Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

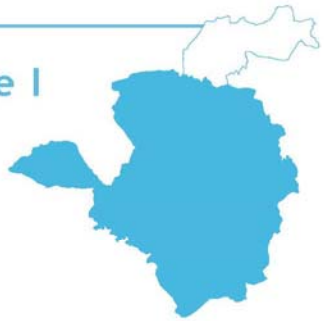
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DRACÉNOISE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DRACÉNOISE

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Rapport de présentation Livre I

Diagnostic socio-économique
et spatial



DOCUMENT POUR ARRÊT
DÉCEMBRE 2018

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

SOMMAIRE

1. L'ETAT DU DEVELOPPEMENT 5

1.1 LE POSITIONNEMENT DE LA DRACENIE : LA COMPOSANTE PRINCIPALE DU VAR INTERIEUR 6
1.1.1 La Dracénie entre Méditerranée et Alpes : le Var intérieur 6
1.1.2 La Dracénie une grande aire urbaine à l'échelle régionale 9
1.1.3 La Dracénie et le littoral 10
1.1.4 La Dracénie et le SRADDET 11
CONSTATS- QUESTIONS 13

1.2 LE BOULEVERSEMENT DU PEUPLEMENT 14
1.2.1 Une croissance démographique qui vient de loin dans le temps 14
1.2.2 Un développement démographique homogène dans l'espace 15
1.2.3 Un ralentissement progressif 17
1.2.4 Une histoire de soldes migratoires 18
CONSTATS-QUESTIONS 23

1.3 LE DÉVELOPPEMENT- UNE DYNAMIQUE AVEREE 25
1.3.1 Une vue d'ensemble du système productif 25
1.3.2 La dynamique du marché de l'emploi 28
1.3.3 La situation des revenus 30
1.3.4 Analyses sectorielles 30
CONSTATS-QUESTIONS 35

2. L'ETAT DE L'AMENAGEMENT 37

2.1 L'ARMATURE URBAINE DE LA DRACENIE 37
2.1.1 L'analyse des constituants de l'armature urbaine 39
2.1.2 La détermination de l'analyse urbaine 42
2.1.3 Efficacité et équité de l'armature urbaine 44
2.1.4 Vers de nouveaux grands projets d'équipements et de services 45
CONSTATS-QUESTIONS 46

2.2 L'ARMATURE DES RESEAUX ET SERVICES DE DÉPLACEMENT 46
2.2.1 Les demandes de mobilités 46
2.2.2 La réponse par les infrastructures et services de déplacement 48
CONSTATS-QUESTIONS 54

2.3 LA MORPHOLOGIE URBAINE- LES USAGES DE L'ESPACE 56
2.3.1 La Dracénie : une morphologie urbaine en archipel 56
2.3.2 Les tissus urbains : formes, densités, évolutions 58

2.4 ANALYSE DES DOCUMENTS D'URBANISME COMMUNAUX 66
2.4.1 Les zonages 66
2.4.2 Que sont devenues les ex-zones NB ? 67
2.4.3 Les capacités d'accueil 69
2.4.4 Identification des capacités de densification et mutation 71
CONSTATS - QUESTIONS 71

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

3. LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE 73

3.1 LA PREVISION DEMOGRAPHIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE 73
3.1.1 Les scénarios d'évolution démographique 73
3.1.2 L'évolution de la pyramide des âges 75
3.1.3 La prévision démographique du schéma de cohérence territoriale 76
CONSTATS ET PREVISIONS 77

3.2 LA PREVISION ECONOMIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE 79
3.2.1 Au niveau national - le PIB : une phase de croissance suivie de l'atonie depuis 2008. 78
3.2.2 Au niveau de la Dracénie - les moteurs de la croissance : quelle prévision ? 79
CONSTATS ET PREVISIONS 81

DU DEVELOPPEMENT A L'AMENAGEMENT 82

4. LES BESOINS DE DEVELOPPEMENT 86

4.1 LES ESPACES AGRICOLES - LEUR « CONSOMMATION» 86
4.1.1 Analyse de l'évolution des surfaces agricoles : AGRI 86
4.1.2 L'économie agricole en synthèse 92

4.2 LES ESPACES NATURELS- LEUR EVOLUTION 95
4.2.1 Analyse de l'évolution des espaces naturels 95
4.2.2 Les espaces boisés et forestiers 96
4.2.3 L'artificialisation de l'espace 101
CONSTATS -QUESTIONS 101

4.3 LES EQUIPEMENTS COMMERCIAUX 103
4.3.1 Les dépenses commercialisables 104
4.3.2 L'offre commerciale : aujourd'hui et demain ? 104
CONSTATS ET QUESTIONS 109

4.4 LE FONCIER ET L'IMMOBILIER A VOCATION ECONOMIQUE 112
4.4.1 La grande industrie, grande absente en dracénie 112
4.4.2 Importance, a contrario, de l'artisanat 113
4.4.3 Les espaces dédiés aux activités économiques 113
CONSTATS ET QUESTIONS 117

4.5 LE LOGEMENT ET L'EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT 118
4..1 Le logement et l'activité de construction en dracénie 118
4.5.2 Le logement social : besoins et répartition 122
CONSTAT ET QUESTIONS 124

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Le Livre I du rapport de présentation est consacré au Diagnostic social, économique et spatial du territoire de la communauté d'agglomération Dracénoise.

Il est organisé en quatre chapitres. Le premier présente **l'état du développement des activités humaines** en mettant l'accent successivement, sur le positionnement du territoire dans son contexte départemental et régional, puis sur la « révolution » démographique qui l'a caractérisé et, enfin, sur le système productif territorial et ses incidences sociales.

Le second chapitre présente **l'état de l'aménagement** en analysant, successivement, l'armature urbaine, puis celle des réseaux et services de déplacement vis-à-vis desquels sont répertoriés les besoins dans ce domaine, avant de décrire la morphologie urbaine du territoire et de rendre compte de la situation présente des documents d'urbanisme communaux en identifiant leurs capacités d'accueil et les espaces à privilégier s'agissant de la densification et de la mutation urbaines.

Le troisième chapitre rend compte des **prévisions démographique et économique** propres au schéma.

Sur la base de ces prévisions il déduit, dans un quatrième chapitre, une appréciation générale des **besoins répertoriés de développement et d'aménagement.** C'est l'occasion de présenter successivement les analyses de l'évolution des espaces agricoles, naturels et forestiers, puis les constats et les enjeux relatifs à trois domaines de l'aménagement correspondant à ce qu'il est particulièrement attendu du contenu matériel de tout schéma de cohérence territoriale : les équipements commerciaux, les zones d'activités économiques et l'habitat[1].

Dans la plupart des cas l'identification de constats s'accompagne de l'énoncé de questions correspondant à autant d'enjeux. Les questions sont très ouvertes, ce qui a permis d'animer efficacement la présentation et la validation du Diagnostic social, économique et spatial.

Les éléments de débat et de réponses aux questions ont conduit logiquement à la mise au point du projet d'aménagement et de développement durables (le PADD).

[1] Les perspectives d'évolution relatives à l'environnement s'agissant, en particulier, des mesures nécessaires à la préservation de la biodiversité, sont analysées au livre II.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CHAPITRE 1- L'ETAT DU DEVELOPPEMENT

Le développement est-il autre chose que l'accroissement de toutes les richesses : humaines, économiques, sociales, territoriales et environnementales ?

Cette définition large peut appeler deux remarques :

R1- Le développement ainsi défini dépasse le seul aspect croissance économique tout en y faisant sa part, car les richesses monétaires contreparties de la croissance économique constituent un « aliment » essentiel du développement.

R2- François Perroux avait déjà, il y a plus de 50 ans, posé une définition large du développement, en mettant l'accent sur le développement humain équilibré. Sous l'influence des programmes des Nations-Unies respectivement pour le développement et l'environnement (PNUD et PNUE) réunis sous la présidence de Mme G. Bruntland[2] a été ajouté, à la fin des années 80, l'aspect environnemental: les patrimonialités naturelles. D'où la notion de développement durable tout à la fois classique et renouvelée.

L'analyse de l'état du développement se déploie dans trois sections qui traitent successivement du positionnement du territoire dans son environnement géographique, puis de sa trajectoire démographique si exceptionnelle et enfin de sa situation économique et sociale.

[2] Ancienne première ministre de Norvège

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.1- LE POSITIONNEMENT DE LA DRACENIE - LA COMPOSANTE PRINCIPALE DU VAR INTERIEUR

Au cours de l'histoire, Draguignan a été une terre de passage mais aussi depuis longtemps une petite capitale.

A la grande échelle européenne la Provence, en effet, a toujours été à l'entrecroisement de deux axes d'expansion des hommes, des pouvoirs et des investissements : l'axe nord-sud, *l'axe rhodanien,* et l'axe est-ouest courant de la Catalogne à l'Italie du Nord – *l'axe latin* –. La Dracénie relève du deuxième axe et, à ce titre, est depuis longtemps une terre de passage[3].

Théâtre et sous-préfecture : ces bâtiments néo-classiques du 19ème siècle et les boulevards de type haussmannien qui les desservent illustrent et incarnent la tradition administrative de la ville de Draguignan, cité anciennement comtale et ville capitale historique de la Provence, pendant, à l'est, d'Aix- en-Provence à l'ouest.

Ce positionnement administratif, supérieur, est et reste d'autant plus confirmé qu'il vient en quelque sorte pallier en partie les conséquences du choc qu'a été en 1974 le transfert de la préfecture du Var de Draguignan à Toulon[4].

1.1.1- La Dracénie entre Méditerranée et Alpes : le Var intérieur

Le territoire du schéma n'appartient pas au littoral mais y conduit, tout proche à moins de 10km depuis Le Muy. Elle ne relève pas des Alpes provençales mais elle s'en approche altimétriquement et climatiquement dans sa partie septentrionale.

Alors? Autant dire qu'elle est une des parties constitutives du Var intérieur appelé aussi Moyen Var, ces deux appellations rendant bien compte de cette **situation d'entre-deux** qui est aussi celle du Pays de Fayence à l'est et des territoires du Cœur-du-Var et de la Provence Verte à l'ouest.

Ces quatre territoires de SCoT constitutifs de la plus grande part du Var intérieur ont des caractéristiques communes mais présentent aussi des différences qui permettent de parler de la singularité de celui de la Dracénie.

Similitude surtout s'agissant de la très vive progression démographique qui a fait passer le Var intérieur d'une population avoisinant 100 000 habitants au

[3] Sans remonter aux légions romaines, on peut évoquer celui de Charles Quint, de sa cour et de ses armées en 1536, à l'époque des guerres d'Italie ; passage qui fut particulièrement mouvementé, pour ne pas dire hostile, au Muy, fidèle comme toute la Provence au rattachement à la France
[4] Qui avait, il est vrai, été transférée de Toulon à Draguignan en 1798

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

tournant de la décennie des '70' à un chiffre trois fois supérieur en 2015. Le Var littoral représentait auparavant -peut-on dire jadis ?-cinq fois la population de celle du Var intérieur ; aujourd'hui le rapport n'est plus que de 2,5. Il est d'ailleurs significatif que la nouvelle carte des cantons, fondée notamment sur le principe de l'équité de la représentation démographique, accorde 15 cantons au littoral, 7 au Var Intérieur et au Haut Var, le dernier des 23 cantons du département relevant un peu du littoral (Roquebrune sur Argens) et beaucoup du Var Intérieur avec l'ensemble de l'ancien canton de Fayence. Soit un nombre de cantons littoraux simplement égal à 2 fois celui des territoires varois non littoraux.

Mais différence marquée quant au profil socio-économique et à la trajectoire de développement. Les trois territoires de Provence Verte, Cœur-du-Var et Fayence, sont d'abord des territoires de développement de la résidence. La région de Draguignan, elle, se distingue par l'importance, l'ancienneté mais aussi le renouvellement de sa base économique. Selon la formule de l'économiste autrichien Schumpeter, *le processus de destruction créatrice* caractéristique du développement y est bien à l'œuvre. Si Draguignan n'est plus que sous-préfecture, la ville demeure une place administrative importante pour l'Est du département (Palais de Justice, et centre hospitalier notamment) mais plus encore elle s'est renouvelée en devenant une des plus importantes places militaires de France (deux régiments, deux écoles d'application et un, sinon le plus grand, camp militaire d'entraînement d'échelle européenne localisé sur le Plateau de Canjuers.

La conséquence de cette singularité du territoire est la nette différence concernant le taux de concentration des emplois : rapport entre la population active résidente et le nombre d'emplois localisés sur le territoire.

