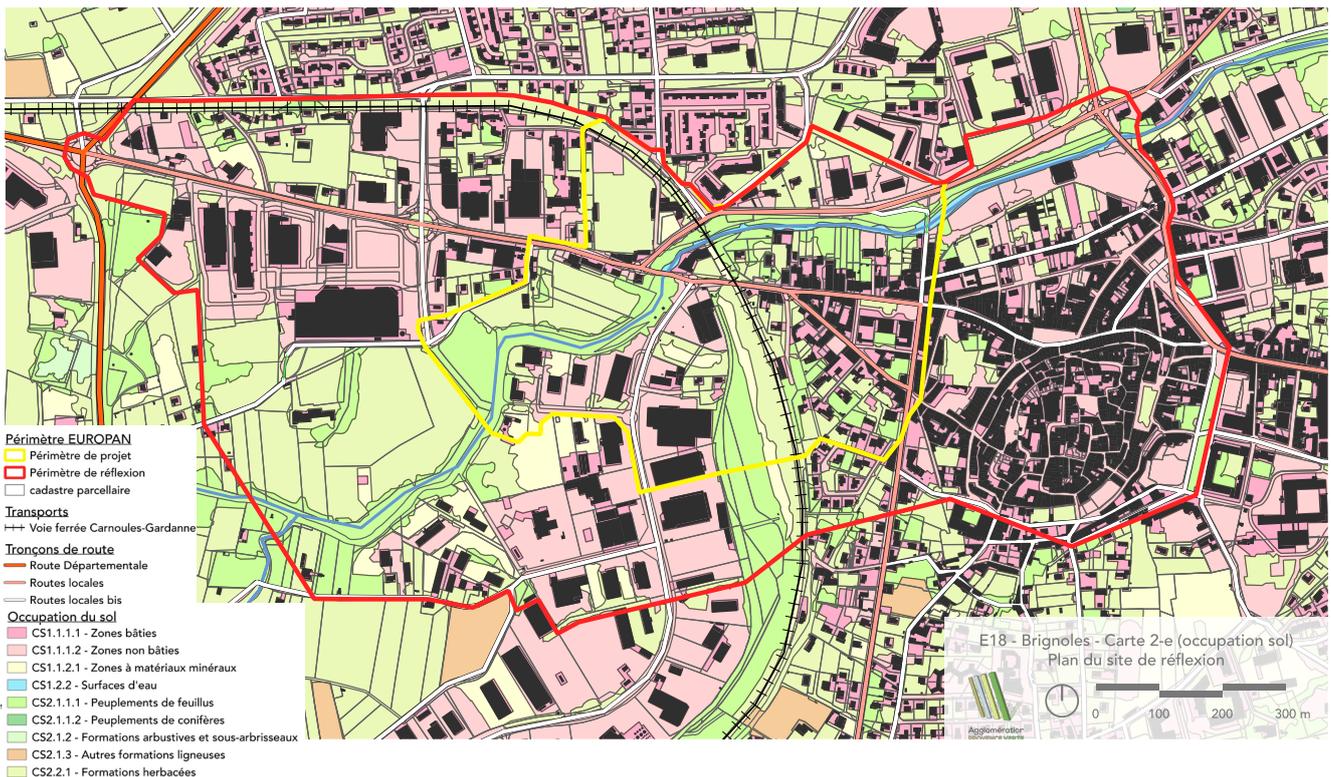
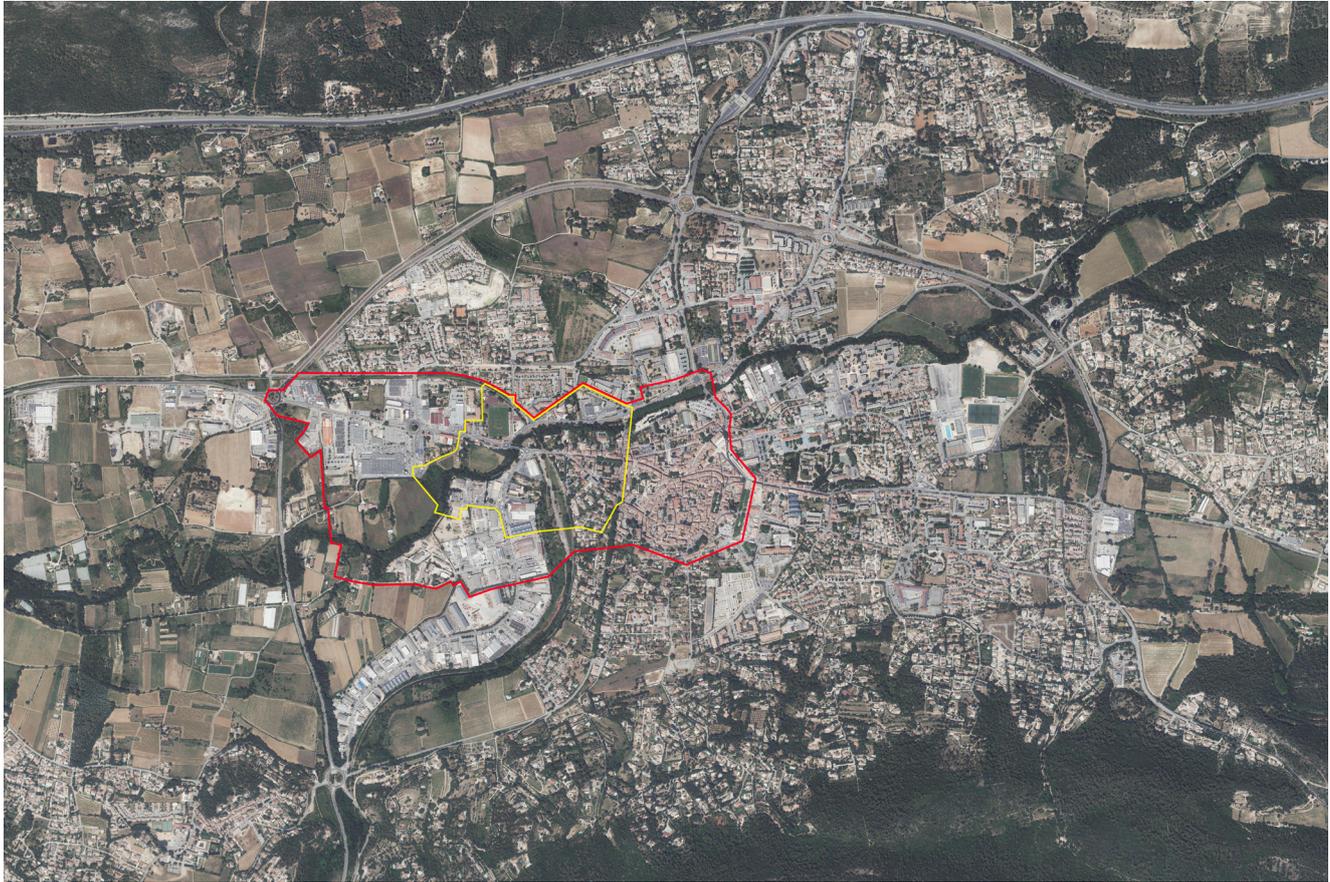
L'identité agricole et rurale de Brignoles constitue donc l'une des forces du territoire et est désormais préservée, en particulier la zone des derniers maraîchers autour de la ville. Cependant, un conflit de voisinage persiste entre l'agriculture et les zones d'activités, notamment à l'est, avec les zones des Consacs et de Saint-Jean. À ce jour, aucune réflexion n'a été menée sur les interfaces à créer pour requalifier ces zones interstitielles, qui pourraient adoucir le paysage et favoriser le passage de la biodiversité. Ces transitions offrent une opportunité pour l'arrivée de nouveaux acteurs économiques, tout en respectant l'agriculture locale et en intégrant des usages plus résilients et harmonieux avec le territoire.

**PÉRIMÈTRE DE REFLEXION (EN ROUGE) ET PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE (EN JAUNE)**

FR-BRIGNOLES-C-AP1-3

**PÉRIMÈTRE DE REFLEXION, PLAN D'OCCUPATION DES SOLS**

FR-BRIGNOLES-SS-M2-1



# SITE DE RÉFLEXION

---

Le site de réflexion témoigne de la nécessité d'adopter une vision globale de l'ouest de la ville, depuis les premiers bâtiments à partir de la déviation de la DN7 jusqu'au centre-ville inclus. Ses contours soulignent la relation étroite entre la géographie de la plaine agricole et la ville, qui se structure autour de la rivière du Caramy, véritable colonne vertébrale, aujourd'hui isolée, qui a accompagné le développement urbain et relie les grandes pièces paysagères de Brignoles.

## DESCRIPTION DU SITE

Dans le périmètre de réflexion sur le secteur d'entrée de ville ouest apparaissent, séquencées au sud de l'ancienne N7, trois vitalités bâties sectorisées (Saint-Jean, Consacs, Quartier de la Gare). Ces secteurs sont séparés par des infrastructures naturelles marginalisées (les parcelles maraîchères, le Caramy et le faisceau ferroviaire désaffecté).

### **Zone commerciale de Saint-Jean**

Cette entrée de ville débute par le secteur Saint-Jean, le plus périphérique. Il s'agit d'un tissu urbain hérité de l'urbanisme commercial des années 80. Cet axe très routier est marqué par des fonctions urbaines hétéroclites qui se côtoient, sans organisation urbaine globale, avec trois séquences distinctes :

- L'arrivée depuis la RD jusqu'au rond-point, avec la zone d'activités au sud
- Entre les deux ronds-points végétalisés
- Entre le 2e rond-point (intersection Bd Bonnaival / Ch. de St-Jean) et la rivière du Caramy.