TAUX DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI

	DRACENIE	FAYENCE	CŒUR DU VAR	PROV. VERTE	VAR ESTEREL Méditerranée	VAR
Taux de concentration 2012	**0,89**	0,63	0,71	0,67	1,01	**0,92**

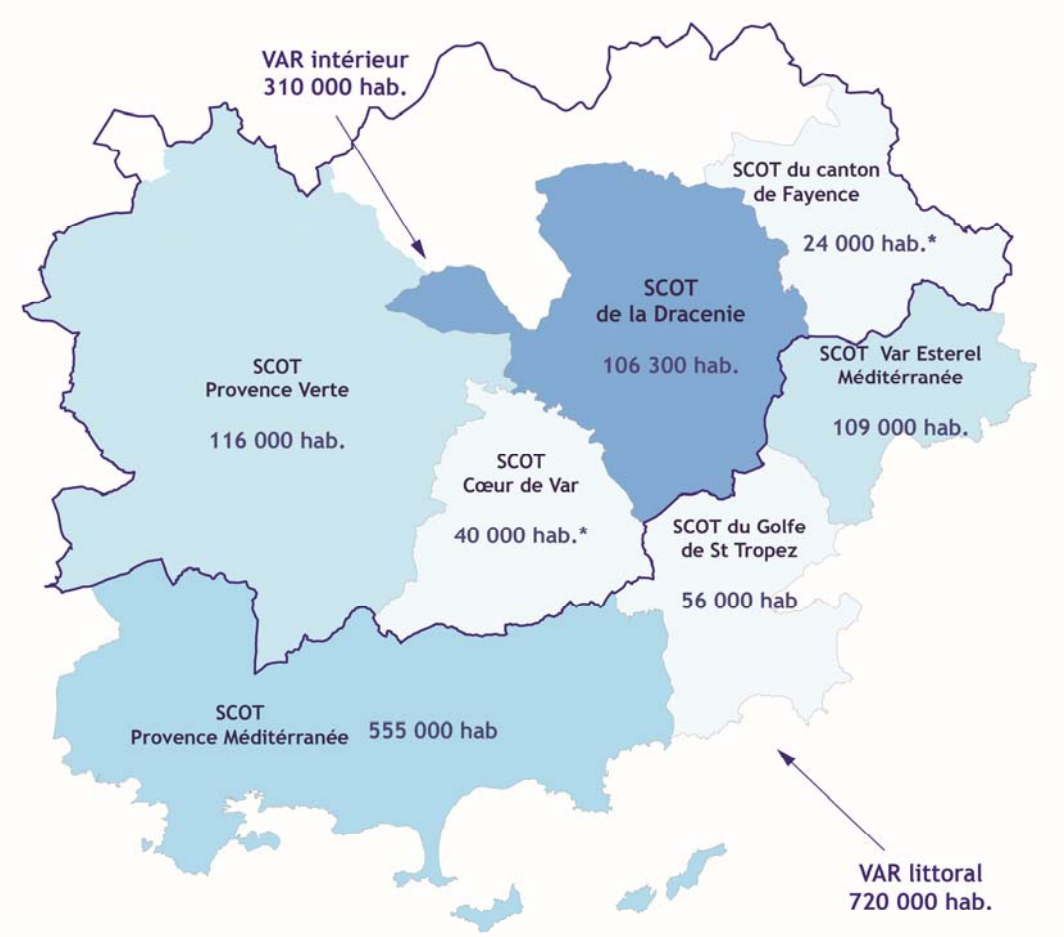
Source- Insee ; Chiffres clés (données 2012) emploi données locales- tableaux T5

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Le tiers, environ, de la population active des trois composantes du Var intérieur, que sont Provence Verte, Cœur du Var et Fayence, ont un emploi à l'extérieur de leur territoire de résidence. Pour le territoire du schéma, la proportion correspondante est proche de seulement un dixième. Ainsi, par exemple, le nombre de navetteurs domicile-travail y est-il proche en solde de 4000 alors que pour la Provence Verte, à la population active de même ordre, ce nombre est trois fois supérieur, à hauteur de 12000.

En Dracénie la formule familière «*on vit et travaille au pays*» se vérifie mieux que dans les autres composantes du Var intérieur. Dès lors nulle surprise à constater que le rang de Draguignan, dans l'armature urbaine régionale, est tout aussi singulier que sa situation économique dans le Var intérieur.

LES TERRITOIRES DES SCOT DU VAR (géographie et populations 2013)

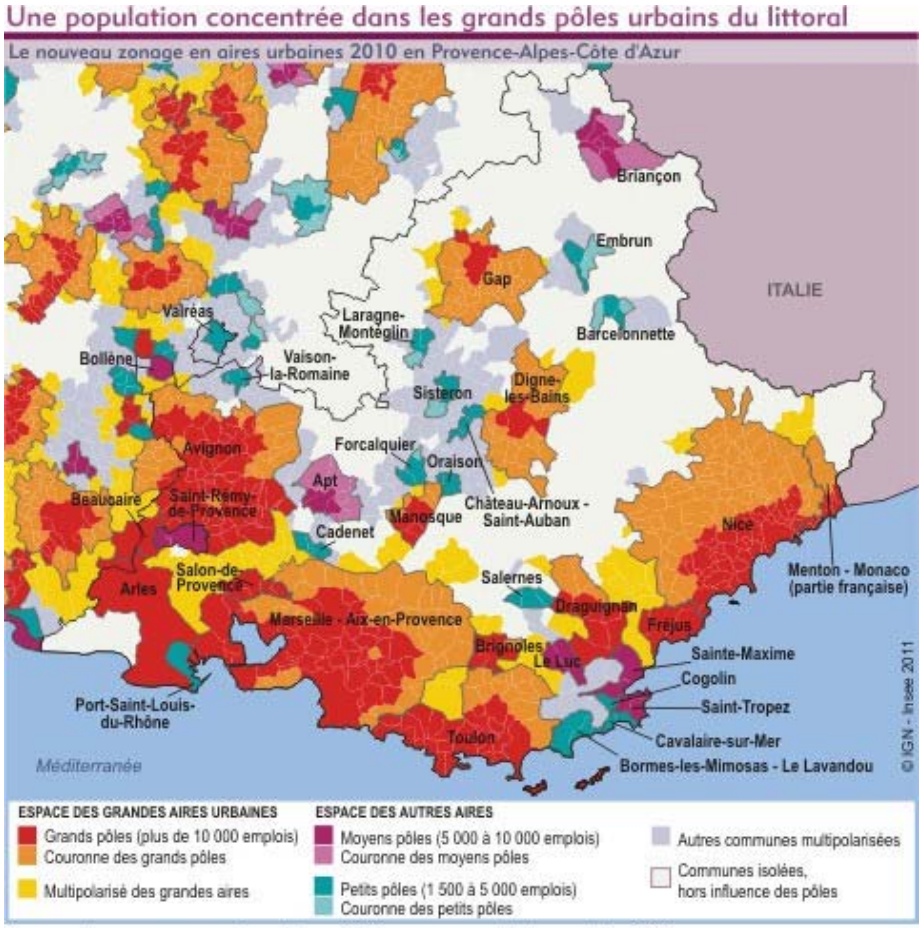


Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.1.2- La Dracénie une grande aire urbaine à l'échelle régionale

La région Provence Alpes Côte d'Azur est très urbanisée : près de 700 des 963 communes qui la constituent appartiennent à des aires urbaines qui elles-mêmes s'étagent en trois catégories, selon le nombre d'emplois rassemblés dans les pôles qui en constituent le cœur. Les grandes (au nombre de 13), les moyennes (au nombre de 7) et les petites (au nombre de 15).

Dans ce contexte très urbain, le territoire du schéma est constitué, d'une part, d'une des treize «grandes» aires urbaines dotée de son «grand pôle»: Draguignan (plus de 10000 emplois) et d'autre part d'une aire urbaine de plus petite catégorie avec Salernes classé «petit pôle urbain» (entre 1500 et 5000 emplois).



Source : Insee, zonage en aires urbaines 2010, recensement de la population 2008

La carte montre la singularité de l'aire urbaine dracénoise : bien séparée des trois grandes aires urbaines régionales (Marseille-Aix-en-Provence, Toulon et Nice, respectivement), et distincte de celle de Fréjus sur le littoral, elle apparaît comme un pôle et un relais entre l'ouest provençal et l'est azuréen.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Certes elle ne se classe qu'au sixième rang des grandes aires urbaines de la région mais son positionnement géographique singulier tout à la fois à mi-route entre la métropole marseillaise et la métropole niçoise et à mi-chemin entre le littoral et les Alpes provençales a joué un rôle important dans sa trajectoire de développement.

1.1.3- La Dracénie et le littoral

Les hommes et les richesses se concentrent depuis longtemps sur les littoraux. Cet état de fait va en s'accroissant, à l'unisson des échanges à l'échelle internationale (la mondialisation) et de l'attrait pour des localisations balnéaires (développement de l'économie résidentielle et du tourisme).

Cette littoralisation des activités humaines caractérise bien la région Provence Alpes Côte d'Azur. Les 180 communes considérées comme littorales sur un total de 963- regroupaient plus de 70% de la population –environ 3 300 000 habitants- sur un espace représentant seulement 18% du total (5600 km2) ; soit une densité résidentielle de 575 habitants/ km2, densité très élevée de l'ordre du double de la densité moyenne des Pays-Bas, pays européen à la densité maximale.

Cela dit, on a vu *supra* que le mouvement s'est inversé dans le Var avec le surgissement démographique et économique du Var intérieur, symbolisé par la reconnaissance de Draguignan comme grande aire urbaine.

Une fois de plus se vérifie ce qu'a bien mis en lumière le géographe Hervé Le Bras: en matière démographique «les basses pressions (comprendre basses densités) attirent les hautes pressions».

Tel est bien le cas de l'Est du Var. En effet, est éclairante la comparaison des trajectoires économiques et démographiques entre la Dracénie et la communauté d'agglomération de Var Esterel Méditerranée (la CAVEM) organisée autour des villes de Fréjus, Saint Raphaël et Roquebrune sur Argens, notamment.

EVOLUTIONS POPULATION ET EMPLOI

2009-2014 Evolutions-	Dracénie	CAVEM
... de la population (% annuel)	**1,4**	**0,3**
...de l'emploi (% annuel)	**1,5**	**0,0**

Site Insee ; statistiques locales 2017

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Les deux territoires ont des données comparables quant à la population et le nombre d'emplois qui y sont localisés. Par contre les rythmes de développement, dans les années récentes, diffèrent fortement: plus de quatre fois plus pour la croissance démographique et un vif développement de l'emploi en Dracénie à comparer à un simple maintien dans la CAVEM.

1.1.4- La Dracénie et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) de la région Provence Alpes Côte d'Azur[5] (PACA), se pose logiquement la question de la définition de l'armature urbaine à l'échelle régionale.

En rupture, en cela, avec l'approche territoriale du précédent document d'aménagement- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (S.R.A.D.T.), il met en avant une organisation générale de l'espace régional définie par la reconnaissance de quatre composantes intitulées « systèmes » (territoriaux).

Dans ce cadre la Dracénie relève du système azuréen, dont elle constitue la bordure occidentale. De fait, le département du Var est alors scindé en deux parties avec, s'agissant de sa partie Est rattaché au système azuréen, non seulement le territoire du schéma mais aussi celui des intercommunalités respectivement du canton de Fayence, de la communauté d'agglomération de Var Esterel Méditerranée et celle du Golfe de Saint-Tropez. Toute la grande moitié Ouest du département est, elle par contre, rattachée au système Provençal.

On peut comprendre que les auteurs du SRADDET souhaitent déterminer à la grande échelle régionale un format d'analyse géographique fondé sur de très grandes mailles territoriales. On ne peut que constater le penchant « naturel » des démarches d'échelle régionale de s'abstraire, un peu par principe, de l'échelle départementale. On peut également adhérer à l'idée selon laquelle l'Est du Var, terre de villes moyennes et donc de polycentrisme, se distingue de son alter ego occidental, très marqué par l'importance et le rayonnement de la métropole toulonnaise, ainsi d'ailleurs que par celle d'Aix-en-Provence. Il est vrai aussi qu'il en est séparé par une sorte de frontière naturelle que constitue le massif des Maures.

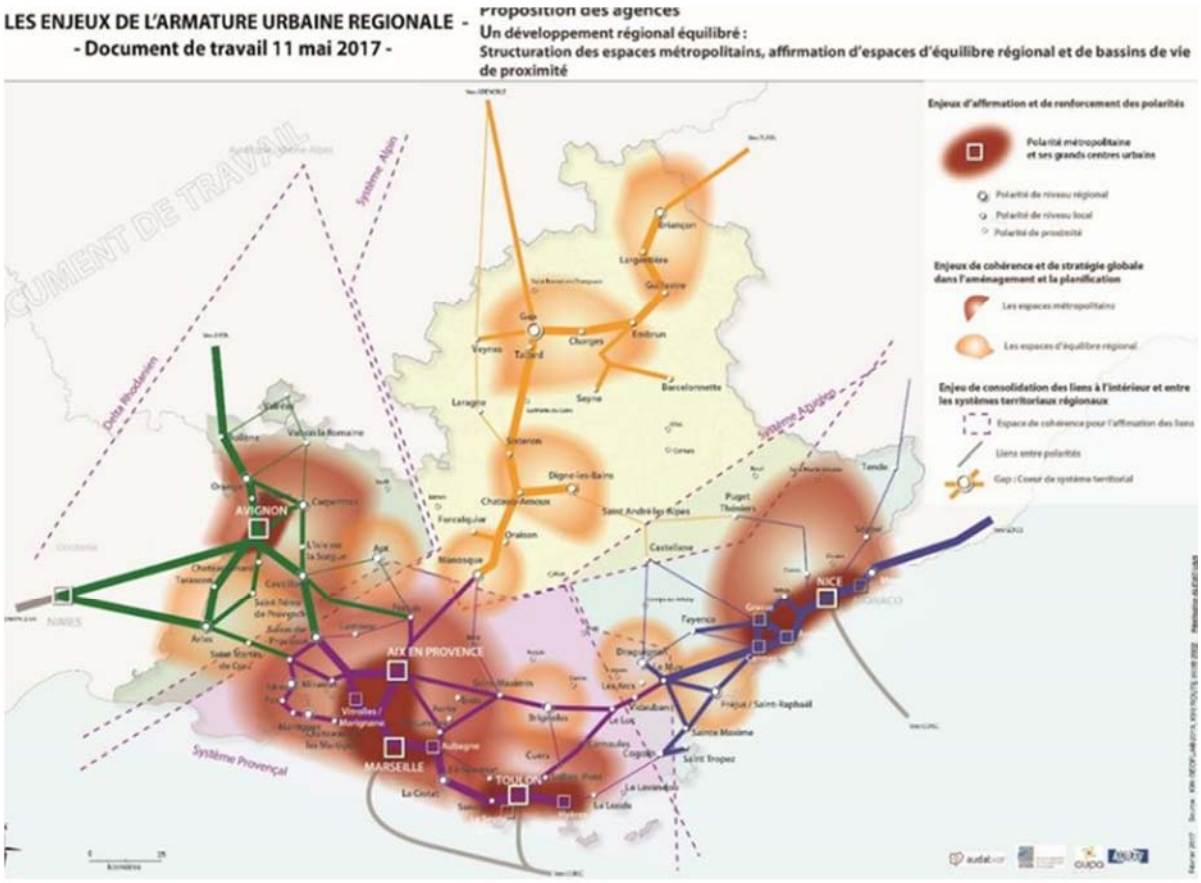
[5] Ces schémas ont été institués, à l'échelle régionale, par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Cela dit, le département du Var, tout coupé en deux qu'il soit par le document régional, existe et continuera, longtemps encore, d'exister. Quant au rattachement de la Dracénie au « système » azuréen, il est vraiment ténu s'agissant par exemple des déplacements domicile-travail et même des migrations résidentielles. Et, pour faire référence aux barrières naturelles, celle que constitue le massif de l'Esterel entre l'est du Var et le littoral azuréen vaut bien celle du massif des Maures. Les tracés actuels et éventuels des grandes voies d'accès routières comme ferroviaires en témoignent bien.

C'est dans ce cadre analytique, très vaste et plutôt disparate où les variances[6] intra-« systèmes » sont plus fortes que la variance entre les « systèmes », que vont être définies les règles normatives du document régional.

En toute hypothèse, ce qui importe en la matière est que la Dracénie ne soit pas considérée, par les auteurs du SRADDET, comme l'arrière-pays de la métropole azuréenne, ce qu'il n'est d'ailleurs pas dans la réalité des évolutions des géographies humaine et économique.



Source :
http://www.regionpaca.fr/fileadmin/documents/En_savoir_plus/Guide_aides/SRADDET_Doc_42_-_Projet_de_strategie_regionale_-_juillet_2017.pdf; page 9

6 C'est-à-dire les écarts, au sens statistique du terme

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CONSTATS- QUESTIONS

La Dracénie positionnée entre la Riviera maralpine avec la métropole niçoise et la grande conurbation Marseille-Aix et Toulon, mais aussi, d'autre part, entre le littoral et la haute montagne provençale, est depuis toujours un territoire de passage et un carrefour à l'échelle régionale.

Ses habitants et entreprises sont évidemment dans une relation d'interdépendance avec ces aires urbaines plus que millionnaires en population et dotées de tous les attributs et services de grandes places centrales à l'échelle européenne.

Mais la Dracénie vit aussi, depuis de nombreuses années, une autre histoire que celle qui fut la sienne dans l'époque où elle était préfecture du département du Var. Comme l'ensemble du Var intérieur elle connaît un bouleversement démographique et économique qui l'a projetée sur une trajectoire de développement qu'elle n'avait pas connue jusqu'alors.

Elle a capitalisé ses atouts de positionnement antérieurs et développé de nouveaux secteurs de développement : économie de la Défense et économie résidentielle liée à l'accroissement démographique, notamment. Cela lui confère une autonomie économique et résidentielle assez remarquable en tout cas en comparaison avec les autres composantes du Var intérieur.

C'est pourquoi la Dracénie peut être caractérisée comme un territoire d'attirance et, à ce titre, se situe, vis-à-vis des territoires littoraux et de leurs métropoles millionnaires dans une logique au moins autant d'indépendance que de dépendance, soit ce qu'on désigne communément comme une situation d'interdépendance.

L'enjeu du schéma de cohérence territoriale n'est-il pas alors de contribuer à pérenniser cette situation d'interdépendance vue comme l'heureuse combinaison de la souhaitable indépendance et de l'inévitable dépendance?

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.2- LE BOULEVERSEMENT DU PEUPLEMENT

En 1954, le Département du Var comptait 413 000 habitants représentant 1% de la population française métropolitaine. En 2014, le Var compte aux environs de 1 040 000 habitants, soit deux fois et demi ce qu'elle était 60 ans plus tôt et pas loin de 2% de la population nationale. La France (hors l'Outre Mer), eût-elle suivi la même trajectoire de développement démographique, compterait aujourd'hui près de 100 millions d'habitants et non pas 64 millions.

En 1954, la Dracénie était peuplée d'un peu moins de 30 000 habitants, soit un cinquième de la population d'alors de la ville de Toulon. En 2014, sa population a plus que triplé et le poids démographique de ses quelque 106 000 habitants la situe à près des deux-tiers de celui de la ville-préfecture (165 500 habitants).

1.2.1- Une croissance démographique qui vient de loin

La croissance de la population du territoire vient de loin, comme celle plus généralement de l'ensemble du littoral méditerranéen. Cependant, il est remarquable de noter aussi qu'elle est plus rapide que celle du Var et de la région P.A.C.A. avec respectivement aux environs d'un demi et d'un point de croissance annuelle en plus.

En 1962, la population de la Dracénie représentait 7% de celle du département du Var, en 2014 son prorata dépasse les 10%.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA DRACÉNIE, DU VAR ET DE P.A.C.A. DE 1962 À 2014

	DRACÉNIE	VAR	P.A.C.A.
1962	32 686	470 000	2 819 000
1968	39 233	556 000	3 299 000
1975	45 852	626 000	3 676 000
1982	57 700	708 000	3 965 000
1990	70 504	815 000	4 258 000
1999	80 405	898 000	4 506 000
2014	106 300	1 038 000	4 938 000
Taux de croissance annuel moyen 1962/2014	**2,0%**	**1,4%**	**1,05%**

Source INSEE – Recensements de la population 1962 à 2014 (données historiques)
Note : le territoire dans sa géographie à 19 communes

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.2.2- Un développement démographique homogène dans l'espace

Le tableau ci-après le montre bien : les 19 communes relevant de la territorialité du SCoT sont toutes dans une trajectoire démographique de croissance ; et cela qu'elles soient localisées au nord, au centre ou au sud.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES 19 COMMUNES DU SCHEMA.

	1962	1990	1999	2009	2015
Ampus	345	622	707	900	940
Bargemon	668	1 069	1 217	1 480	1430
Callas	538	1 276	1 388	1 810	1850
Châteaudouble	247	322	381	460	470
Claviers	316	597	553	610	690
Figanières	481	1 634	2 230	2 540	2600
Montferrat	180	629	642	1 245	1520
Draguignan	14 522	30 183	32 200	36 600	40280
Flayosc	1 312	3 233	3 920	4 450	4340
Lorgues	2 865	6 340	7 320	8 950	9040
La Motte	676	1 993	2 340	2 910	2930
Trans-en-Provence	1 290	4 003	4 780	5 520	5690
Les Arcs-sur-Argens	3 140	4 744	5 334	6 300	7140
Le Muy	3 128	7 248	7 826	9 000	9360
Taradeau	367	1 151	1 619	1 730	1810
Vidauban	2 611	5 460	7 311	10 900	11390
Salernes	2 233	3 012	3 260	3 570	3890
Sillans-la-Cascade	141	438	414	580	740
Saint Antonin du Var	300	405	484	620	750
Total	**35 360**	**74 360**	**83 930**	**99 300**	**106 860**

Source- site Insee : populations légales valant pour 2015; en ligne décembre 2017- arrondies à la dizaine

Les rythmes de croissance passés ou actuels diffèrent mais cela ne change pas, pour l'essentiel, ce fait important d'une homogénéité territoriale de la croissance démographique.

- Les petites communes du nord – Ampus, Bargemon, Callas, Châteaudouble et Claviers– ont vu leur population plus que doubler et souvent tripler depuis 1962. La croissance a été encore plus marquée respectivement à Figanières et Montferrat (les deux communes les plus concernées par le camp de Canjuers) avec plus qu'un quintuplement de la population depuis 1962.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

- Les trois communes qui font partie depuis 2013 de la communauté d'agglomération -Salernes, Sillans-la-Cascade et Saint Antonin du Var- ont vu, si on les agrège, l'ensemble de leur population à peu près doubler.

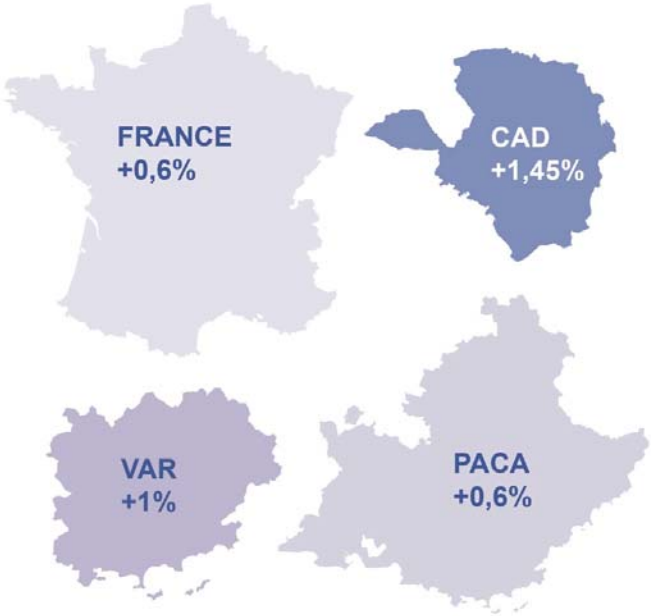
Dans la partie centrale du territoire du schéma, les rythmes de croissance sont d'une ampleur moindre mais concernent des effectifs beaucoup plus importants

- Très forts dans les communes initialement plus petites : Flayosc : plus que triplement de 1962 à 2015; La Motte et Trans en Provence: quadruplement ; marqué à Lorgues qui de 1962 à 2015 a triplé sa population.

- Evidemment, moindre en rythme mais très important en valeur absolue à Draguignan dont la population a presque été multipliée par trois depuis 1962, soit une augmentation de 26 000 habitants. Concernant la ville « chef-lieu » de la communauté d'agglomération, on remarque la vigueur du développement résidentiel des années récentes : clairement les implantations militaires et la réalisation de l'opération urbaine de Chabran y ont beaucoup contribué.

- Dans le sud de la communauté d'agglomération, les rythmes de croissance sont également de même ordre : plus marqué cependant à Vidauban qui a enregistré 4000 habitants supplémentaires de 1999 à 2015 (250 habitants en plus par année !). Les deux communes des Arcs sur Argens et du Muy ont respectivement vu leurs populations plus que doubler et tripler.

TAUX D'EVOLUTION ANNUEL DE LA POPULATION (1999-2014)



Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.2.3- Un ralentissement progressif

Un aphorisme boursier dit que *les arbres ne montent pas jusqu'au ciel*. En matière de démographie il en va à peu près de même et rien ne serait plus inexact que de prolonger les tendances de manière linéaire. D'abord parce que les facteurs de la démographie naturelle (taux de mortalité et de natalité) n'évoluent pas de façon linéaire s'ajustant au contraire sur les pleins et les creux de la pyramide des âges; ensuite parce que les composantes de la démographie migratoire (taux d'entrée et de sortie) s'ajustent eux aussi aux évolutions des pyramides d'âge et évoluent par ailleurs en fonction de comportements migratoires dont les déterminants sont nombreux, comme on va l'analyser infra.

Lors des années récentes, courant de 2009 à 2014, les taux d'évolution annuel sont plus faibles (1,4% comparé à 2,2%)[7]. Les effectifs du supplément annuel de population sont dès lors sensiblement moindres (+1450 habitants) que celui qui a caractérisé les années précédentes (de l'ordre de +2000 habitants). Evidemment s'agissant du développement et de l'aménagement les valeurs absolues importent plus que les taux. Pour faire image on peut dire que maintenant depuis 7 à 8 ans chaque année le territoire du schéma enregistre une population supplémentaire de l'ordre de celle de Bargemon alors qu'auparavant le croît annuel correspondait presque à celle de Figanières.

Ralentissement en Dracénie certes, mais moins marqué que sur le littoral est-varois dans son ensemble : l'écart de rythme de croissance s'accroît avec les territoires du Golfe de Saint-Tropez et de la communauté d'agglomération Var Esterel Méditerranée (la CAVEM).