C'est donc un axe d'entrée de ville très routier, avec des aménagements peu homogènes et une gestion complexe des interfaces entre espaces publics et privés. Avec la dernière séquence qui se termine au bord du Caramy, on entre véritablement dans la ville, avec une organisation resserrée autour de la voie, mais sans homogénéité, sans qualité architecturale et sans réflexion sur l'accessibilité piétonne.

La partie nord de ce secteur a été construite de manière éclectique et désordonnée autour de la première coopérative agricole et, ensuite, autour du stade municipal Raoul Delpon. Elle est cernée par la courbe de la friche ferroviaire qui longe la DN7 et se dirige vers Tourves à l'ouest, piste de réflexion portée par la collectivité sur le développement de la mobilité cyclable intercommunale.

**PHOTOS DU QUARTIER D'ACTIVITÉS DU CONSACS**

FR-BRIGNOLES-PS-P22 et FR-BRIGNOLES-PS-P2o



### **Quartier d'activités des Consacs**

Depuis les années 60, le quartier de Consacs, délimité par le Caramy et l'ancien faisceau ferroviaire, s'est distingué comme une polarité d'activités et de services à part entière, proche du centre-ville, incarnant une vitalité historique désormais en danger. À l'origine, ce quartier était constitué de parcelles maraîchères entourant la ville de Brignoles. Depuis les années 60, des coopératives agricoles s'y sont implantées, suivies par des activités artisanales. Cependant, ces dernières années, il subit un recul en raison de l'implantation de nouveaux programmes commerciaux peu qualitatifs, occupant les parcelles des anciennes activités. L'agglomération souhaite inverser cette dynamique en nourrissant le changement, notamment par l'introduction de nouvelles aménités et le rétablissement d'un lien et d'une complémentarité avec le renforcement commercial du centre-ville. Ainsi, il est constaté que certains bâtiments et aménagements sont vieillissants (présence d'amiante, parcelles imperméabilisées, etc.). Ils pourraient faire l'objet d'une réflexion pour leur transformation, dans une approche durable, afin de contribuer à l'amélioration de l'intégration urbaine de la zone.

Dans ce cadre, les projets du concours pourraient explorer des programmes productifs innovants, en réinvestissant les atouts historiques et paysagers du quartier de Consacs. L'enjeu serait de favoriser l'installation d'activités artisanales, agricoles urbaines ou de services partagés, complémentaires à la réactivation du commerce en centre-ville. Ces programmes permettraient non seulement de diversifier les usages et de renforcer l'attractivité de la zone, mais aussi de créer des synergies avec les circuits courts et les dynamiques locales, tout en répondant aux attentes d'une économie plus durable et ancrée dans le territoire.

A proximité des Consacs et des berges du Caramy, des maraîchers historiques poursuivent leur activité dans des zones agricoles à proximité de la ville. L'agglomération et Brignoles ont établi une ZAP (zone agricole protégée) afin de préserver les terrains agricoles existants et promouvoir l'expérimentation, notamment ceux qui bordent et s'insèrent dans la ville. Bien que ces deux secteurs soient voisins, ils n'entretiennent aucune relation entre eux. L'agglomération souhaite avoir une réflexion de partage et de respect pour concilier l'agriculture très proche de la ville.

Face aux Consacs, le stade municipal Raoul Delpon et ses abords semblent incarner une vitalité en fin de cycle. Il est bordé par un ensemble de bâtiments hétéroclites qui peinent à s'intégrer à la ville, d'autant plus qu'ils sont contraints par leur rapport au rond-point routier situé entre l'avenue Saint-Jean et l'avenue des Berges.

**PHOTO DE L'AVENUE DES BERGES À CÔTÉ DE LA RIVIÈRE DU CARAMY**

FR-BRIGNOLES-PS-P10

**PHOTOS DU QUARTIER DE LA GARE, RUE DE LA RÉPUBLIQUE**

FR-BRIGNOLES-PS-P31 et FR-BRIGNOLES-PS-P32



### **Rive nord du Caramy**

Le flux routier qui arrive de l'avenue Saint-Jean ne pénètre pas dans la ville, mais longe désormais le Caramy sous forme d'une avenue circulaire de caractère très routier. Elle isole, du côté sud, les potentiels d'usage et de rayonnement de l'écosystème du Caramy, et du côté nord, le développement des secteurs résidentiels et commerciaux peu qualitatifs des faubourgs nord de la ville. La réflexion sur l'accessibilité et la cohérence de l'espace public est manquante. Le renforcement des traversées vers le centre-ville en mobilité douce de cette artère routière et le Caramy est clé pour valoriser l'écosystème de la rivière, traiter la problématique d'inondabilité, et désenclaver le centre-ville.

### **Le quartier résidentiel de la Gare et le faisceau ferroviaire**

Le quartier de la Gare de Brignoles a commencé à se développer au XIXe siècle, avec l'arrivée du chemin de fer en 1880. Il s'est construit en lien avec la gare, avec des espaces résidentiels présentant des formes urbaines variées : de l'habitat individuel en bordure de site à de l'habitat collectif à proximité du centre historique, ainsi que le long de la rue de la République, ancienne N7.

Le site du faisceau ferroviaire, appartenant à SNCF Réseau, est désaffecté depuis près de 10 ans. Néanmoins, le quartier dispose d'opportunités de développement en limite du centre-ville, amenant à viser une certaine densité des constructions. En ce sens, la révision du Plan Local d'Urbanisme, en cours, vise à instaurer un zonage adapté à la destination future du site. De plus, le bâtiment de la gare vient d'être acquis par l'agglomération et sa destination en tant qu'équipement public multifonctionnel est en réflexion.

Cependant, le quartier de la Gare n'a aucune liaison avec le quartier des Consacs en raison de la coupure créée par le faisceau ferroviaire. Il est possible que l'agglomération puisse acquérir le droit de manutention de la friche ferroviaire. Dans ce cas, un éventail de possibilités d'aménagement transitoire ou réversible s'offrirait afin de créer des liaisons et de soigner les interstices entre les quartiers actuellement isolés. L'agglomération se questionne sur la manière de résorber cette friche industrielle située au cœur du tissu urbain, à proximité du centre-ville.

Sur le volet environnemental et paysager, le site s'inscrit dans la trame verte et bleue du territoire de Brignoles, principalement constituée par le cours d'eau du Caramy et sa ripisylve, ainsi que par le faisceau vert bordant la voie ferrée et quelques espaces naturels alentours, tels que l'Avenue Mistral (entrée sud de la ville). Comment faire rayonner ces axes de biodiversité au sein des quartiers et des espaces publics environnants ?

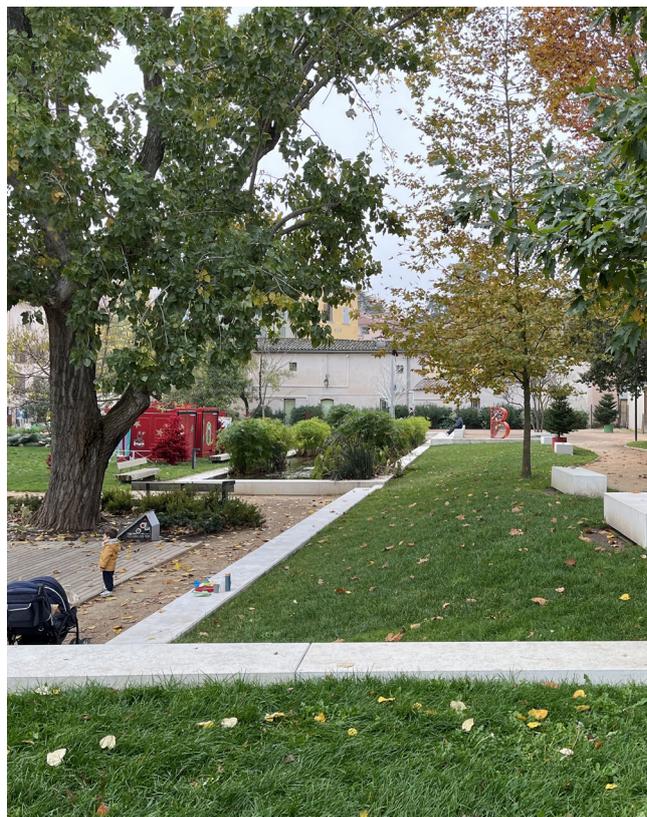
**PHOTO DU CENTRE-VILLE DE LA PLACE DU CARAMY**  
FR-BRIGNOLES-SS-P1



**PHOTO DU CENTRE-VILLE, ÎLOT SAINT JOSEPH**  
FR-BRIGNOLES-SS-P8



**PHOTO DU CENTRE-VILLE, JARDIN CHARLES GAOU**  
FR-BRIGNOLES-SS-P2



### **Centre historique**

Le centre-ville fait partie des nombreuses réflexions et projets en cours menés par la ville et l'agglomération. Il est essentiel de l'intégrer dans le périmètre de réflexion pour comprendre comment les actions déjà entreprises ou en cours peuvent s'étendre aux quartiers périphériques. Réciproquement, le projet devra envisager comment les initiatives liées à la périphérie et aux axes d'entrée de la ville peuvent renforcer l'attractivité du centre-ville et contribuer à sa dynamisation.

## **ETUDES ET PROJETS CONNEXES EN COURS**

Brignoles souhaite renforcer l'attractivité de son centre-ville et améliorer les connexions avec les quartiers périphériques en priorisant des projets de renouvellement urbain au sein des quartiers existants. Cette démarche vise à préserver et valoriser les espaces naturels en ville, tels que la rivière, les places, les milieux naturels (comme le faisceau ferroviaire) et les parcelles agricoles, contribuant ainsi à la qualité de vie. Elle s'inscrit dans le renforcement de la trame verte et bleue, facilitant l'accès aux espaces naturels et la création de lieux de loisirs respectueux de l'environnement.

Finalement, la ville souhaite orienter ses initiatives vers la création de liens sociaux, en favorisant les rencontres entre les différentes populations des quartiers, en trouvant des lieux et activités communes, et en redonnant du dynamisme au centre-ville.

Pour cela, la ville et l'agglomération mènent plusieurs projets concernant le périmètre de réflexions du concours : le contrat de ville contenant notamment le programme Action Cœur de Ville.

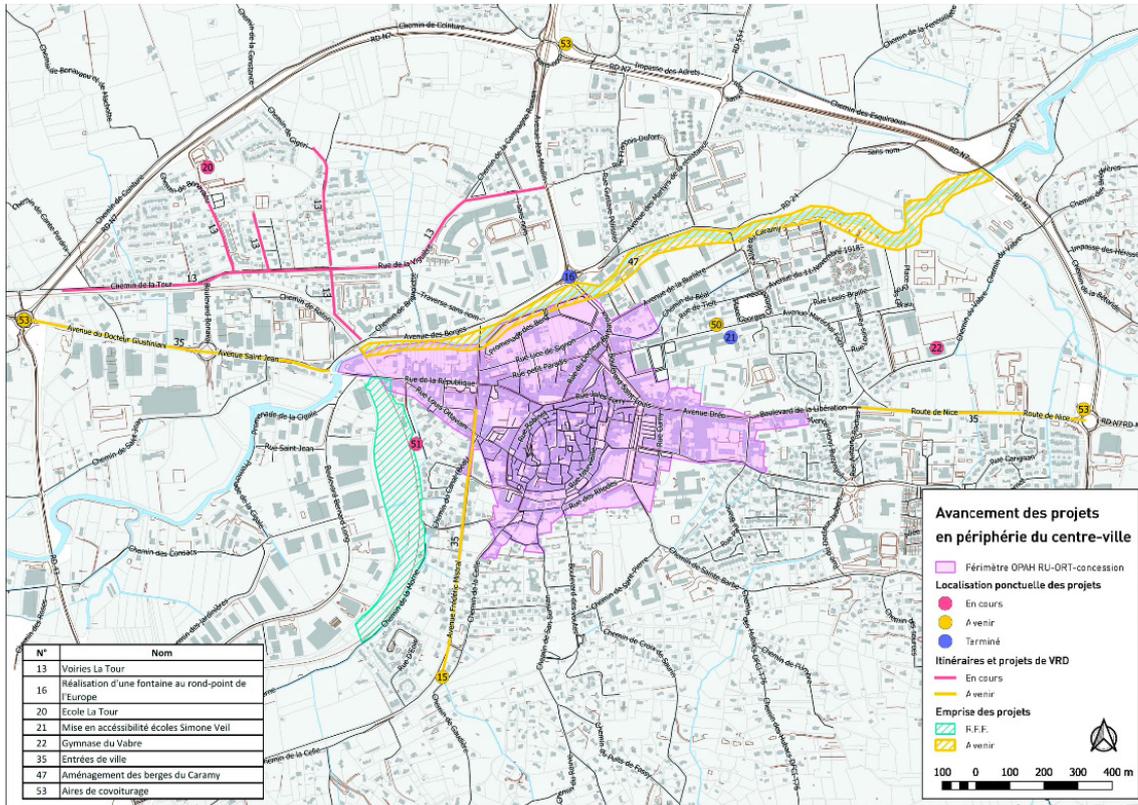
L'action 45 du Programme d'Actions de Prévention des Inondations, avec le Syndicat Mixte de l'Argens.

Et la réhabilitation du Musée des Comtes de Provence et son évolution vers un Musée de la Provence et son Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine.

**CARTOGRAPHIE DES ACTIONS SUR LE PERIMETRE DU CENTRE-VILLE**

FR-BRIGNOLES-T4

Extrait du document de l'Avenant à la Convention Action Coeur de Ville 2 - Ville de Brignoles



**SCHÉMA DE LA FRICHE FERROVIAIRE DU QUARTIER DE LA GARE**

FR-BRIGNOLES-T4

Extrait du document de l'Avenant à la Convention Action Coeur de Ville 2 - Ville de Brignoles

## **Action cœur de ville**

La réflexion sur les entrées de ville fait partie des études et projets d'Action Cœur de Ville. Cependant, le concours European vise à compléter ces réflexions en élargissant le périmètre d'analyse afin d'établir une cohérence globale dans le secteur ouest de la ville. Le projet « Cœur de Ville » mène des actions ciblées par secteur, tandis que le concours European vise à connecter les sites et à mutualiser les ressources du territoire, actuellement dissociées, afin de révéler de nouvelles synergies. En raison de la fragmentation du secteur ouest, les réflexions sur les interstices et la création de nouvelles relations, tant matérielles qu'immatérielles, sont particulièrement attendues.

En décembre 2017, Brignoles a été retenue pour bénéficier du programme national Action Cœur de Ville 2018-2022. Le programme se poursuit en 2023 jusqu'en 2026 avec de nouveaux dispositifs, comme les études sur les entrées de ville. Il pourrait fournir les bases nécessaires pour poursuivre les projets et réflexions en cours, et notamment celles issues du concours European.

Le projet «Action Cœur de Ville», porté par l'Agglomération et la Ville, coordonne l'amélioration de l'habitat avec la requalification de l'espace urbain, la revitalisation des rez-de-chaussée commerciaux et la valorisation du patrimoine par le développement culturel et touristique de Brignoles.

### **Action coeur de ville 1 : 2018-2022**

Le projet Action Cœur de Ville a permis de réaliser des projets selon cinq axes avec des réalisations concrètes.

- L'habitat et le cadre de vie : impasse Jean Moscou, local d'animation et façades, requalification de l'îlot Saint-Joseph, aménagement du Pôle Liberté...
- Le développement économique et commercial : éclairage public, création d'un parcours touristique, revitalisation de l'hyper-centre (places Caramy, 8 mai 1945 et des rues Jules-Ferry et Barbaroux), développement du commerce de centre-ville...
- Les mobilités, l'accessibilité et les connexions : rues Tourmalaute et Cavaillon, parking Lice de Signon, aménagement de la voirie La Tour, rond-point Frédéric-Mistral...
- Les formes urbaines et l'espace public jardin Charles Gaou, étude du réaménagement des berges du Caramy, renouvellement des réseaux rue des Rhodes, Plan de Sauve, Cordeliers...
- Les équipements publics, l'offre culturelle et de loisirs : hall des expositions, école Simone-Veil, école Véronique-Delfaux, complexe sportif du Vabre...

PHOTO DEPUIS L'AVENUE DES BERGES PASSAGE PIÉTON SUR LE CARAMY VERS LA RUE SADI CARNOT  
FR-BRIGNOLES-PS-P8

ARTICLE DU VAR-MATIN SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DES BERGES (PAPI)  
FR-BRIGNOLES-T5



## Brignoles

var-matin  
Mardi 6 février 2024

# La rivière Caramy va retrouver sa place

Le projet d'aménagement des berges du Caramy, au centre-ville, a enfin été dévoilé à l'occasion du lancement de la phase de concertation publique. Un projet ambitieux, dont l'objectif premier est la protection des biens et des personnes contre les inondations.

Enfin ! L'action 45 du Programme d'actions de prévention des inondations (Papi) a été dévoilée, jeudi soir, au public, à l'occasion du lancement de la phase de concertation publique. Ça ne vous dit rien ? Et pourtant, c'est le genre de projets qui va faire parler l'action 45 du Papi, c'est le réaménagement des berges du Caramy dans le centre-ville de Brignoles. Rien que ça. Et pour ne pas garder le suspens trop longtemps, le projet est du genre maous. Le Caramy, à Brignoles, c'est une rivière un peu laissée à l'abandon, un trait d'eau quasi-rectiligne qui coule vers Carcès, et dont on entend surtout parler quand les intempéries le mettent en crue. En 2012 pour l'événement marquant le plus récent, mais les crues ne sont pas si rares et les zones inondables qui entourent le lit du Caramy sont légion. **Double ambition : sécurisation et écologie** Plus pour longtemps. L'ambitieux programme de travaux d'aménagements va mettre hors d'eau la ville de Brignoles, au moins pour les crues cinquantennales (celles qui ont une chance sur 50 de se produire chaque année). Porté par le Syndicat mixte de l'Argens (SMA), animateur du Papi sur le bassin-versant du Caramy, à



Au niveau de la passerelle Sadi-Carnot, les travaux concernent, outre les berges, le remplacement et l'agrandissement de ce pont. Le city-stade, lui, sera déconstruit. (Photos Gilbert Broussard)

## Davantage de vie et de confort

Aménager une rivière pour protéger un risque de crue, cela peut se faire de plusieurs manières. À Brignoles, la clé est le choix de la formule « offensive ». On parle, ambalosse. « C'est un projet assez inédit au niveau départemental, note Quèrre Blanchard, coordinatrice des travaux de l'action 45 du Programme d'actions de prévention des inondations (Papi). Le côté innovant du programme, c'est l'aspect environnemental, avec la volonté d'améliorer la qualité de la rivière. Une volonté qui permet d'allier d'ailleurs la protection... Ça se traduit par la volonté de travailler les berges en « pentes douces », qui donne plus d'espace pour la rivière. Aujourd'hui, le Caramy dans le centre-ville est quasiment... ne permet pas une bonne cohabitation et mélange l'eau. Avec les aménagements prévus, nous allons créer différents écoulements, des zones de ralentissement pour les poissons, des turbulences pour dynamiser le lit... Les bécotails attendus par ces travaux sont nombreux. L'absorption des crues s'en verra renforcée, d'abord, mais c'est la durée et la force qui devraient se développer dans de meilleures conditions. Des plantations de végétaux autochtones divers, choisis selon les recommandations du Groupe d'experts sur le climat, sont également prévues, de quoi redonner certains endroits de la rivière leur rôle d'îlot de fraîcheur de nature à améliorer la qualité de vie des riverains.