	Variations annuelles de population	
	1999-2006	2009-2014
Golfe de Saint-Tropez	+ 1000	+400
CAVEM	+ 1300	+400
Dracénie	**+ 2 000**	**+1350**

Source site INSEE- séries historiques et statistiques locales 2017

[7] Sachant que plus une quantité progresse en valeur absolue, moins à quotité de croissance égale, le taux d'évolution sera élevé.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Pour en rester «au langage» des SCoT, il apparaît bien que les « besoins répertoriés »[8] du territoire du schéma, au moins au titre de la croissance démographique, sont maintenant nettement supérieurs à ceux des deux schémas littoraux, alors qu'auparavant ils étaient équivalents.

1.2.4- Une histoire de soldes migratoires

A/ Les migrations vers la Dracénie : analyses sur la période 1975-2006.

Le territoire de la communauté d'agglomération est attractif vis-à-vis des personnes et des familles. Depuis plusieurs décennies, le surcroît d'arrivants sur les partants – le solde migratoire – est, et de beaucoup, le principal moteur de la formidable croissance démographique. De 1975 jusqu'aux années 2005-2008 la composante migratoire était dans une proportion de 10 à 1 par rapport à la composante naturelle de l'évolution démographique (surcroît des naissances sur les décès). Ou, autrement dit, en longue période plus de 90% de la croissance de la population a été due aux comportements migratoires des « gens venus d'ailleurs». Cette prédominance est certes générale dans les territoires méditerranéens, mais elle était particulièrement marquée autour de Draguignan.

ESTIMATION EN LONGUE PÉRIODE (1962/2007) DES POIDS RESPECTIFS DES SOLDES MIGRATOIRE ET NATUREL DANS LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

	Solde migratoire	Solde naturel	Taux annuel de croissance
DRACÉNIE	**>90%**	**<10%**	**2,3%**
VAR	90%	10%	1,7%
P.A.C.A.	60%	40%	1,2%

Source : site INSEE

Ces « gens venus d'ailleurs » d'où venaient-ils précisément ? Dans la décennie des 90 (1990-1999), la réponse à cette question est simple : à 80% d'un ailleurs lointain et septentrional, à 20% du littoral, en l'occurrence de celui du Var Est et des Alpes-Maritimes.

[8]Pour reprendre la terminologie du code de l'urbanisme dans son article L141-3 « *Le rapport de présentation explique les choix retenus ….en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services* »

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

LIEU D'ORIGINE/DE DESTINATION DES ARRIVANTS ET DES PARTANTS VERS/DE LA DRACÉNIE ; 1990-1999

	Arrivants	*Partants*	Soldes	
			+	-
Littoral [06] et aire urbaine Fréjus y c. Saint-Tropez	4 400	3 200	**1200**	
Aire urbaine Toulon	1 100	1 400		**300**
Aire urbaine Marseille – Aix-en-Provence	1 050	1 000	**50**	
Autres communes de P.A.C.A.	3 050	3 000	**50**	
France du Sud	1 570	1 820		**250**
France du Nord	12 100	6 100	**6000**	
Étrangers - DOM	2 850	2 750	**100**	
TOTAL	**26 120**	**19 270**	**+7400**	**- 550**

Source : *INSEE.* Synthèse locale sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de la Dracénie. *2000*

On peut préciser géographiquement l'analyse en identifiant les mouvements migratoires résidentiels entre la Dracénie et les seules communes du SCOT de Var Est –Fréjus Saint Raphaël- (pour la période 1990 – 1999)

Entrants en Dracénie de résidents de la CAVEM	Sortants de Dracénie vers le territoire de la CAVEM
+ 2290	**- 1650**

Soit un solde positif de 640 personnes correspondant bien à une proportion importante (53%) du solde de +1200 des mouvements résidentiels entre l'ensemble du littoral azuréen et varois et la Dracénie. Mais au-delà de ces mouvements résidentiels de/dans la proximité, le fait essentiel demeurait celui de l'attirance lointaine : l'héliotropisme était le facteur premier des comportements migratoires. Les migrations résidentielles fondées notamment sur les différences de prix de l'immobilier entre Var intérieur et Var littoral n'étaient que facteur de 2ème ordre.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B/ Les migrations vers la Dracénie : analyses sur la période récente.

Cette analyse qui vaut pour les décennies précédentes vaut-elle toujours et selon les mêmes proportions ? Nous ne disposons pas d'une analyse aussi détaillée que celle qui à laquelle il a été fait référence dans le § précédent. Cependant des données établies par l'Insee-PACA (Analyse n°14; décembre 2011) permettent d'établir les quatre résultats suivants :

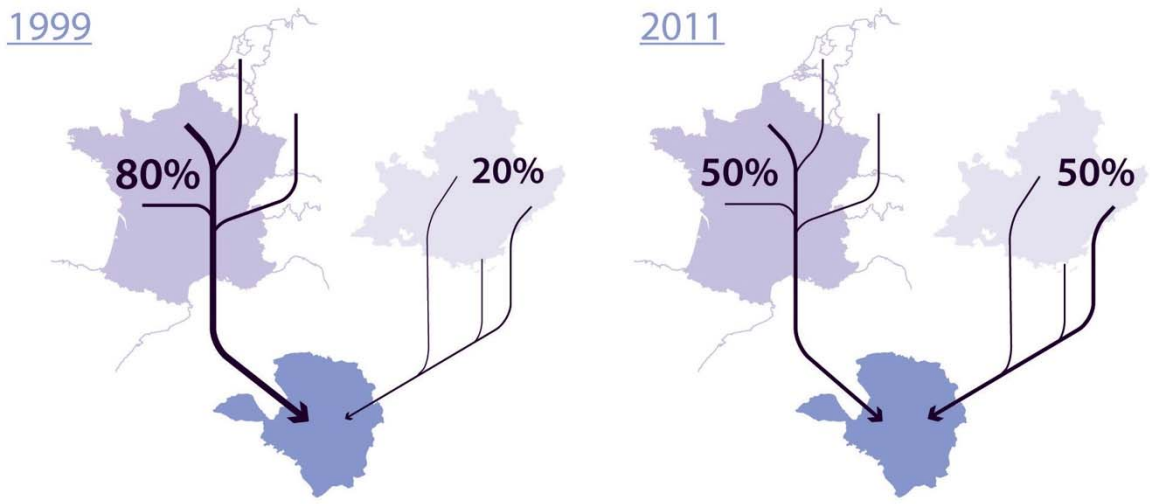
- effectivement le solde migratoire est en diminution. Sa valeur annuelle était précédemment de l'ordre de + 1900; il est maintenant de l'ordre de + 1100 ;

- précédemment la répartition des territoires d'origine des arrivants était à peu près 80 % depuis le «Septentrion» et 20 % depuis la région PACA, essentiellement le littoral. Il en va maintenant autrement avec une répartition identique entre les territoires de provenance. La répartition 80-20 est devenue 50-50.

- cela veut dire qu'aujourd'hui la motivation tenant au coût de l'immobilier et sans doute aussi à la recherche d'une plus grande aisance spatiale est un moteur important des arrivées dans le territoire du schéma.

- Ces migrations très fortes ont-elles un impact tout aussi fort sur les structures d'âge et de catégories socioprofessionnelles de la population de la CAD ?

UNE MODIFICATION DES LIEUX D'ORIGINE DES ARRIVANTS VERS LA DRACÉNIE



Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

C/ Impacts des flux migratoires : plutôt positifs sur les structures démographiques.

On associe souvent soldes migratoires importants et territoires méditerranéens avec la perception de sociétés locales où seraient présents et influents essentiellement les seniors et les inactifs.

La réalité est sensiblement différente en Dracénie.

- ✓ Une pyramide d'âge relativement jeune

Pour l'ensemble du Var intérieur les migrations en solde net « *consolident la structure d'âge de la population* » (citation tirée de Analyse n° 14-INSEE Paca) : elles sont en effet positives pour les classes d'âge adultes et jeunes de moins de 17 ans et ne sont négatives que pour les personnes en âge d'études post-bac et neutres pour les seniors.

Avec une telle structure d'âge des arrivants (nets des partants), on n'est pas surpris que la pyramide d'âge en 2014 de l'ensemble de la population du territoire ne soit pas caractérisée par un *indice de seniorité* élevé.

POIDS DES DEUX TRANCHES D'ÂGE EXTRÊMES

	DRACÉNIE	VAR	CAVEM	FRANCE
	2014	2014	2014	2014
< 20 ans	21,7	21,3	19,4	24,6
> 65 ans	21,7	24,2	29,4	18,0

Source : site INSEE –Pyramides des âges;

La proportion de la population jeune est, en Dracénie, supérieure à ce qu'elle est dans la CAVEM et le Var quoique sensiblement inférieure à la moyenne nationale. La proportion de seniors est nettement inférieure à ce qu'elle est dans la CAVEM et le Var, mais, il est vrai, supérieure à la moyenne nationale. Par contre la différence avec le littoral est très marquée, avec par exemple un pourcentage proche de 30% sur le territoire de la CAVEM, ce qui corrobore le fait que, toutes choses égales par ailleurs, les familles d'adultes actifs ont tendance à s'installer dans le Var intérieur et notamment en Dracénie.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

✓ Des arrivants adultes majoritairement actifs

Toujours pour l'ensemble du Var intérieur, il apparaît que s'agissant de la population de plus de 15 ans (par définition celle qui est potentiellement active) la situation socioprofessionnelle est simple : arrivent 60% d'actifs pour 40% de non actifs, c'est-à-dire adultes non intégrés dans le marché du travail et seniors retraités.

S'agissant de la population arrivante âgée de plus de 15 ans, cette répartition 60/40 est plus caractérisée par l'activité que pour l'ensemble de la population française de la même tranche d'âge où les proportions comparables sont de l'ordre de 55/45.

Dans le Var intérieur et en particulier en Dracénie, les mouvements migratoires sont moins nombreux qu'ils n'ont été précédemment; par contre ils contribuent à ralentir le mouvement général de vieillissement des populations et, aussi, à accroître la proportion de population active. Il n'en va pas de même sur le littoral où la dynamique de peuplement peut se résumer ainsi : plus de seniors, moins d'actifs !

D/ Les âges et les *besoins répertoriés* en équipements collectifs

La pyramide d'âge de la population présente deux caractéristiques dont l'impact sur les *besoins répertoriés* d'équipements est notable.

La faiblesse de la population 'jeune adulte' signe la faiblesse de l'appareil d'enseignement supérieur du territoire. Est-ce une incitation à faire plus et mieux ? Deux éléments de réponse à cette question :

- La politique nationale en la matière semble s'orienter vers «l'excellence» plus que l'aménagement du territoire, conséquence peut être de l'emprise ou pertinence (au choix) des benchmarks universitaires internationaux.

- La Dracénie a récemment bénéficié de l'implantation de l'école d'application de l'infanterie, peut-être pas enseignement supérieur classique mais enseignement professionnel ce qui ne va pas manquer de susciter l'apport de populations supplémentaires constituées non pas tant d'étudiants que de familles jeunes adultes.

L'importance de la population senior. Sensiblement moindre que sur les territoires littoraux voisins mais cependant importante en valeur absolue et évidemment comme partout en croissance. Le secteur des soins à la personne, du maintien à domicile et de la lutte contre la dépendance est appelé à croître significativement.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CONSTATS- QUESTIONS

La croissance démographique a été jusqu'aux années récentes proprement formidable, l'une des plus fortes de France et avec les territoires voisins du Var intérieur – Cœur du Var, canton de Fayence, Provence Verte – la plus forte du département du Var et de la région P.A.C.A. Le rythme annuel moyen a été de quelque 2%, ce qui, sur une aussi longue période, est un taux très élevé.

De fait, la Dracénie a vu sa population plus que tripler en 60 ans. Cette croissance est d'abord et avant tout la conséquence – heureuse – d'une forte attirance du territoire envers des populations venues d'ailleurs : pendant des années à 80% de territoires septentrionaux – pure attirance héliotropique – et à 20% du littoral proche depuis lequel l'attirance est plutôt fondée sur la différence des coûts fonciers et immobiliers.

La croissance démographique a quelque peu décéléré dans les années les plus récentes. Alors qu'auparavant le territoire enregistrait un solde migratoire annuel de l'ordre de 2000 habitants, il s'est réduit d'une petite moitié aux alentours d'une valeur de l'ordre de 1200. Par ailleurs, les migrations ont évolué quant à leur lieu d'origine et donc quant à leur genèse. Auparavant la motivation héliotropique s'exerçant sur des familles venues du « Septentrion » était dominante. Maintenant la situation a changé : la motivation liée aux considérations de solvabilité immobilière des familles en provenance d'un littoral dense et cher explique au moins la moitié du solde migratoire. Sachant que la valeur absolue du solde migratoire a sensiblement diminué, on peut conclure que depuis maintenant plusieurs décennies un flux annuel constant de l'ordre de 500 personnes -150 à 200 ménages- vient installer sa résidence en provenance du littoral. Nulle surprise à constater alors que le territoire se caractérise par une dynamique de croissance démographique, nettement supérieure à celle du littoral voisin : Golfe de Saint-Tropez et communauté d'agglomération Var Esterel Méditerranée (CAVEM).