## Réunion publique : inquiétudes et satisfactions

Si cette première réunion publique avait pour ambition de présenter le projet dans les grandes lignes, sans toutefois s'interdire d'entrer dans les détails, une chose était pourtant sûre : les organisateurs : parler des situations personnelles. Le projet d'aménagement va élargir le Caramy et certains propriétaires savent qu'ils devront céder une partie de leurs terrains, confinés à l'unité publique que représente cette action du Programme d'actions de prévention des inondations (Papi). De quoi provoquer des inquiétudes. Ce sont eux qui ont alimenté l'essentiel du débat ouvert à l'occasion de ce lancement de la phase de concertation. Certains s'inquiétant, par exemple, des possibilités d'intrusion qui pouvaient favoriser la création de ces pentes douces, d'autres évoquant leurs regrets de voir disparaître certains arbres ou constructions à valeur sentimentale car liées par des ancêtres disparus. « Pour faire plaisir

aux morts, on ne va pas faire payer les crues », répondait Didier Brémont. **Intérêt général avant tout** Le maire de Brignoles et président du Syndicat mixte de l'Argens n'a évité aucune question, laissant-elles défilantes, concédant même souvent le bienfondé des doutes ou des regrets de devoir céder du terrain. Mais la ligne était claire : l'intérêt du plus grand nombre prime. « Si je dois aller en expropriation pour sauver des gens, je le ferai ». Ou n'en est pas encore là. D'ailleurs, les terrains de particuliers concernés par le projet d'aménagement sont destinés à être achetés par la communauté d'agglomération. « Au prix des domaines », indiquait-il à la tribune. Restait à évaluer les périmètres concernés. « Cela fera l'objet d'entretiens individuels », répondait Quèrre Blanchard, chargée de projet pour cette action 45 du Papi.

Parmi les autres échanges entendus lors de cette réunion, celui concernant le parcours de pêche, qui intéressait au plus haut point ce membre de la fédération vénéto-écologique à la pêche « nobilité » de truites farcies, prié des plus jeunes, n'allait pas être dénoté. La vue de synthèse présentée l'avait rassuré, il est mortel satisfait, dominant son accord « sans doute facilité » à l'exécution des travaux. **D'autres réunions programmées** D'autres voix se sont fait entendre pour évoquer les solutions alternatives qui auraient pu être envisagées. Trop cher ou pas assez efficaces, c'est avec le souci du détail que les différents intervenants ont répondu aux questions. Au final, malgré des inquiétudes toujours manifestes pour certains, c'est dans une relative sérénité que s'est close la discussion. En attendant la prochaine.



La passerelle située au bout de l'avenue de la Butlière, vers les HLM de la cité Caramy, va être déplacée.

## Des berges en pente douce

En optant pour des berges en pente douce, le SMA sait devoir gratter sur les terres des deux rives. Ce qui n'est pas forcément un bon outil par les propriétaires. L'une d'elles s'en était allée ailleurs dans nos colonnes, il y a quelques mois (notre édition du 8 novembre 2022).

## Protéger le centre

Le programme d'aménagement des berges du Caramy est avant tout un projet visant à protéger les biens et les personnes du centre-ville de Brignoles. Et selon les modalités effectuées, pas moins de 50 des personnes impactées lors des inondations de 2019 sont hors d'eau après les travaux. Soit 5 500 habitants, 208 emplois ou encore 527 bâtis.

## Consultations et travaux : les calendriers

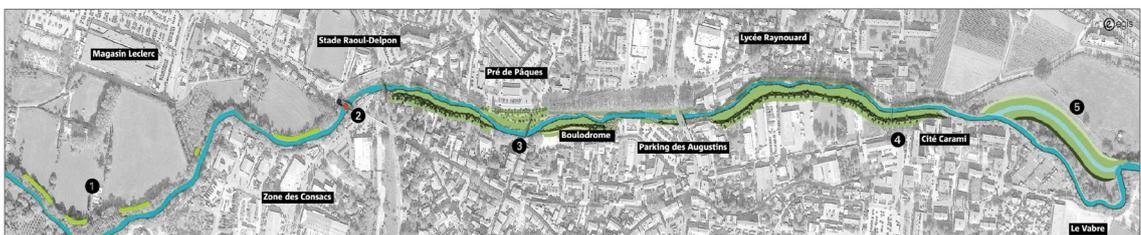
La consultation est entamée, avec plusieurs modes de participation : remarques à adresser par e-mail sur [actions@brignoles-syndicatargens.fr](mailto:actions@brignoles-syndicatargens.fr), ou dans des urnes en mairie, à la maison des services publics et à l'hôtel de la communauté d'agglomération Provence verte. Des permanences sont également assurées à la « Maison des services publics », boulevard de l'Hôpital, ce qui permettra aux administrés d'être reçus individuellement s'ils le souhaitent :  
● Mercredi 7 février, de 8 h à 11 h  
● Vendredi 9, de 15 h à 18 h  
● Mercredi 14, de 12 h à 15 h  
● Jeudi 15, de 8 h à 11 h  
● Mercredi 21, de 16 h à 19 h  
● Jeudi 22, de 12 h à 15 h.  
**Les travaux se dérouleront en plusieurs étapes**  
● Automne 2023 : début des travaux préparatoires  
● Fin 2023 : création du chenal de délestage (à l'est)  
● Début 2024 : création de la passe à poissons, pont de l'axe de la République  
● Mi-2026 : berges en aval du pont des Augustins  
● Fin 2026 : berges en amont du pont des Augustins  
● Début 2027 : berges en amont de la passerelle Vanot  
● Fin 2027/début 2028 : fin des travaux et entretiens des plantations.

## En chiffres

- 8 millions d'euros : c'est le coût estimé des travaux. Un coût qui ne contient pas la maîtrise foncière. Outre la communauté d'agglomération Provence verte, l'Etat, la Région et l'Agence de l'eau sont financeurs du projet. Une somme à mettre en parallèle avec l'estimation du coût des dégâts de la crue de 2011 : 16 millions d'euros.
- 3 km : c'est la longueur de linéaire de cours d'eau concerné par le projet. La longueur des habitats aquatiques reconnus pour permettre la circulation et la reproduction des poissons s'étend, elle, sur 3,3 km.
- 95 % : c'est le taux d'habitants inondés en 2019 qui seront protégés après les travaux. Pour rappel, lors de ces inondations, ce sont 250 personnes qui avaient dû être évacuées.

## Les travaux

- D'ouest en est, d'amont en aval, les travaux d'aménagement des berges du Caramy au centre-ville de Brignoles vont passer par certaines étapes particulières. En voici quelques-unes :  
● Derrière le centre Leclerc, un arasement (initialement à ras) sera effectué pour diminuer la dynamique de crue.  
● Une passe à poissons permettant aux truites et autres espèces aquatiques de franchir le seuil sous le pont de l'avenue de la République sera installée.  
● La passerelle Sadi-Carnot sera remplacée pour une structure plus grande. Le city-stade sera déconstruit.  
● La passerelle des Tambourins, au bout de l'avenue de la Butlière, vers les HLM du Caramy, sera elle aussi remplacée pour être agrandie.  
● Un peu plus loin, un chenal permettant de faciliter l'écoulement des eaux en cas de crue sera construit.



## **Action coeur de ville 2 : 2023-2026**

Après ce premier volet consacré à la revitalisation du centre-ville de Brignoles, la poursuite du programme concernera les secteurs des entrées de ville et du quartier de la gare. Ce dernier est aujourd'hui une friche urbaine entre la zone d'activité des Consacs et un espace résidentiel. Des études seront lancées pour créer un quartier ambitieux et vertueux sur le plan environnemental, notamment.

Trois entrées de ville ont été identifiées :

- Entrée de ville Sud : avenue Frédéric-Mistral
- Entrée Ouest : quartier Saint-Jean
- Entrée Est : le Vabre et l'avenue Dréo.

Les études d'Action Cœur de Ville sur l'entrée ouest de la ville se concentrent sur le secteur Saint-Jean. Le périmètre restreint du concours Européen s'étend du Caramy au centre-ville, complétant ainsi la réflexion sur l'entrée ouest. Européen souligne la nécessité d'une réflexion sur l'ensemble du secteur ouest afin de garantir une cohérence globale. De plus, les propositions du concours tiendront compte de la thématique «Re-sources» et offriront une vision plus innovante et ouverte pour l'ensemble du périmètre de réflexion.

## **Programme d'Actions de Prévention des Inondations (Papi)**

Seule la commune de Brignoles dispose d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) pour la rivière du Caramy. Le Syndicat Mixte de l'Argens (SMA) mène une réflexion sur l'aménagement des berges du centre-ville afin de faire face aux crues cinquantennales. Cette démarche vise une double ambition : la sécurisation et la préservation écologique. Elle se concrétise par l'aménagement de certaines portions de berges avec des « pentes douces », offrant ainsi davantage d'espace à la rivière.

Ainsi, le concours Européen souhaite tirer parti de cette opération technique et sectorielle comme levier pour repenser la nature et l'usage de la rivière du Caramy en ville. Comment son désenclavement pourrait-il permettre la création d'espaces publics de qualité sur chaque rive, tout en favorisant des modes de déplacement doux et en limitant l'impact de la voiture, dans le but d'améliorer le bien-être des habitants, humains et non-humains ?

Pour aller plus loin, l'agglomération souhaite explorer la possibilité d'installer des dispositifs permettant d'introduire des activités sportives et des manifestations culturelles en plein air le long des berges du Caramy. Ces initiatives visent à animer cet espace tout en créant des connexions et des usages communs entre les habitants de la périphérie et du centre-ville. L'objectif est de développer des attractions autour du centre-ville, favorisant ainsi une dynamique de vie partagée. Les berges du Caramy étaient autrefois des chemins reliant les villes de la plaine agricole.