Ce vaste et puissant déménagement/emménagement de populations venues d'ailleurs a certes changé la société locale mais n'a pas bouleversé sa pyramide d'âge. Le territoire du schéma, après des dizaines d'années d'afflux migratoires, n'est pas de manière très prédominante habitée, au contraire des territoires littoraux voisins, par une population de seniors. Les enfants et adultes actifs sont bien présents selon des proportions de peu inférieures aux moyennes régionale et nationale.

Par contre, le territoire retient malaisément la population d'étudiants et de jeunes adultes. Cette attirance, en quelque sorte à rebours, est la conséquence de son caractère non-métropolitain au sens des fonctions et emplois de rang supérieur caractéristiques des métropoles ; ces mêmes métropoles qui d'ailleurs retiennent difficilement les familles avec enfants.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Cela dit, la dynamique de croissance est bien répartie dans la communauté d'agglomération. Fondée sur l'attirance, il se vérifie que chacune des 19 communes du territoire du schéma attire à son niveau et selon son « génie propre ». Cette équité territoriale dans le développement est gage d'une certaine pérennité et d'une bonne acceptabilité de cette dynamique.

Ces constats conduisent à trois questions.

1- Convient-il que cette croissance démographique continue et, si oui, d'agir alors dans ce sens ? Certes, le thème de la « pause » pourrait être proposé. Mais si, comme le disait en son temps Jean Bodin[9], «il n'est de richesses que d'hommes», les élus du territoire peuvent être amenés à répondre OUI à cette question, indépendamment du fait qu'il est difficile et discutable de fortement contraindre à la grande échelle les préférences de localisation des personnes et des familles.

2- Est-il alors nécessaire de plus et mieux tenir compte de ce bouleversement démographique qui a transformé l'ancienne Dracénie, alors territoire agricole, de petites industries et de petites villes et de villages en un territoire d'attirance envers les gens venus d'ailleurs ? OUI, certainement. Les conditions d'un nouvel équilibre «heureux» entre le développement de la pression des activités humaines et la gestion précautionneuse des ressources environnementales et des risques liés aux aléas naturels, sont aujourd'hui et seront demain bien différentes dans un territoire qui a triplé sa population et qui va continuer à enregistrer une croissance démographique assez importante. Tel est bien l'impératif de la présente démarche d'élaboration du schéma de cohérence territoriale.

3- Développement démographique vaut-il développement économique et permet-il d'être serein à cet égard ? Pour une part la réponse à cette question est OUI, car attirer des hommes[10] c'est aussi attirer les revenus et les capitaux qui sont les leurs et déclencher alors autant de petits mais très nombreux moteurs économiques correspondant à la dépense des masses monétaires correspondantes. On peut dire qu'une famille de plus c'est une très petite entreprise de plus. Pour une autre part, cette réponse peut, cependant, ne pas suffire au regard par exemple de la difficulté des jeunes adultes à s'insérer dans le marché du travail local.

[9] Publiciste et « économiste » français du 16ème siècle
[10] Au sens non genré du mot : femmes et hommes

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.3- LE DÉVELOPPEMENT- UNE DYNAMIQUE AVEREE

Cette troisième section se déploie selon un quadruple mouvement : le premier présente une vue d'ensemble de l'économie territoriale; le deuxième met l'accent sur l'évolution des emplois et la structure du marché du travail, le troisième analyse brièvement la situation des revenus avant qu'in fine l'approche ne se focalise sur les secteurs d'activité autres que ceux qui ont des impacts spatiaux suffisamment importants pour qu'ils soient traités spécifiquement dans le deuxième chapitre ayant trait aux dynamiques et aux besoins d'aménagement.

1.3.1- Une vue d'ensemble du système productif

A/ Préalable de méthode

Toute analyse économique territoriale, ici comme ailleurs, est soumise à une alternative classique qui tient beaucoup du problème « de l'œuf et de la poule ». La machine économique est-elle plutôt entraînée par la production de biens et services destinés à de vastes marchés bien au-delà du territoire en question ou l'est-elle plutôt par la production locale en réponse aux demandes de biens et services suscités sur le territoire par la dépense des revenus présents et les transferts de capitaux ? Dans le premier cas on parle de l'économie de la base ; dans le deuxième d'économie résidentielle.

A partir de cette grande distinction, l'Insee caractérise les systèmes productifs territoriaux en analysant l'emploi selon 15 fonctions au regard de leur rôle dans les processus de production. Ces 15 fonctions sont regroupées en quatre grandes catégories :

- fonctions de production dite concrète (3): agriculture, industrie, artisanat de fabrication et le BTP ;
- fonctions résidentielles ou présentielles (5) : administration publique, distribution et commerce de détail, services aux ménages, santé et action sociale, éducation-formation ;
- fonctions « métropolitaines » (5) systématiquement plus présentes dans les grandes aires urbaines avec en leur sein la sous-catégorie des cadres des fonctions métropolitaines, bon indicateur de ce qu'on appelle la « métropolisation » sous l'aspect économique ;
- fonctions transversales ou d'appui qui regroupent celles d'entre elles qui sont en relation aussi bien avec les populations qu'avec les entreprises (2) : transport et logistique, entretien-réparation-maintenance.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Les fonctions de production concrète- hors le BTP rattaché à l'économie résidentielle- et « métropolitaines » relèvent de l'économie de la base tandis que les fonctions transversales sont communes aux deux grandes catégories, respectivement « Base » et « Résidentielle ».

On pressent déjà, à lire les lignes qui précèdent, que le système économique territorial est plus tourné et tiré par la consommation et les dépenses que vers l'économie de la base et de la production exportée. Cette intuition est d'abord documentée avant de considérer ensuite les thèmes de la dynamique de l'emploi et des revenus.

B/ *Une économie résidentielle* à forte dominante publique

Dans ce contexte méthodologique, l'économie du territoire- au niveau de la zone d'emploi- se présente comme suit.

STRUCTURE DES EMPLOIS SELON LES FONCTIONS ÉCONOMIQUES

	DRACÉNIE en %	DIFFÉRENCE en %		FRANCE Province) en%
		En -	En +	
BASE	24,0	**11,5**		35,5
RÉSIDENTIELLE publique	23,6		**10,2**	13,4
RÉSIDENTIELLE Marchande + BTP	38,0		**3,2**	34,8
Transversale APPUI	14,4	**1,9**		16,3

Source : INSEE PACA Analyse n° 9 ; juin 2011

L'analyse de ce tableau peut susciter les cinq remarques suivantes :

R1/ L'économie résidentielle tant marchande que publique est très dominante, comme elle l'est dans nombre de territoires comparables c'est-à-dire caractérisés par l'attirance envers les populations. Ainsi par exemple le secteur de la construction est surreprésenté avec 2,7 point en plus.

R2/ L'économie de la base[11] est de 11,5 points inférieure en proportion à ce qu'elle est dans les autres zones d'emploi françaises (hors la région parisienne). Cet écart est dû surtout à la moindre place de l'industrie manufacturière (9 points de moins) et un peu à celui caractérisant l'agriculture (2,5 points de moins). S'agissant des emplois de cadres des fonctions métropolitaines, leur nombre est faible en Dracénie qui ne peut pas aisément viser à développer entre Marseille-Aix, Toulon et Nice une forte économie de services internationalisés ou métropolitains.

[11] Selon la nouvelle définition qui en est donnée depuis peu

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

R3/ L'économie publique est très importante. Certes importante, mais il convient de distinguer, en son sein, deux composantes bien différentes au regard de la logique économique :

- L'économie publique d'administration générale des hommes et des choses du territoire de la Dracénie et même au-delà car Draguignan est une place administrative centrale pour l'ensemble de l'Est du Var et au delà avec par exemple la présence des tribunaux de grande instance et correctionnel du département du Var.
- L'économie publique exceptionnelle et concurrentielle en termes d'implantations : celle qui correspond à la présence très importante de l'Armée. En effet, il en va de l'école d'artillerie et du camp de Canjuers comme de la viticulture: exportation, avantages compétitifs, concurrence de localisation. Ce segment représente environ 4 000 emplois12. .

R4/ Il existe donc bien une exceptionnalité du secteur Défense. Elle permet aussi de développer une autre ligne d'analyse fondée sur l'attractivité du territoire. Le plus remarquable est sa capacité à attirer d'une part des hommes et des femmes venus d'ailleurs et d'autre part des localisations comme l'Armée à la grande échelle européenne et des fonctions administratives de rang départemental. Cette attractivité a été récemment démontrée avec l'implantation à Draguignan de l'école d'application de l'infanterie.

R5/ Ce qui est sans doute le plus caractéristique dans l'analyse de l'économie territoriale est l'importance des impulsions positives – ou effets multiplicateurs dirait l'économiste – venues de l'extérieur du territoire :

- Les dizaines de milliers de personnes venues, au cours du temps, s'implanter et donc les dépenses de consommation et investissements notamment résidentiels qui en ont découlé.

- La présence croissante du secteur économique Défense, dont on sait qu'il pèse lourd dans nombre de pays.

- Le renouvellement de la viticulture dracénoise avec les importants investissements dans les domaines viticoles effectués, notamment, par des gens venus « d'ailleurs »

- Les visiteurs, certes moins nombreux que sur le littoral, mais permettant cependant d'attribuer un coefficient allant de 1,20 à 1,30 aux dépenses de consommation, le 0,20/0,30 leur étant redevable.

[12] L'économie publique est évidemment une composante de l'économie quoique caractérisée par une logique de fonctionnement bien différente de celle de l'économie marchande

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Finalement plus que d'économie résidentielle, il conviendrait de qualifier la machine économique dracénoise d'économie de l'attirance**:** envers les familles, les capitaux immobiliers et les implantations surtout publiques**.**

Pourquoi une économie de la consommation proportionnellement forte?

A contrario de l'économie de la production tournée vers l'extérieur, l'économie de consommation est forte. On peut y voir deux causes explicatives :

- Par définition, les jeunes de moins de 15 ans et les seniors, fortement représentés dans le territoire, consomment, à défaut de produire.
- Elle bénéficie aussi du surcroît de dépenses suscité par les visiteurs (coefficient 0,20/0,30).

1.3.2- La dynamique du marché de l'emploi

Il en va des emplois comme de la population: les taux de croissance sont plus élevés en Dracénie qu'ils ne le sont dans le Var et dans la Région. C'est bien toujours la même logique à l'œuvre : celle de l'économie d'attirance.

LES EMPLOIS

	1990 Effectif	Taux annuel	1999 Effectif	2014 Effectif	Taux annuel (1999-2014)
Dracénie	23 350	**1,0%**	25 450	36 100	**2,3%**
VAR	265 000	0,7%	283 000	354 300	**1,5%**
P.A.C.A.	ND	ND	1 577 000	1 889 000	**1,2%**

Source : site INSEE-comparateur de territoires, chiffres détaillés- 12/10/2017

Cette logique joue d'ailleurs aussi quand on compare la Dracénie avec la zone d'emploi (ZE) littorale de Fréjus et Saint-Tropez :

	Taux annuel d'évolution des emplois 2006-2011	Taux annuel d'évolution de la population 2006-2012
ZE Fréjus St Tropez	0,40%	0,20%
Dracénie	**0,70%**	**0,9%**

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Hommes, investissements, dépenses, emplois vont de pair dans les territoires. En conséquence, au sein de la Dracénie, les trajectoires de développement des différentes composantes territoriales sont globalement comparables : toutes se développent, y compris au niveau de chacune des 19 communes. Néanmoins, cette dynamique de création d'emplois ne permet pas d'intégrer au marché du travail tous ceux soit qui le souhaiteraient – les demandeurs d'emploi – soit qui postuleraient peut-être si le marché du travail était plus tendu.

Pourquoi une économie de production proportionnellement faible ?

Le taux de la population active[13] avec emploi (ou taux d'emploi) dans la C.A.D. est égal à 60%, valeur d'ailleurs comparable à celles de l'ensemble de la France méditerranéenne. Ce taux est de 64% au niveau national : soit 4 points de moins, ce qui est significatif. Cette faiblesse est due à deux facteurs :

D'abord le poids plus important de la tranche d'âge des seniors de plus de 65 ans – par définition tous ou presque inactifs – : environ 3,5 points de plus qu'au niveau national. Ensuite, le moindre niveau de participation au marché du travail des adultes: environ 5 points de moins qu'au niveau national. L'économie résidentielle d'attirance crée certes des emplois mais se caractérise aussi– par définition– par une croissance forte de la population et donc aussi de celle en âge d'être active : la course entre les demandeurs d'emploi et les créations d'emploi est, dès lors, une épreuve de longue haleine qui caractérise le territoire du schéma qui est en quelque sorte victime :

- De sa pyramide d'âge plus forte aux deux extrémités.
- Mais aussi d'une certaine insuffisance de sa densité économique ce qui rend compte d'une intégration plus faible dans le marché du travail.

Pour paraphraser des notions développées par les économistes, on peut dire que l'économie résidentielle :

- déclenche un effet multiplicateur sur l'emploi comme sur la demande d'emploi,
- mais ne génère pas d'effet d'accélérateur qui accroîtrait la vitesse de création d'emplois au regard de celle de la population en âge de travailler.

Cette accélération, qui peut paraître souhaitable, doit sans doute se fonder sur des moteurs de développement complémentaires de ceux de l'économie résidentielle.