PHOTO DU MUSEE DES COMTES DE PROVENCE (CENTRE VILLE)  
FR-BRIGNOLES-SS-P7



CAPTURE D'ÉCRAN DU SITE MUSEES ET CENTRES D'ART, ATELIERS PALAIS DES COMTES DE PROVENCE  
Extrait du site «museesetcentresdart.caprovenceverte.fr/»



Aujourd'hui, elles sont dissimulées par les zones d'activités, notamment les Consacs. Ainsi, des traversées piétonnes du Caramy existent mais sont actuellement marginalisées. La revalorisation des berges pourrait contribuer à améliorer la traversée et la connectivité de la ville, en développant la mobilité douce entre le centre-ville, la périphérie et au sein du bassin versant du Caramy.

**Musée des Comtes de Provence :**  
**Un nouveau centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine (CIAP)**

Le Musée des Comtes de Provence, situé actuellement au sud du centre-ville, est fermé pour rénovation. Le bâtiment, élément patrimonial de la ville, nécessite des interventions afin de pouvoir accueillir des œuvres d'art dans de bonnes conditions. Cependant, il est possible que son emplacement change, une réflexion étant en cours à ce sujet. Parmi les éléments programmatiques envisagés pour le musée, la création d'un Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (CIAP) constitue une opportunité majeure.

L'Agglomération donc vise à créer un CIAP, intégré à la démarche de Pays d'Art et d'histoire, qui servira de lieu d'information et de rencontre pour plusieurs publics :

- Pour la collectivité, un espace de présentation des enjeux architecturaux, urbains et paysagers ;
- Pour les habitants, un lieu d'échanges sur la valorisation du patrimoine et les projets en cours ;
- Pour les touristes, un point d'information sur l'identité du territoire ;
- Pour les jeunes, un support pédagogique via des ateliers.

Le CIAP sera un équipement de proximité avec une exposition permanente sur l'évolution du territoire et son patrimoine, accompagnée d'une scénographie originale. Des expositions temporaires et des conférences enrichiront l'offre en lien avec l'actualité du domaine.

Bien que l'emplacement futur du CIAP reste à déterminer, il ne sera pas nécessairement adjacent au Musée des Comtes de Provence. Ce programme pourrait être l'un des cas d'étude du concours European, permettant aux participants de questionner son intégration urbaine et son rôle dans le rayonnement culturel et identitaire de Brignoles

**PÉRIMÈTRE DU SITE DE PROJET (EN JAUNE)**  
FR-BRIGNOLES-PS-AP1-2



# SITE DE PROJET

---

## ENJEUX DU SITE : LIAISONS, TRANSITION ET PIVOT

Le périmètre restreint du projet correspond à la dernière étape de l'entrée ouest de la ville, reliant la périphérie au centre-ville. Il regroupe différentes strates et époques du territoire, agissant à la fois comme un point d'articulation stratégique et un espace d'expérimentation, illustrant plusieurs situations présentes dans l'agglomération.

À une échelle plus locale, ce périmètre joue un rôle clé en reliant les secteurs urbains et paysagers aujourd'hui déconnectés. La ville de Brignoles souhaite valoriser l'équilibre historique de son paysage culturel tout en accompagnant son développement urbain avec des programmations contemporaines. Les infrastructures de mobilité et le développement sectorisé ont fragmenté le territoire, isolé les espaces naturels et enclavé le centre-ville. L'enjeu est de recréer des connexions est-ouest et nord-sud en associant les ressources, en concevant des aménagements urbains de manière holistique et en requalifiant stratégiquement des bâtiments vacants ou en fin de cycle de vie.

Des premières pistes d'intervention :

- Retrouver une continuité apaisée et qualitative dans l'axe d'entrée de ville.
- Repenser le développement des interfaces des zones d'activités.
- Réparer les ruptures causées par les infrastructures, comme le faisceau ferroviaire et l'avenue des Berges.
- Régénérer le patrimoine dégradé pour accompagner les futurs aménagements.
- Réévaluer les éléments naturels, tels que le Caramy et les parcelles agricoles.

Par son rôle de connecteur stratégique, le site pourrait constituer un levier essentiel pour transformer le territoire. Relié à des éléments structurants, il s'inscrit comme un acteur clé de l'histoire et de l'avenir de Brignoles. La ville attend des propositions inter-scalaires, cohérentes avec les projets en cours, qui ouvriront de nouvelles perspectives pour son développement.

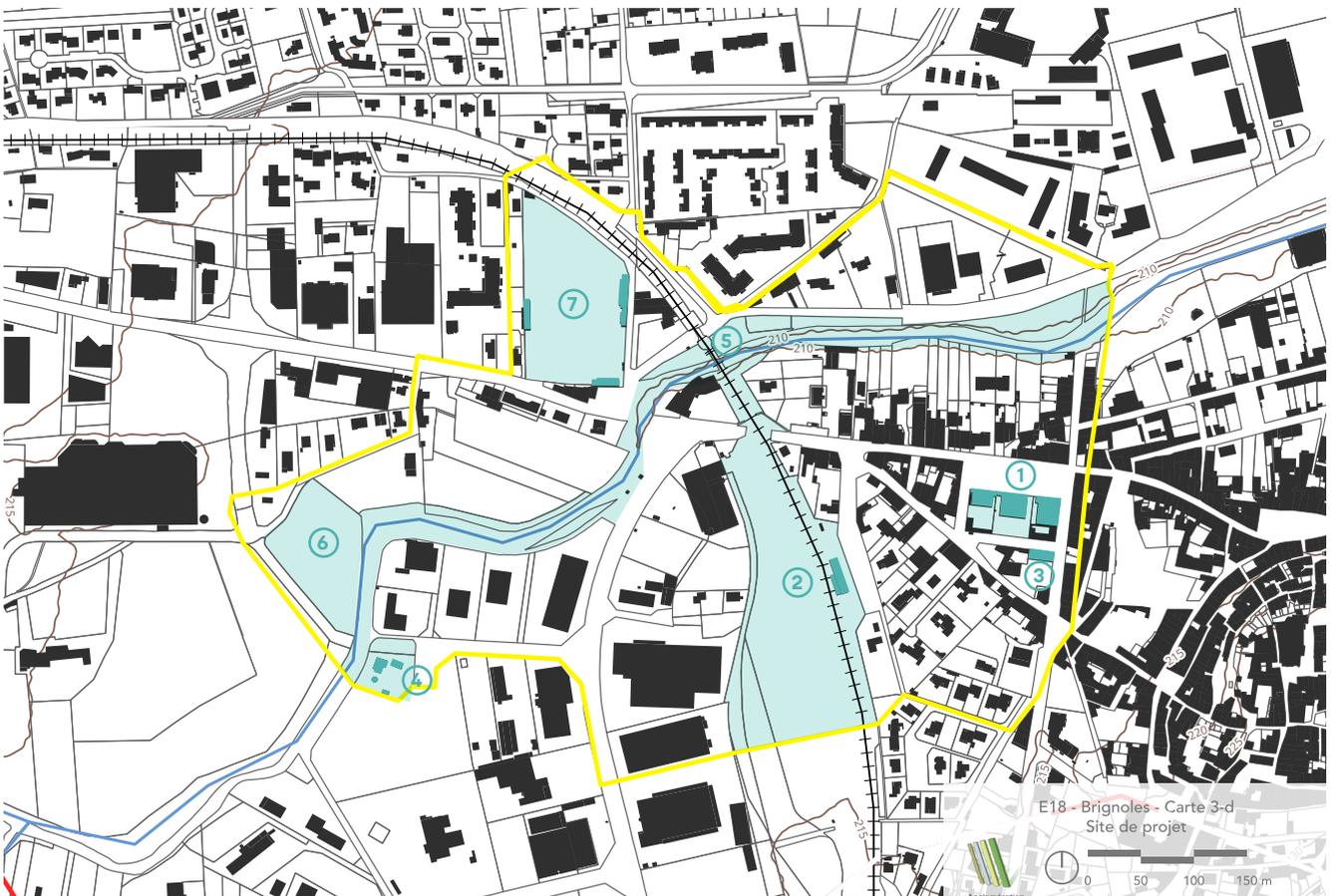
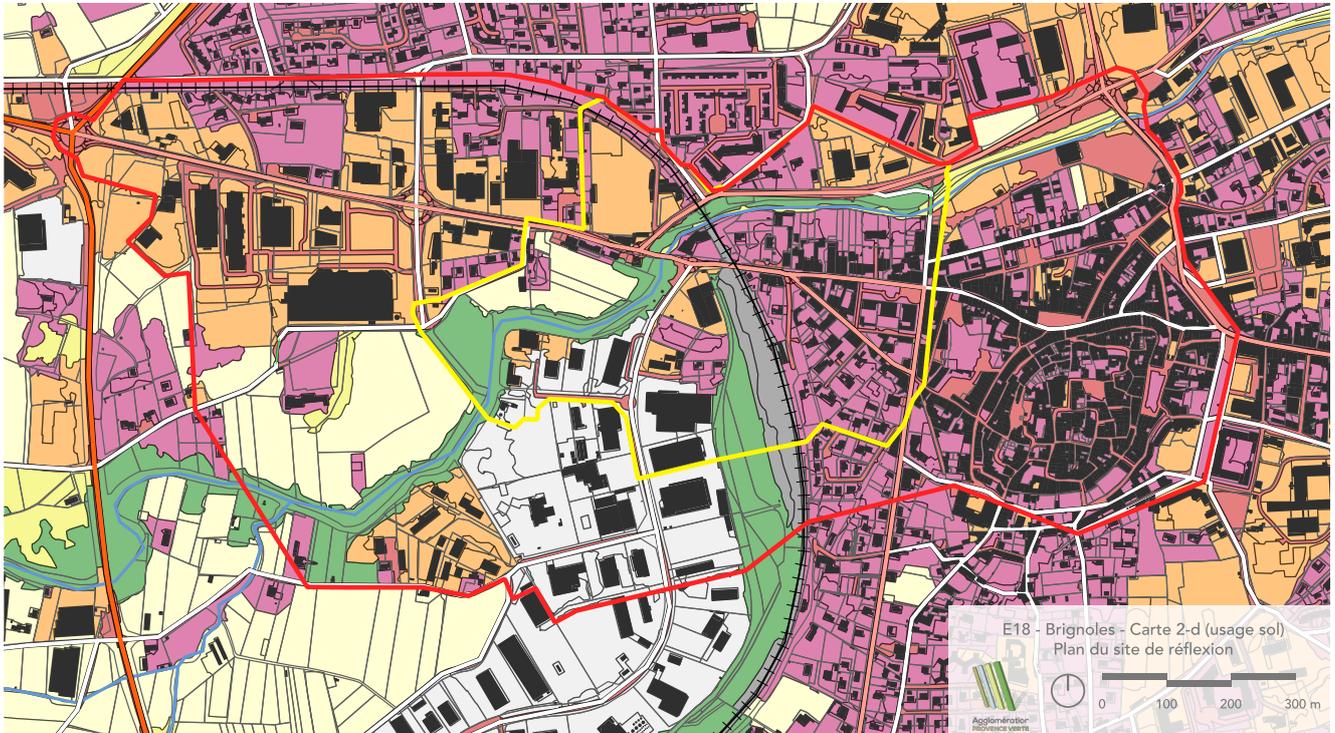
- |                                |                             |
|--------------------------------|-----------------------------|
| <b>Périmètre EUROPEAN</b>      | <b>Usage du Sol</b>         |
| projet                         | US1.1 - Agriculture         |
| Périmètre de réflexion         | US1.2 - Sylviculture        |
| cadastre parcellaire           | US2 - Production secondaire |
| <b>Transports</b>              | US3 - Production tertiaire  |
| Voie ferrée Carnoules-Gardanne | US4.1.1 - Réseaux routiers  |
| <b>Tronçons de route</b>       | US4.1.2 - Réseaux ferrés    |
| Route Départementale           | US5 - Usage résidentiel     |
| Routes locales                 | US6.1 - Zones en transition |
| Routes locales bis             | US6.2 - Zones abandonnées   |
| Sentes                         | US6.3 - Sans usage          |
| <b>Éléments naturels</b>       |                             |
| Cours d'eau                    |                             |

**PÉRIMÈTRE DE REFLEXION, PLAN D'USAGE DES SOLS**

FR-BRIGNOLES-SS-M1-1

**PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE, CARTE DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS IDENTIFIÉS**

FR-BRIGNOLES-PS-M4-1



## DESCRIPTION DU SITE

Situé à 450 mètres de l'église de Saint-Sauveur, le périmètre de projet jouxte l'hyper centre de Brignoles avec lequel il entretient pourtant un rapport lointain. Il est délimité à l'ouest par le quartier de Saint-Jean, à l'est par la place du Palais de Justice, au nord par l'avenue des Berges et au sud par des rues secondaires traversant les parcelles agricoles, le secteur de Consacs et le Quartier de la Gare.

L'axe de la rue de la République, entre le rond-point au début de l'avenue des Berges à l'ouest et le Palais de Justice à l'est, traverse le site du projet. Il constitue le dernier tronçon de l'ancienne N7 avant d'entrer dans le centre-ville. Bordé de constructions variées, cet axe gagne en homogénéité à mesure qu'il se rapproche du centre-ville. Ces bâtiments se sont développés au fil des besoins et des opportunités foncières, sans véritable plan d'aménagement. Entièrement dédié à la voiture, le site n'établit aucune relation avec le parcellaire agricole et le Caramy, qu'il traverse, ni avec les autres zones, sauf par le biais du réseau routier.

A cet axe se rattachent les différents tissus urbains souvent monofonctionnels décrits précédemment. Chaque zone présente des opportunités foncières et/ou de constructions, relevant du domaine public et susceptibles d'incarner architecturalement la transformation des secteurs. Ces opportunités, liés au territoire et au patrimoine mais peu valorisées, constituent par leur fort potentiel de réaménagement des ressources latentes pour le développement de Brignoles. De plus, réfléchir aux synergies communes entre ces maillons pourrait renforcer la cohérence de l'entrée de ville. Les principaux éléments identifiés à ce jour sont :

- 1. Le Palais de Justice (Centre-ville)
- 2. La Gare SNCF (Friche ferroviaire)
- 3. Bâtiment Lebrun (Quartier de la Gare)
- 4. Des parcelles d'activités appartenant à l'agglomération (Zone d'activités des Consacs)
- 5. Les Berges du Caramy (Rivière du Caramy)
- 6. Des parcelles forestières/ripisylves (Parcellaire maraîcher)
- 7. Le Stade Municipal Raoul Delpon (Avenue des Berges)



**VUES DU PERIMÈTRE DE PROJET**

Palais de Justice (FR-BRIGNOLES-PS-P33. et FR-BRIGNOLES-PS-P1)

Gare de Brignoles (FR-BRIGNOLES-PS-P29 et FR-BRIGNOLES-PS-P24)

Stade municipal Raoul Delpon (FR-BRIGNOLES-PS-P14 et extrait Google Street View)

### **Palais de justice**

Une réflexion est nécessaire sur le devenir du Palais de Justice, qui se détériore progressivement. Tant en termes de rénovation architecturale, d'usage, que de rayonnement dans le tissu urbain, il constitue un élément clé pour relier le centre-ville à l'entrée ouest de la ville. La revitalisation de son espace public adjacent, la Place du Palais de Justice, ferait partie des rares espaces ouverts de l'hypercentre médiéval.

Le Palais de justice appartient à la commune et nécessite une mise en sécurité imminente. Actuellement, les intentions de la ville sont encore en réflexion, ce qui rend un projet opérationnel difficilement envisageable. En revanche, la ville attend des réflexions programmatiques, notamment sur la mixité d'usages, qui pourraient être intégrées dans les plans guides de développement d'Action Cœur de Ville.

### **Gare SNCF**

L'ancienne gare, vacante depuis 2015, vient d'être acquise par l'agglomération, qui envisage son réinvestissement dans une logique de mixité d'usages publics. Ce réaménagement, couplé à la transformation des abords, permettra de dynamiser le secteur nord du Quartier de la Gare et de requalifier le tronçon de la N7, actuellement caractérisé par une fréquentation peu valorisante et peu attractive.

Cependant, étant donné que les rails appartiennent encore à la SNCF, la façade ouest, côté quais, ne pourra pas être ouverte. Cette contrainte remet en question les usages et la programmation du bâtiment. Toutefois, une négociation éventuelle avec la SNCF pour assurer la maintenance des rails pourrait modifier cette donnée. Plusieurs hypothèses et solutions architecturales pourront être explorées pour garantir un programme cohérent et rayonnant, capable d'irradier sur l'aménagement urbain, de s'inscrire dans la stratégie globale de l'entrée de ville, et de redevenir un repère emblématique de la ville de Brignoles.

De plus, au sud de la gare, la reconstruction de la crèche de La Courte Échelle a remplacé son ancienne installation en modulaires sur une parcelle de 2000m<sup>2</sup>. Elle complète ce projet avec 2 000 m<sup>2</sup> d'espaces, dont 600 m<sup>2</sup> d'extérieurs en lien avec le parvis de la Gare, actuellement occupé par un stationnement entre les platanes historiques.

### **Stade municipal Raoul Delpon**

Un autre projet architectural et paysager qui pourrait accompagner le renouvellement urbain du secteur est le désenclavement du stade municipal, en fin de cycle de vie. Cette réflexion pourrait constituer un levier pour améliorer l'accessibilité et l'aménagement des espaces publics environnants, notamment le rond-point entre l'Avenue Saint-Jean et l'Avenue des Berges.



**VUES DU PÉRIMÈTRE DE PROJET**

Friche ferroviaire (FR-BRIGNOLES-PS-P12 et FR-BRIGNOLES-PS-P26)

Berges du Caramy (FR-BRIGNOLES-SS-P15 FR-BRIGNOLES-SS-P18 FR-BRIGNOLES-PS-P9, FR-BRIGNOLES-PS-P15)

L'amalgame des bâtiments au devant et abords du stade et la grande surface du terrain pourraient être transformés en un projet réversible et/ou transitoire, créant ainsi une réserve foncière publique à proximité du centre de Brignoles. Cette transformation offrirait de nouvelles opportunités pour l'aménagement de la ville, tout en répondant aux besoins futurs de développement.

### **Les berges du Caramy et le faisceau ferroviaire**

Ces deux éléments linéaires, socles de biodiversité, partagent une configuration similaire, car leurs deux côtés sont complètement différents et n'ont presque pas de traversées. Ces espaces restent discrets, abritant un foisonnement végétal et de biodiversité, entrecoupés de murmures d'habitats invisibles, prêts à s'épanouir au contact délicat et bienveillant des humains et des non-humains.

La rive droite du Caramy, encerclée d'espaces publics peu qualitatifs et de l'avenue des Berges au caractère routier, se heurte à la façade sud du quartier Nord, un patchwork de programmes déconnectés. À l'opposé, la rive gauche, avec ses parcelles historiques longues et privées, se termine en un geste sculptural de murs de soutènement, délimitant le méandre du fleuve comme une frontière silencieuse. La friche ferroviaire, coulée verte en devenir, limite à l'est l'expansion pavillonnaire du quartier de la gare, avec des jardins clôturés, et à l'ouest, elle est rythmée par des esplanades industrielles.

Dans les deux cas, des passages ou des percées des espaces publics existent déjà. Cependant, ils nécessitent une requalification ou un aménagement temporaire pour permettre l'établissement de ces liens. Par conséquent, de nouvelles traversées pourraient être envisagées.