[13] Au sens de l'INSEE = actifs avec emploi + demandeurs d'emploi rapportés à la population âgée de 15 à 65 ans.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

1.3.3- La situation des revenus

Les revenus des ménages du territoire du schéma, sont un peu inférieurs aux niveaux moyens atteints dans le Var et en France: de l'ordre de 5% au regard de la moyenne départementale et de 7% au regard de la moyenne nationale.

DONNÉES DE SYNTHÈSE SUR LES REVENUS DES MÉNAGES (2011)

	DRACENIE	VAR	FRANCE
Prorata de foyers fiscaux imposés	54,5%	56,00%	56,20%
Revenu fiscal moyen des ménages (€)	23376	24558	25100
Rapport inter-décile (entre le 9e et le 1er)	5,9	7,0	5,1

Source : INSEE. Chiffres clés ; 2011

Cette différence des revenus est en fait entièrement contenue dans celle qui sépare la Dracénie du littoral. Ainsi dans la CAVEM le revenu fiscal moyen est égal à 25808€ soit environ 10% de plus et même un niveau supérieur à la moyenne nationale.

Par ailleurs, cette différence se reflète bien dans celle des valeurs immobilières moyennes[14] : pour une maison : 3708 €/m² à Fréjus, à comparer avec Draguignan : 2460€/m², soit de l'ordre du tiers en moins.

On note par ailleurs et par contre, que la distribution des revenus est plus ouverte qu'au niveau national, ce qui est d'ailleurs la situation prévalant dans l'ensemble de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Les différences de revenu sont plus marquées dans la France méditerranéenne.

1.3.4- Analyses sectorielles

Le projet d'aménagement et de développement durables doit, fixer les objectifs des politiques publiques d'urbanisme relatifs notamment à l'équipement commercial et artisanal, à la protection et mise en valeur des espaces agricoles et plus généralement au développement économique. Qu'est-ce à dire ?

Le schéma de cohérence territoriale n'a pas dans son champ d'action la détermination des politiques publiques de soutien envers les activités économiques. Il doit, par contre, considérer et se prononcer sur celles d'entre elles qui ont un impact important sur l'armature urbaine et l'organisation de l'espace.

14 Données 2017 du site meilleurs agents.com

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Tel est bien le cas, précisément, des équipements commerciaux, des activités agricoles et des zones d'activités économiques ou de grandes opérations d'aménagement avec un contenu programmatique en tout ou partie économique. Tous domaines d'activités et objets de politiques publiques d'aménagement qui sont analysés dans le troisième chapitre de ce livre I.

Cependant, au regard de son importance dans le système productif du territoire, il a paru pertinent de présenter une analyse de l'économie publique avec un *focus* sur le secteur de la Défense. Dans le même esprit le secteur du tourisme donne lieu, aussi, à une analyse synthétique. Dans le chapitre 4 est présentée une synthèse de l'économie agricole.

Dans aucun de ces cas il ne s'agit de la réalisation d'une analyse sectorielle complète mais plutôt d'exposer en synthèse l'état actuel correspondant et les possibles évolutions, surtout au regard de leurs conséquences en termes d'aménagement.

A/ l'économie publique

Elle représente et de loin! le premier pourvoyeur d'emploi avec près de 11000 emplois en 2011 représentant alors près de 30% du total.

Cette économie publique comprend une triple composante en quelque sorte hiérarchique au regard de son rayon d'action :

La composante **de proximité** où les services publics desservent dans une petite échelle d'intervention les populations et entreprises installées dans le territoire. Composante dont l'évolution est à peu près à la proportionnelle des évolutions démographiques.

La composante **de polarité** où les services et établissements publics rayonnent, pour produire des services collectifs à partir d'équipements importants. C'est surtout le rôle de Draguignan place centrale de la partie orientale du Var, soit un territoire de plus de 300 000 habitants aujourd'hui, correspondant à peu près aux contours de l'arrondissement éponyme.

La composante **(inter) nationale** correspondant à l'implantation dans le territoire d'un segment important respectivement des armées de terre. C'est ce troisième segment qui donne lieu, ci-dessous, à une présentation synthétique

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

L'Armée et le secteur de la défense : un poids économique de premier ordre

L'Armée est présente à un double titre dans le territoire :

> Écoles de formation de l'artillerie et aussi de l'infanterie cette dernière d'implantation plus récente, avec un apport nouveau de population correspondant à environ 700 familles[15]. Ainsi non seulement la place centrale de Draguignan dans le dispositif de la Défense Nationale est confortée mais même sensiblement renforcée.

- Camp d'entraînement sur le Plan de Canjuers occupant environ 7500 hectares18 en Dracénie

Au total, le personnel «Défense» présente représente un effectif d'environ 4000 personnes. L'impact économique de cette forte présence est estimé à 100/150 millions d'euros annuels dont 80% au travers des salaires versés.

B/ l'économie du tourisme

La région P.A.C.A. est la première région touristique de France[16] avec, en 2011, 33 millions de touristes et environ 220 millions de nuitées.

Il est avancé que le tourisme représente 10% du P.I.B. régional. Dans cet ensemble régional, le département du Var tient la première place avec près d'un tiers des nuitées, soit environ 70 millions représentant à peu près le tiers du total régional. Mais il est vrai que cette importance du Var est due d'abord aux hébergements en campings où sa part atteint 50% tandis que son prorata d'hébergements en hôtellerie- plus générateur de recettes- est nettement moindre :17%.

La fréquentation touristique est très majoritairement estivale et littorale ; le tourisme balnéaire reste la forme dominante du tourisme loisirs. Dans ce contexte, le territoire occupe une place modeste en tant que destination de séjour, à la différence de la place importante qui est la sienne comme lieu d'emménagement résidentiel : aux stations littorales les vacanciers ; aux villes et villages du Var intérieur les implantations des gens venus soit d'ailleurs soit, précisément, du littoral.

La modestie du territoire du schéma dans l'économie touristique régionale et départementale peut s'apprécier par la faiblesse de l'offre d'hébergements. À cet égard, le contraste avec son voisin Golfe de Saint-Tropez/Pays des Maures est saisissant.

[15] Apport de population qui a bien contribué à la réalisation de la composante résidentielle de l'opération Chabran à proximité du centre ville de Draguignan
[16] Qui, on le sait, est la première destination touristique mondiale

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

	Hôtellerie (en nombre de chambres)	Résidences de tourisme et villages de vacances (en capacité de séjournants)
Dracénie	**390**	**Environ 300**
Golfe Saint-Tropez	**3 250**	**Environ 13 000**
Var	12 600	42 200
PACA	71 200	93 300

Source : C.D.T. du Var ; guide 2006 et site INSEE pour les données PACA et Var

Pour des territoires de superficie comparable, en l'occurrence celui du schéma et celui du SCoT du Golfe de Saint-Tropez, le ratio va de 1 à 8 pour les hôtels (sans considérer leur niveau de classement) et de 1 à 45 pour les résidences de tourisme et villages de vacances, particulièrement nombreux et importants à Roquebrune-sur-Argens, la Croix-Valmer et Sainte-Maxime.

La Dracénie pèse en population 10% du Var mais ce pourcentage tombe à 1% en termes de capacités d'hébergement touristique, ce qui rend bien compte de la place modeste de cette activité dans le territoire du schéma de cohérence territoriale.

Quelles perspectives ?

Située entre deux territoires à très forte attractivité touristique, respectivement au nord le Verdon –avec son Grand Canyon, la Corniche Sublime et le lac de Sainte Croix- et au sud la Côte d'Azur varoise, la Dracénie est un espace de transit plus que de séjour de vacances: les flux touristiques la traversent plus qu'ils n'y séjournent.

Deux remarques viennent nuancer –en sens contraire- ce propos :

- Il est vrai que l'implantation militaire sur les milliers d'hectares du Plan de Canjuers peut être considérée comme un lieu à éviter pour les touristes. Le camp militaire est d'abord et avant tout militaire.

- Mais il est vrai aussi que si le tourisme de séjour est très peu développé, le tourisme de résidence est lui en fort et continu développement comme on l'a montré avec les données sur les installations –par milliers- de familles venues du « Septentrion». Le schéma de cohérence territoriale prend bonne note de cette tendance et entend contribuer à la pérenniser et même à la développer.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Cela dit, quelles peuvent être les perspectives de développement ?

Bonnes si on en croit l'adage selon lequel les sites et paysages grandioses attirent des gens avec des moyens financiers importants[17]. C'est d'ailleurs bien ce qui se passe dans le monde des domaines viticoles et ce qui a donné naissance aux golfs de La Motte et de Vidauban. Certains domaines développent une active politique de diversification tournée vers des clientèles plutôt haut de gamme : vinothérapie, événementiel, conférences et manifestations culturelles, hôtellerie associée.

Ici, comme dans d'autres endroits comparables, la thématique de la « santé – forme – bien être – *fitness* » pourrait être une ligne de développement.

Finalement, ne convient-il pas de se tourner vers un tourisme de niches appropriées au potentiel propre de la Dracénie –paysage, grande nature, domaines viticoles, et tourné plutôt vers des clientèles haut de gamme ?

CONSTATS- QUESTIONS

L'économie considère tout ce qui a trait à la production, distribution et consommation des *richesses*. Pour un territoire donné, il peut s'agir soit de produire des biens et services, de les exporter et de bénéficier en contrepartie de richesses correspondantes, soit d'attirer des hommes, des revenus et des capitaux – c'est-à-dire des richesses – qui donneront lieu à consommation et investissement dans ce territoire. La seconde modalité de fonctionnement de la machine économique territoriale est celle qui caractérise majoritairement la Dracénie. Elle exporte peu de biens et services, elle attire par contre beaucoup d'hommes, de revenus et de capitaux immobiliers ; soit une économie résidentielle d'attirance.

Au regard de la population totale et active, cette économie résidentielle d'attirance est de bonne taille quand on considère les dépenses de consommation. Elle est cependant de taille un peu trop faible au regard de son potentiel d'emplois ; faiblesse inhérente à toutes les formes d'économie résidentielle qui ont du mal à développer concomitamment les emplois pour la population en âge de travailler qui ne cesse de croître. On peut faire l'hypothèse qu'il manque un effet d'accélération pour mieux répondre aux demandes d'emploi.

Si en structure, cette forme d'économie est souvent un peu en sous-emploi, en dynamique dans le temps, la création d'emplois est évidemment très vive. Ces gens venus d'ailleurs, si nombreux et dotés en moyenne de revenus conformes aux canons nationaux sont autant de petits moteurs de développement pour les

17 Citation reprise d'un article de l'Economist (du 27 janvier 2010) sur l'économie de l'arrière-pays de l'ouest américain

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

secteurs du commerce, de l'artisanat/construction et des tertiaires public et privé, tous secteurs très intensifs en emplois plus qu'en capitaux fixes.

Draguignan est à l'échelle régionale une grande aire urbaine et au niveau départemental la place centrale administrative de l'Est du Var. Qui plus est, la Dracénie est aussi une place centrale d'importance dans l'organisation militaire nationale. Le tout apporte des milliers d'emplois peu susceptibles d'être délocalisés et en l'occurrence en forte augmentation. En résumé, le tableau des forces et faiblesses du système productif se présente comme suit :

FORCES	FAIBLESSES
Agriculture – Viticulture	**Industries manufacturières.**
Rôle de place centrale administrative et militaire	**Tertiaire privé de gestion-management d'entreprises et de services aux/de marché.**
Artisanat de construction	**Tourisme et économie des loisirs.**
Activités commerciales	
Services aux personnes	

Ces constats conduisent à deux questions

1- La première priorité n'est-elle pas de préserver, entretenir et développer les conditions de l'attirance envers les hommes, revenus et capitaux ? La Dracénie jouit d'évidents et éminents avantages comparatifs de site : climat, paysages, morphologie urbaine de ses villes et villages ; le tout bien mis en valeur par le bon niveau de l'outillage des fonctions collectives de base : services administratifs, de santé - action sociale, d'éducation et d'offre commerciale –. Si on répond OUI à cette question, on transfère les éléments concrets de cette réponse aux sections du chapitre 4 relatifs aux besoins de développement et d'aménagement.