Cette vision permettrait à la biodiversité, encore latente et cachée, d'irradier les abords et les secteurs. Comment étendre doucement la trame verte et bleue ? Comment passer d'une ressource tracée et linéaire à une ressource diffuse, permettant aux humains et aux non-humains de s'épanouir sous des formes et des interactions multiples



## ATTENDUS, ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES OU ATTENTES DE PROPOSITIONS D'USAGES

L'Agglomération et la Ville souhaitent laisser les orientations programmatiques ouvertes aux candidats. L'objectif est de trouver les clés de réactivation des espaces inoccupés et de créer de nouvelles synergies entre les différents secteurs du périmètre, tout en participant à grande échelle à la transformation de l'entrée de ville et à la mise en réseau des grandes pièces paysagères et urbaines de l'agglomération. Plusieurs programmations autour des services publics et équipements sont en réflexion sans arrêt spécifique, mais l'agglomération vise à promouvoir la mixité fonctionnelle.

### **Repenser la porte ouest de brignoles**

À l'échelle de la ville, les candidats doivent s'interroger sur la physionomie, c'est-à-dire l'image de cette porte de Brignoles, qui doit signaler un passage lisible et apaisé entre la ville et la périphérie. Il s'agit de repenser l'infrastructure et de tendre vers une plus grande urbanité, en faisant appel à l'imaginaire agricole, aux paysages lointains de la Provence Verte et à la fonction historique de brassage des cultures et de commerce de Brignoles.

### **Articuler, connecter et lier**

Constatant que les différentes entités du site sont isolées les unes des autres, les propositions doivent reconstruire un contexte d'accueil et viser à désenclaver tout en multipliant les liens entre ces polarités. Les candidats sont invités à définir leur vision à long terme de l'entrée de ville et de la relation entre l'ancienne N7 et les espaces urbains et naturels voisins, en caractérisant les types de relations à établir entre ces entités, qu'elles soient d'extension, de complémentarité, de hiérarchie ou de réciprocité.

Améliorer et apaiser les connexions urbaines renforce les liens sociaux et l'inclusion des habitants dans la vie de la ville. Une vision holistique qui articule les ressources du territoire permet de multiplier les usages des quartiers et de les désenclaver afin d'améliorer le cadre de vie. Il s'agit de revitaliser la ville en créant des liaisons cohérentes et utiles pour les habitants et les visiteurs. Cette démarche vise à lutter contre la dévitalisation, à offrir des services publics plus accessibles et à renforcer l'attractivité de la ville.



**VUES DE L'ANCIENNE ROUTE NATIONALE 7**

Zone Saint Jean (FR-BRIGNOLES-SS-P28 et FR-BRIGNOLES-SS-P30)  
Quartier des Consacs (FR-BRIGNOLES-PS-P16 et FR-BRIGNOLES-PS-P18)  
Rue de la République (FR-BRIGNOLES-PS-P2)  
Bâtiment Lebrun (FR-BRIGNOLES-PS-P30)

## **Expérimenter la transformation de l'espace public**

L'axe de l'ancienne N7 joue un rôle central en reliant le cœur du projet, le centre-ville et la périphérie, tout en traversant le Caramy et le faisceau ferroviaire. Le travail sur ce tronçon devra anticiper et susciter les futures requalifications des secteurs adjacents prévues par la commune, afin de renforcer les connexions, d'améliorer l'attractivité du centre-ville et de redynamiser les espaces bordant le fleuve et le secteur ferroviaire.

La transformation de l'axe de l'ancienne N7 joue un rôle essentiel au sein de la proposition. Elle doit créer un support capable de :

- Créer la transition entre la périphérie et le centre-ville
- Rapprocher les composantes du site au lieu de les mettre à distance
- Réduire la vitesse
- Encourager les traversées
- Participer aux continuités paysagères
- Consolider l'armature urbaine

Ce travail de mutation de l'espace public participera à créer et compléter un maillage urbain fluide entre les polarités de projet. Il s'agit d'imaginer une armature urbaine qui remplit sa fonction première de desserte tout en jouant un rôle de couture entre les entités de projet.

Ainsi, constituant un autre axe du tissu urbain, les berges du Caramy pourraient faire l'objet d'expérimentations d'aménagements temporaires afin de tester des programmes visant à mettre en valeur le milieu ripisylve, la promenade en lien avec les autres villes, ainsi que des pratiques sportives et culturelles quotidiennes et événementielles. Comment accompagner la transition vers des berges résilientes, capables d'absorber les inondations occasionnelles tout en étant un socle d'activités humaines et non humaines ?

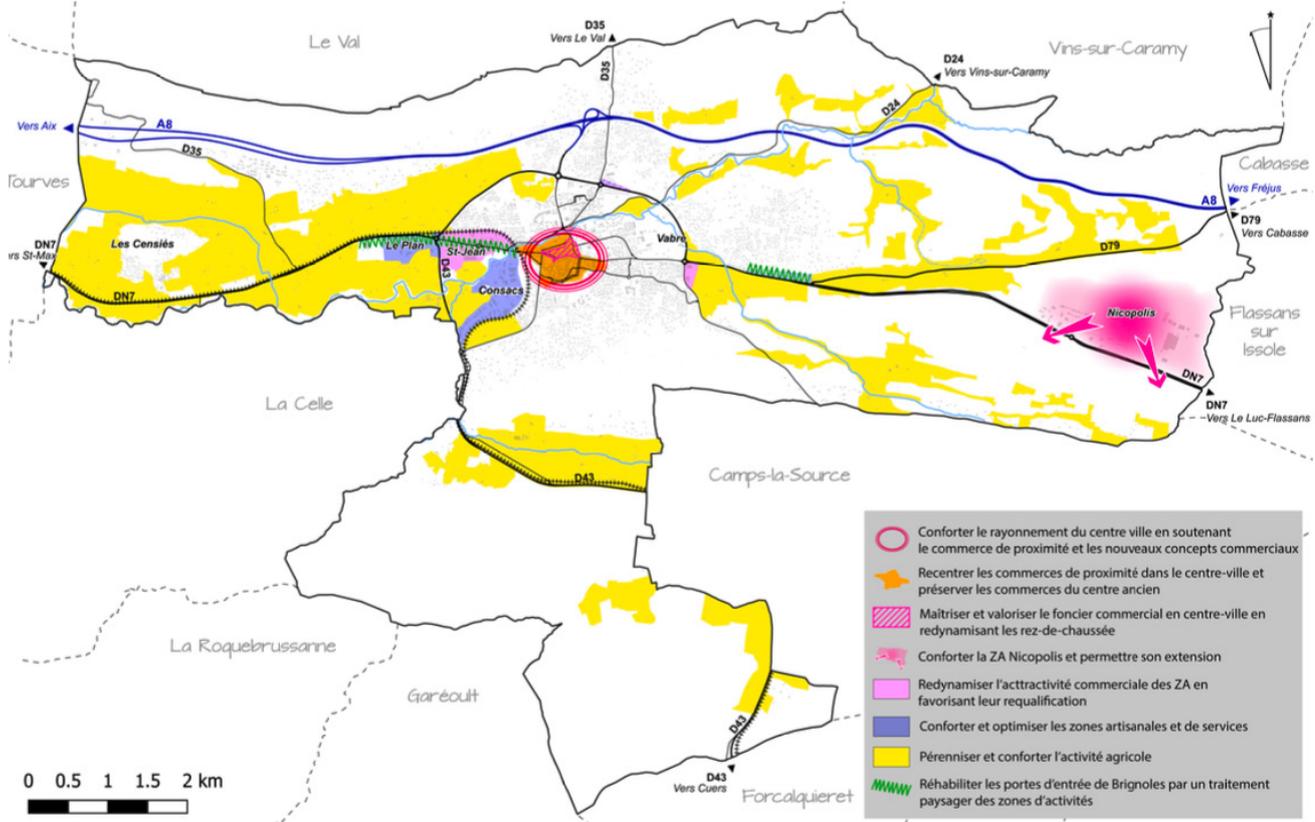
## **Réutiliser et valoriser**

Concernant les bâtiments vacants ou en fin de cycle, il est essentiel de réfléchir à leur potentiel de réutilisation : rénovation, transformation, extension, ou démolition partielle ou totale. La question reste ouverte. Une attention particulière doit également être portée à la programmation de ces bâtiments, compte tenu de leur caractère public, de leur masse critique pour le renouvellement du secteur et de leur potentiel de connexion avec les autres secteurs et bâtiments. Les propositions devront intégrer des réponses sur les fonctions et usages des espaces libres qui les entourent, dans une réflexion sur le paysage à grande échelle. Elles devront aussi aborder la gestion des ressources et la limitation de l'impact environnemental, des enjeux clés dans le cadre de ce projet.

**CARTE SYNTHÈSE GÉNÉRALE PLU**

FR-BRIGNOLES-T3

Extrait du PADD : "Soutenir l'économie et conforter la place de Brignoles de 1er employeur de la Provence Verte"



**PHOTO DU SECTEUR SAINT-JEAN**

FR-BRIGNOLES-PS-M3



Ainsi, la valorisation des ressources naturelles, en particulier de la rivière du Caramy, est essentielle pour favoriser l'intégration de la nature en ville, améliorer le confort estival et encourager les interactions entre les habitants. Concernant le parcellaire agricole, En ce qui concerne le parcellaire agricole, il s'agit de trouver des dispositifs de transition et de convivialité entre ces espaces et les différents tissus urbains périphériques

### **Réinvestir**

Les candidats pourront s'interroger sur la vocation programmatique des espaces monofonctionnels ou délaissés à l'ouest de Brignoles. Comment transformer ces secteurs en espaces dynamiques et mixtes ? L'idée pourrait être de réinvestir ces espaces en se basant sur les ressources latentes dans le territoire. Une réflexion sur la complémentarité des usages, en lien avec les spécificités locales du pays, permettrait de revitaliser ces espaces tout en respectant les enjeux paysagers et patrimoniaux du secteur.