2- N'est-il pas cependant nécessaire de mettre en place un/des accélérateur(s) de la croissance non pas tant pour que le développement soit plus rapide mais qu'il soit plus intense vis-à-vis de la population active nombreuse, en croissance et au taux d'emploi faible. Si on répond OUI à cette question, on se félicite d'abord de la mise en place de la zone logistique des Bréguières, qui a donné naissance à environ un millier d'emplois, et on visera à ce que les orientations du SCoT rendent possibles d'autres développements s'agissant notamment des secteurs économiques faiblement présents.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CHAPITRE 2- L'ETAT DE L'AMENAGEMENT

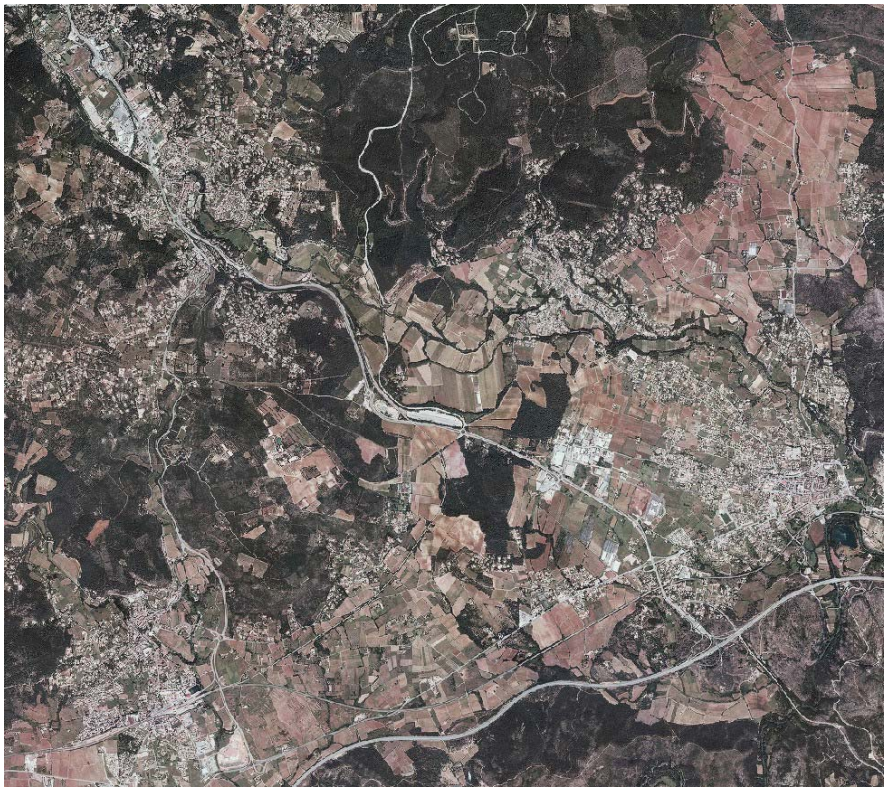
L'aménagement est tout à la fois une discipline académique et un domaine de politiques publiques.

L'aménagement est en effet la discipline et l'activité professionnelle qui traite de la localisation des établissements humains de toutes sortes: des infrastructures à l'habitat et aux équipements publics et privés. Ainsi défini l'aménagement est synonyme de ce qu'on appelle couramment, du moins en français, l'urbanisme.

Mais l'aménagement est plus qu'un constat, c'est aussi l'expression d'une volonté : celle de tirer le meilleur parti ou même de modifier la répartition dans l'espace des hommes et des richesses économiques et sociales. Les localisations des activités humaines et les rapports qu'il est souhaitable qu'elles entretiennent avec les espaces et fonctionnalités naturelles et agricoles sont l'objet même des politiques publiques que va fixer le présent schéma de cohérence territoriale.

La présente section analyse successivement et selon une échelle géographique décroissante, l'armature urbaine, celle des réseaux et services de déplacement et transports, puis la morphologie urbaine avant de faire le point sur l'état des documents d'urbanisme communaux.

Vue aérienne : Les Arcs, La Motte, Le Muy, Trans-en-Provence



Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.1- L'ARMATURE URBAINE

Préalable de méthode

Une armature urbaine ce n'est rien d'autre que l'assemblage spatial harmonieux de lieux de vie, c'est-à-dire de lieux (très) urbains reliés entre eux par des infrastructures et services de transports-déplacements.

Les lieux de vie -correspondant à la notion de bassin de vie (BdV) de l'INSEE- sont différenciés selon leur place et leur rôle dans l'armature urbaine. On distingue habituellement trois niveaux à partir de la dotation en équipements publics et privés eux-mêmes classés en trois catégories :

- les équipements de la gamme supérieure : lycées, service hospitaliers d'urgences, hypermarchés, cinémas, médiathèques et salles de spectacles, entre autres.

- les équipements de la gamme intermédiaire avec par exemple police-gendarmerie, collèges, laboratoires d'analyses médicales, services d'ambulance, supermarchés, bassin de natation, en particulier.

- les équipements de la proximité avec la poste, banque-caisse d'épargne, épicerie-supérette, boulangerie et boucherie, école, médecin généraliste, notamment.

Evidemment les équipements de la gamme supérieure ne sauraient être présents partout ; ils le sont dans les lieux ou « places » de premier rang et ainsi de suite, en considérant les équipements et services de portée et chalandise moindres.

Cette hiérarchie, à être bien positionnée sur le territoire, permet d'assurer un niveau satisfaisant d'accès de tous aux services fondamentaux de la vie collective ; éducation, santé, loisirs-sports-culture, commerce, centres d'échanges entre modes de transports.

Ces lieux de vie sont ou doivent être reliés entre eux par des infrastructures de déplacement permettant du mieux possible l'usage des modes individuels ou collectifs.

Un aspect essentiel de tout diagnostic territorial concerne l'état de l'armature urbaine avec un double aspect d'efficacité – contribue-t-elle au développement ? – et d'équité ou équilibre – permet-elle de bien répartir les services publics et privés que vont consommer la population et les entreprises du territoire ? – . Toute armature urbaine est la conséquence d'une volonté politique plus ou moins explicite de trouver un « bon » équilibre entre le critère de l'efficacité qui

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

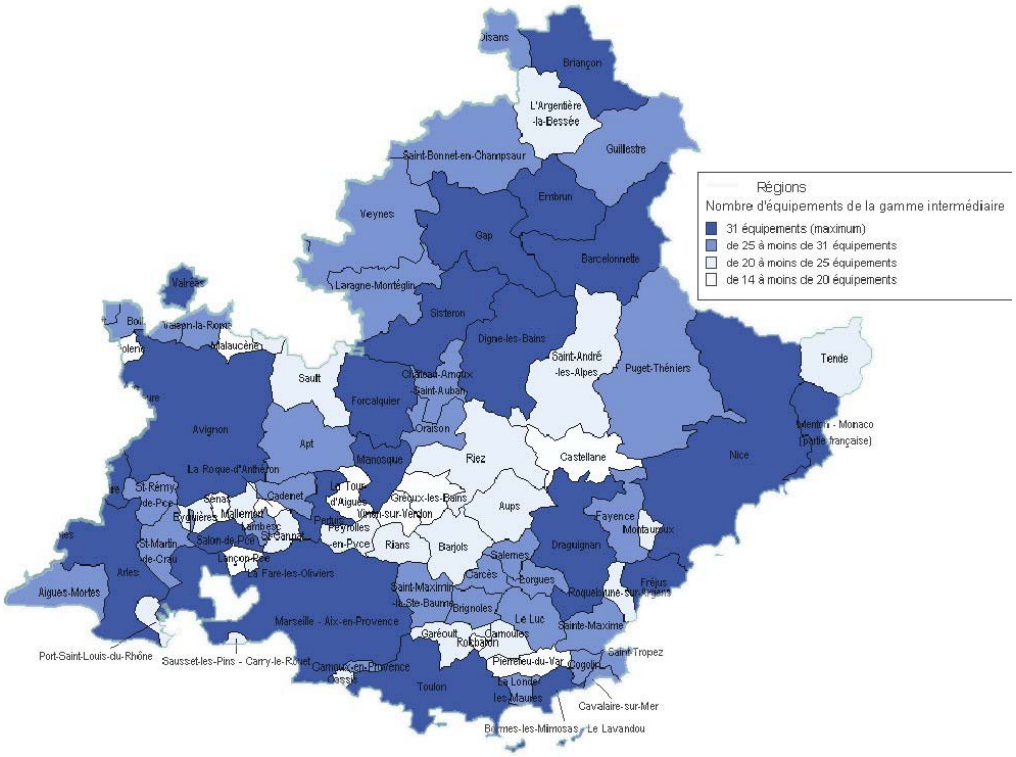
peut souvent amener à laisser agir une tendance spontanée à la concentration des services et équipements et, d'autre part, le critère de l'équité qui amène à répartir ces mêmes équipements et services au regard des poids de population.

Enfin l'armature urbaine n'est pas nécessairement une duplication des poids de population des communes. Des communes proches de la commune place centrale peuvent avoir une population assez importante mais ne pas être dotées de toute la panoplie d'équipements et de services collectifs importants comme tel est le cas de Trans-en-Provence. D'autres peuvent être à peine plus peuplées que cette dernière mais rayonner beaucoup plus du fait d'une situation géographique plus éloignée de la ville centre.

2.1.1- L'analyse des constituants de l'armature urbaine

Elle est déterminée d'abord par la considération des équipements localisés dans les communes du territoire et ensuite par la prise en compte de la volonté politique de veiller à une bonne équité territoriale.

LES BASSINS DE VIE ET LES EQUIPEMENTS DE LA GAMME INTERMEDIAIRE
EN PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR



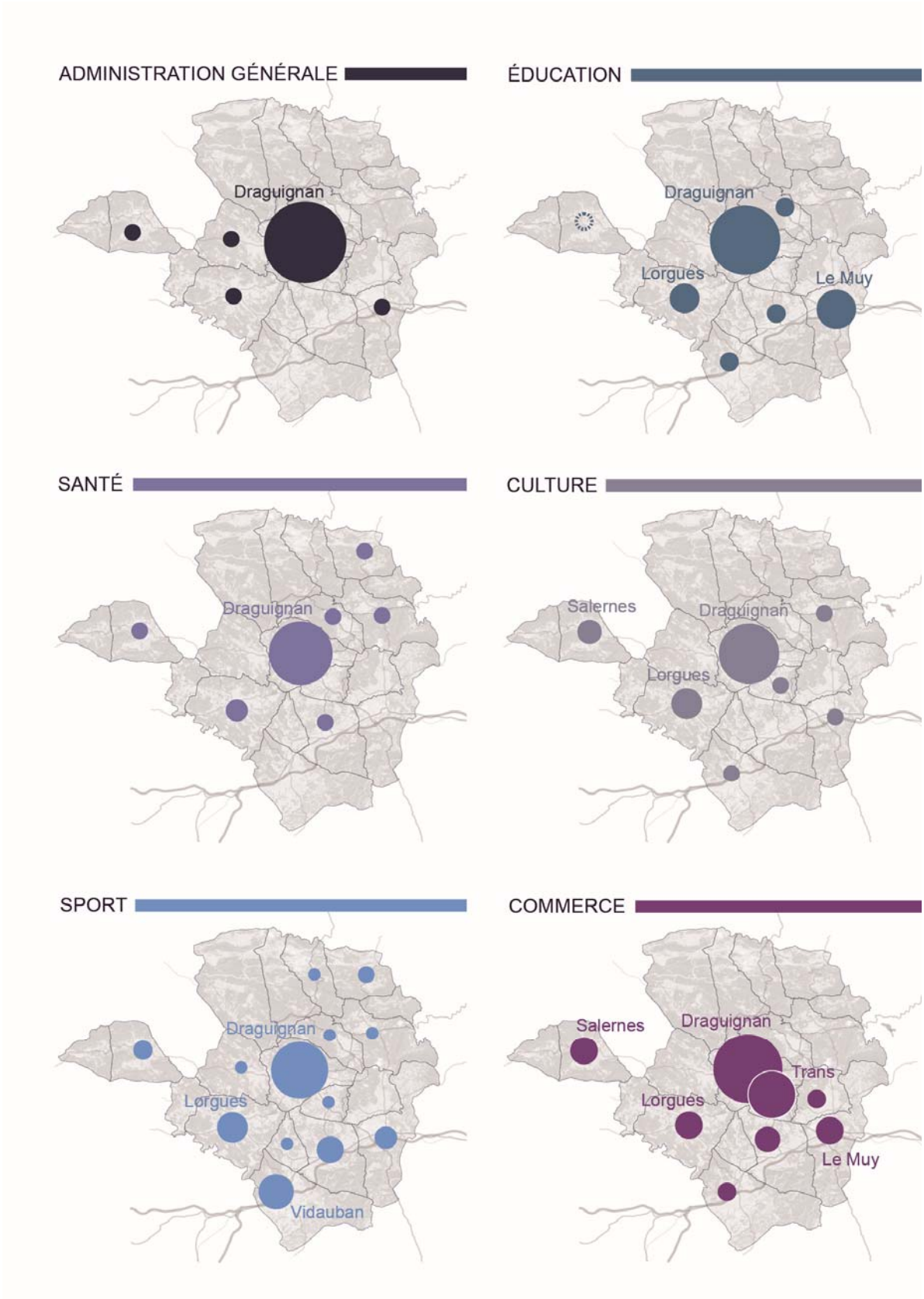
Source : Insee PACA, Analyses n° 25

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Le tableau qui suit présente la localisation des principales composantes de l'armature urbaine.