### **Préfigurer**

La friche ferroviaire, actuellement vacante, représente un site stratégique à l'interface entre les différents tissus urbains. Bien qu'elle appartienne à la SNCF, sa gestion pourrait faire l'objet d'une demande de l'Agglomération. Dans cette optique, une réflexion sur l'urbanisme transitoire et la transformation réversible de la friche pourrait créer de nouvelles connexions entre le quartier de Consacs et celui de la Gare, renforçant ainsi les liens entre la ville historique et les nouveaux développements urbains. Ce type d'aménagement permettrait de tester des solutions temporaires tout en anticipant une évolution à plus long terme.

### **Innover**

La méthode avec laquelle ces différents sujets seront traités doit s'adapter à la singularité du site. Le centre-ville fait l'objet d'un projet de requalification depuis de nombreuses années, tandis que viennent de commencer les premières réflexions sur l'entrée de ville ouest de Brignoles. La temporalité de transformation du site devra être cohérente avec les efforts engagés par la ville sur chacun des secteurs. L'approche pour réactiver ces espaces devra tenir compte des cycles de vie spécifiques à chaque entité.

Dans un contexte marqué par des crises et un futur incertain, quel modèle de planification urbaine solidaire et durable devons-nous adopter ? Comment les méthodologies innovantes peuvent-elles accompagner les pouvoirs publics pour mener à bien des projets en tenant compte des ressources ? Comment développer une stratégie urbaine intégrant des dynamiques collaboratives ? Ces approches doivent viser à créer une ville résiliente et inclusive, capable de répondre aux défis environnementaux et sociaux contemporains.

# PRÉFIGURATION DES SUITES DU CONCOURS

---

## VERS UN PROJET PROCESSUS

Les enjeux de la collectivité et de l'agglomération se déclinent à deux échelles : celle du site de réflexion global et celle des sites de projet spécifiques. À l'échelle du périmètre rouge, l'agglomération Provence Verte développera une vision stratégique en réponse aux enjeux des entrées de ville, notamment la stratégie de renaturalisation, le schéma de mobilité à court et long terme, la désimperméabilisation des sols, l'introduction de la mixité dans les zones monofonctionnelles périphériques, ainsi qu'une réflexion sur les équipements et fonctions intercommunales. À l'échelle des sites de projet, plusieurs opérations délimitées pourront être initiées par la Ville et/ ou l'Agglomération, telles que la rénovation de la Gare, les aménagements urbains temporaires de la friche ferroviaire et les berges du Caramy.

Les équipes Europan sont invitées à inscrire leurs propositions dans cette double dynamique, alliant une approche à grande échelle (grands principes urbains et paysagers à court, moyen et long terme, vision stratégique) et des projets localisés, concrets et réalisables. Face à un avenir incertain, la question se pose : comment concevoir des stratégies qui orientent les projets urbains et paysagers tout en restant suffisamment flexibles pour intégrer de nouveaux événements et éléments dans les années à venir ? En parallèle, quelle démarche tactique adopter pour préfigurer les qualités que les aménagements tangibles souhaitent insuffler aux espaces ciblés ? Enfin, quelles réflexions architecturales pourraient favoriser un renouvellement programmatique des bâtiments ciblés, en repensant leur usage, leur intégration et leur contribution à la redynamisation du patrimoine, à la vie quotidienne de Brignoles et à la revitalisation de l'espace urbain ?

## SUITES DU CONCOURS ENVISAGÉES

Le renouvellement de la concession d'aménagement liée au programme Action Cœur de Ville pourrait intégrer des processus de projet urbain, notamment par l'élaboration d'un plan-guide issu des réflexions menées dans le cadre d'Europan. Ce document pourrait enrichir les orientations de la future concession, en particulier sur la zone de Saint-Jean. Une mise au point concertée de ce plan-guide, éventuellement couplée à une mission de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère, pourrait s'inscrire dans les actions portées par Action Cœur de Ville.

Dans deux ans, la gare sera engagée dans un projet de réhabilitation. Bien que les temporalités restent à définir, l'agglomération pourrait initier des études de faisabilité architecturale ou une mission opérationnelle dans le cadre des suites d'Europarc. Toute fonction résidentielle est exclue, en raison des contraintes liées à la servitude des voies et de la volonté affirmée d'ouvrir ce lieu au public. Pensée comme un pôle culturel et patrimonial, la gare occuperait une position stratégique dans la connexion entre le quartier de la gare, la ville ancienne et les nouveaux quartiers.

Les projets d'urbanisme transitoire et réversible sur le faisceau ferré pourraient constituer une démarche à envisager par l'agglomération à moyen terme. Malgré les nombreuses complexités techniques et réglementaires liées au site, la récupération hypothétique de la gestion des voies par l'agglomération pourrait être explorée. Ce projet pourrait également s'appuyer sur le soutien de l'État et de structures telles que le GIP.

Le Programme d'Action pour la Prévention des Inondations pourrait être enrichi par des réflexions sur les aménagements des berges, où le traitement paysager demeure limité et le cheminement public manque d'animation. Les rives du Caramy, et en particulier le parcours et les esplanades de la rive droite, offrent un fort potentiel pour renforcer la biodiversité tout en développant des activités quotidiennes et événementielles, telles que la découverte du milieu ripisilve, des parcours sportifs, de santé et des événements culturels. Des aménagements transitoires pourraient jouer un rôle de laboratoire, permettant de tester et d'anticiper des interventions urbaines durables, tout en répondant aux enjeux environnementaux.

## SUGGESTIONS POUR LA COMPOSITION DES ÉQUIPES

Europarc France et les acteurs du territoire Brignolais invitent les candidats et candidates à composer des équipes pluridisciplinaires associant architectes, paysagistes, urbanistes, géographes, sociologues en mobilisant autant que possible des compétences complémentaires dans le champ de l'environnement et du développement durable. Des compétences juridiques et économiques peuvent également être bienvenues afin de développer des scénarios en montages de projets. Ainsi, des expertises sur l'histoire et le patrimoine pourraient aussi être sollicitées dans le cadre du concours et de sa suite. Les équipes sélectionnées pourront être appelées à renforcer leurs compétences pour l'engagement de suites opérationnelles.

## LISTES DES DOCUMENTS EN TÉLÉCHARGEMENT

---

### AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

FR-BRIGNOLES-C-AP1-1 FR-BRIGNOLES-C-AP1-3  
FR-BRIGNOLES-C-M1  
FR-BRIGNOLES-C-M2-1 à FR-BRIGNOLES-C-M2-6

### SITE D'ÉTUDE - ÉCHELLE URBAINE

FR-BRIGNOLES-SS-AP1-1 à FR-BRIGNOLES-SS-AP1-3  
FR-BRIGNOLES-SS-AP2-1 à FR-BRIGNOLES-SS-AP2-2  
FR-BRIGNOLES-SS-P1 à FR-BRIGNOLES-SS-P33-historique  
FR-BRIGNOLES-SS-M1-1 à FR-BRIGNOLES-SS-M1-2 & FR-BRIGNOLES-SS-M1-key  
FR-BRIGNOLES-SS-M2-1 à FR-BRIGNOLES-SS-M2-3 & FR-BRIGNOLES-SS-M2-key

### SITE DE PROJET

FR-BRIGNOLES-PS-AP1-1 à FR-BRIGNOLES-PS-AP1-2  
FR-BRIGNOLES-PS-P1 à FR-BRIGNOLES-PS-P33  
FR-BRIGNOLES-PS-M1  
FR-BRIGNOLES-PS-M2  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-1  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-2-coupe  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-2-facade  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-2-int  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-2-toit  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-3-etage  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-3-facade coupes  
FR-BRIGNOLES-PS-M4-3-RDC

### TEXTES

FR-BRIGNOLES-T1 à FR-BRIGNOLES-T10

### SITES WEB

Agglomération Provence Verte : [www.caprovenceverte.fr](http://www.caprovenceverte.fr)  
Musée des Comtes de Provence : <https://museesetcentresdart.caprovenceverte.fr/>  
Ville de Brignoles : [www.brignoles.fr](http://www.brignoles.fr)  
Office de Tourisme communautaire : [www.la-provence-verte.net](http://www.la-provence-verte.net)  
Office de Tourisme du Var : [www.visitvar.fr](http://www.visitvar.fr)  
SCOT Provence Verte Verdon : [www.paysprovenceverteverdon.fr](http://www.paysprovenceverteverdon.fr)  
PLU en vigueur de Brignoles : <https://plu.brignoles.fr/#/>  
PADD du PLU en révision : <https://www.calameo.com/read/000527870aaebcc7171e7>

## SOMMAIRE

---

AVANT-PROPOS	p.3
THÈME E18 : RE SOURCER	p.5
INFORMATIONS GÉNÉRALES	p.7
LA RELATION AU THÈME	p.9
Les enjeux du site au regard du thème	
Les attentes spécifiques de l'agglomération et de ses partenaires	
Les orientations programmatiques et questions posées	
CONTEXTE	p.19
Territoire, géographie et paysage	
Patrimoine architectural et urbain	
Données sociales, culturelles et économiques	
Milieus, humains et non-humains	
SITE DE RÉFLEXION	p. 31
Description du site	
Études et projets connexes en cours	
SITE DE PROJET	p. 45
Enjeux du site : Liaisons, transition et pivot	
Description du site	
Attendus, orientations programmatiques ou attentes de propositions d'usages	
PRÉFIGURATION DES SUITES DU CONCOURS	p. 58
Vers un projet processus	
Suites du concours envisagées	
Suggestions pour la composition des équipes	

E U R  
P A O  
N <sup>FR</sup>