Administration générale
Sous Préfecture ; un prorata des Services du Conseil Départemental ; Défense nationale ; Arrondissement Judiciaire (Tribunal de Grande Instance, Cour d'Assises, tribunal de commerce et conseil prud'hommal) : Draguignan
Chef-lieu de canton : Lorgues, Le Muy, Salernes (avant la nouvelle carte établie en 2014 qui, au-delà de Draguignan, a fixé les chefs lieux de canton à Flayosc et Vidauban)
Éducation
Formation supérieure : Draguignan (Faculté de Droit, IUFM, IUT, école d'infirmières, BTS : environ 1200 étudiants)
Lycées : Draguignan (3), Lorgues (1), Le Muy (1)
Collèges : Draguignan (3), Les Arcs (1), Le Muy (1), Vidauban (1), Figanières (1), Salernes (1)
Santé
Centre hospitalier : Draguignan (600 places)
Cliniques : Draguignan (1), Figanières (1), Callas (1)
EHPAD : Draguignan (4), Lorgues (3), Salernes (1) ; Les Arcs (1), Bargemon (1)
Culture
Théâtre : Draguignan (735 +150 places)
Cinémas : Draguignan (3), Lorgues (1), Salernes (1)
Ecoles de musique : Draguignan (Conservatoire), Trans-en-Provence, Callas, Lorgues, Le Muy, Vidauban
Sport
Piscines : Draguignan (2), Lorgues (1), Vidauban (1), Bargemon (1)
Stades : Draguignan (6), Trans-en-Provence (1), La Motte (1), Le Muy (1), Les Arcs (1), Taradeau (1), Vidauban (2), Lorgues (1), Flayosc (1), Salernes (2), Montferrat (1), Callas (1)
Gymnases : Draguignan (6), Le Muy (1), Les Arcs (2), Vidauban (2), Lorgues (1), Figanières (1)
Commerce
Surfaces de vente des commerces de plus de 300 m² : Draguignan (48 500m²), Trans-en-Provence (24 000m²), Lorgues (10 500m²), Le Muy (9 700m²), Les Arcs (7 900m²), Vidauban (2 300 m²), La Motte (2 150m²), Salernes (8 900m²)

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE



Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Draguignan, dont on a déjà vu qu'il s'agissait d'une « grande aire urbaine » à l'échelle régionale, est logiquement identifié comme pôle urbain de 1er rang.

Lorgues et Salernes : ces deux communes sont identifiées, du fait de l'importance de leur dotation dans la gamme des équipements intermédiaires comme des bassins de vie de rang intermédiaire. Ils assurent ce rôle du fait de leur position géographique relativement distante de la place centrale et aussi grâce au statut de chef-lieu de canton qui fut le leur jusqu'à la réforme territoriale de 2014. Flayosc, commune érigée alors chef lieu du canton qui couvre la partie est du Haut Var, est également identifiée à ce titre.

La partie sud du territoire de la C.A.D. voit s'égrener le long du couloir de l'Argens trois villes importantes : Vidauban, Les Arcs sur Argens et Le Muy. Elles sont dotées d'équipements et de services de rang intermédiaire leur conférant vis-à-vis des actes courants de la vie des habitants une autonomie certaine. Mais leur proximité même vis-à-vis de Draguignan et le caractère non souhaitable de la duplication des grands équipements et services les amène à être, à cet égard, en relation avec la place centrale.

Les autres communes disposent en général d'un bon niveau de service pour les équipements et services scolaires, sportifs, culturels et commerciaux de proximité mais par contre dépendent, s'agissant des équipements et services de grand et moyen rayonnements, de l'offre essentiellement de la place centrale de Draguignan. Telle est bien notamment la situation de toutes les communes du nord du territoire ainsi que de celles de La Motte, Taradeau et des communes de Saint Antonin du Var et Sillans-la-Cascade. Le rayonnement de Draguignan place centrale dépasse d'ailleurs les limites de la C.A.D. en s'étendant vers les communes de ce qui fut auparavant le canton de Comps-sur-Artuby.

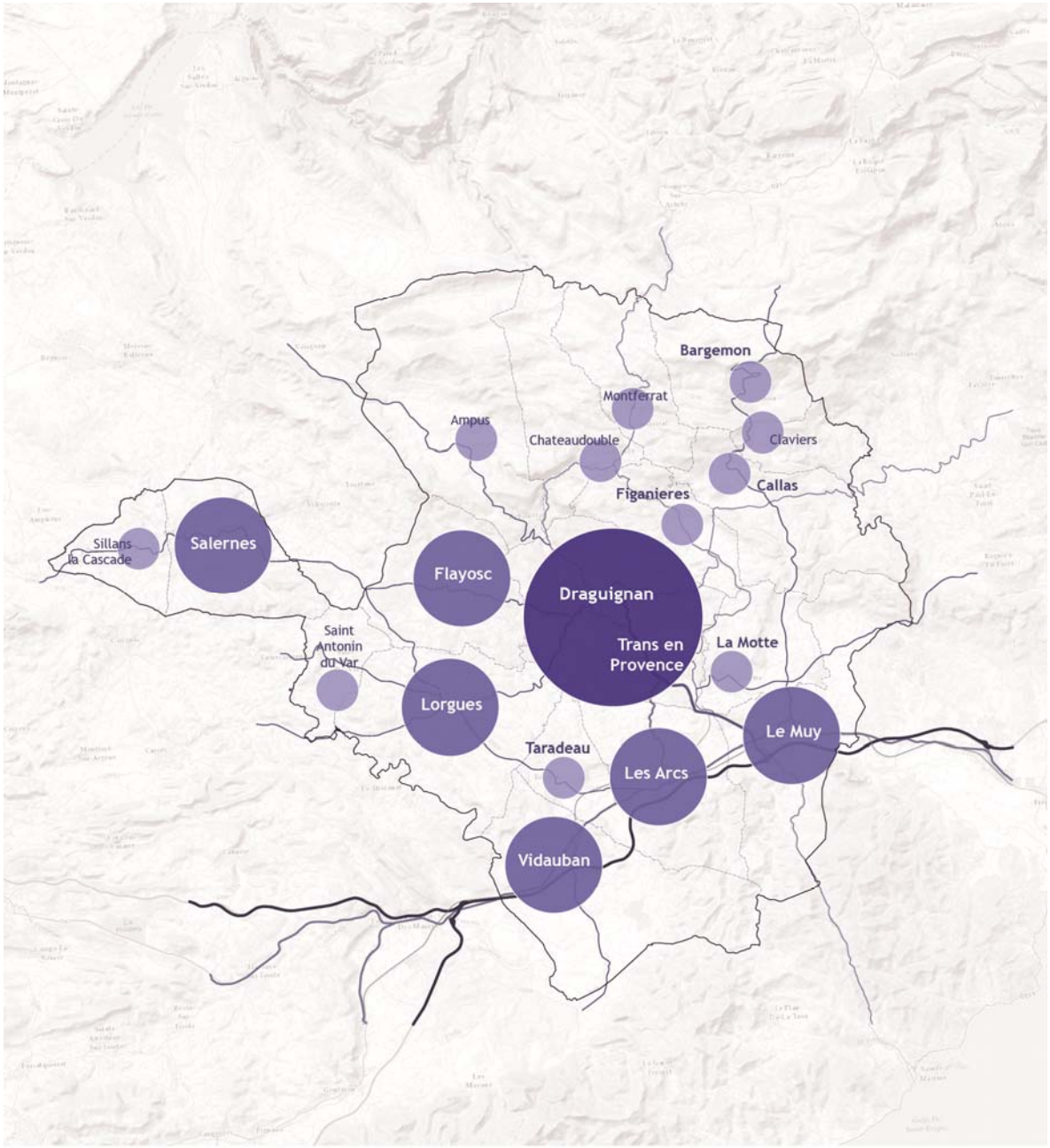
2.1.2- La détermination de l'armature urbaine

En tenant compte de tous les éléments d'analyse évoqués ci-dessus, l'armature urbaine constatée est la suivante:

- Place centrale : Draguignan + Trans-en-Provence dans la contiguïté.
- Villes d'appui : Lorgues, Les Arcs sur Argens, Le Muy, Vidauban, Flayosc et Salernes.
- Toutes les autres communes sont reconnues comme Villages : Ampus, Bargemon, Claviers, Callas, Châteaudouble, Montferrat, Figanières, La Motte, Saint Antonin du Var, Sillans-la-Cascade et Taradeau.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE DU SCHEMA



Coeur d'agglomération :
Draguignan, Trans-en-Provence

Villes d'appui :
Salernes, Lorgues, Vidauban, Les Arcs, Le Muy, Flayosc

Villages :
Taradeau, La Motte, Figanières, Callas, Bargemon, Sillans-la-Cascade, Saint Antonin du Var, Ampus, Châteaudouble, Montferrat, Claviers

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.1.3- Efficacité et équité de l'armature urbaine ?

L'armature urbaine est-elle équitable vis-à-vis des hommes et des territoires et efficace au regard du développement ?

Équité de l'armature urbaine- A un double titre au moins elle apparaît équitable :

Toutes les communes disposent de l'appareillage de base d'équipements et de services à l'échelle de leur population. Équipements sportifs, commerces de proximité, par exemple, sont bien présents. Cet aspect distributif a d'ailleurs été un des moteurs de la constitution de la communauté d'agglomération et celle-ci joue un rôle actif à cet égard.

L'étagement de l'armature urbaine est satisfaisant : une place centrale et six places ou villes d'appui. Au sein du territoire du schéma on retrouve cet « idéal » de la géographie de l'aménagement et du développement exprimé par la formule[18] de la concentration [des équipements et des services] décentralisée. À plus grande échelle il est d'ailleurs intéressant de noter le contraste entre les parties est et ouest du Var. À l'ouest, la métropole toulonnaise – et Hyères– et la métropole aixoise concentrent les équipements et services sans beaucoup de décentralisation. À l'est du Var les places centrales de Fréjus-Saint Raphaël et Draguignan équilibrent mieux le territoire. Mieux notamment parce que la bonne position dans la hiérarchie urbaine de Draguignan permet d'éviter une très (trop ?) forte concentration des activités humaines sur le littoral.

Efficacité de l'armature urbaine- Son efficacité est bonne au regard du développement :

Une armature urbaine est un ensemble d'équipements au service du développement équilibré du territoire au sein duquel elle prend place. En Dracénie cette efficacité est corroborée par les données comparatives respectivement sur les emplois sur place et les actifs avec emploi travaillant ailleurs ou, réciproquement, les actifs résidant ailleurs et venant y travailler; soit ce qu'on appelle les navetteurs. C'est ce qui est exprimé par le calcul du taux de concentration des emplois, déjà analysé supra, qui montrait que le territoire du schéma équilibre à peu près le rapport entre la population active résidente et les effectifs d'emplois qui y sont localisés et ce en contraste fort avec les autres territoires du Var intérieur.

[18] Traduite de l'allemand-

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Certes, il est vrai que les flux de navetteurs ont augmenté depuis 1990 tandis que le nombre d'emplois en Dracénie était multiplié par un facteur supérieur à 1,5 (23000 en 1990 ; 36000 en 2012). En 1990 il y avait 3 600 sortants et 2 400 entrants ; en 1999 ce sont 5 600 sortants et près de 4 000 entrants ; en 2008 : 8200 sortants et 4900 entrants. La « balance » des échanges s'est à peine dégradée : le nombre de sortants a plus que doublé tandis que celui des entrants a juste doublé. Les navetteurs se dirigent (ou proviennent) d'abord du territoire de la CAVEM, puis de celui du Cœur du Var.

Dans l'Est du Var les deux territoires de la CAVEM et de la Dracénie, de taille équivalente quant à la population et aux emplois, se développent selon une trajectoire comparable. Assez clairement, se révèle progressivement ce qu'on peut qualifier de conurbation de l'Est du Var : Draguignan-Fréjus. Et comme dans toute conurbation les échanges et déplacements se multiplient qu'il s'agisse de travail, d'achats, de loisirs, de démarches administratives ou visites à la famille et aux amis.

La pérennité d'une armature urbaine équilibrée et efficace mais aussi la progressive constitution d'une conurbation dans l'est du Var sont deux forces agissant en sens contraire s'agissant des déplacements : peu de navetteurs en proportion des tailles des deux marchés du travail mais sans doute de plus en plus de déplacements pour tous motifs. Qu'est-ce alors à dire sur les réseaux de déplacement et les services de transport ?

2.1.4- Vers de nouveaux grands projets d'équipements et de services ?

L'article L141-20 du code de l'urbanisme, définissant le contenu matériel du document d'orientation et d'objectifs, demande que soient « définis les grands projets d'équipements et de services ». Que faut-il entendre par là ?

D'abord, grands, c'est à dire ceux dont la fréquentation est plus que communale prenant ainsi une dimension intercommunale qui va parfois même jusqu'à être d'échelle départementale. À grande fréquentation doit correspondre très bonne accessibilité nécessairement multimodale. En cela, ils ne comprennent pas les équipements publics, souvent de portée communale, rendus nécessaires par l'évolution des besoins à l'exemple des services de maintien à domicile

Ensuite, autres que ceux qui sont déjà des constituants de plein droit du contenu matériel du document, précisément du fait de leur importance dans l'armature urbaine et l'organisation générale de l'espace et qui sont considérés dans des sections spécifiques du présent rapport de présentation et qui le seront de façon tout aussi spécifique au DOO. Tel est en particulier le cas des équipements commerciaux (voir infra section 4.2) des zones d'activités économiques (section 4.3) et des services de transports (section 2.2).

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

D'autres grands projets peuvent, et c'est heureux, survenir, relevant de l'initiative privée et concernant notamment les équipements et services de tourisme. Ils correspondent bien à ce qui a été mentionné supra s'agissant de mettre en place d'accélérateurs de l'économie territoriale. La démarche d'élaboration du document y est attentive.

CONSTATS- QUESTIONS

L'armature urbaine est caractérisée par son polycentrisme. Elle est plutôt satisfaisante à double titre. D'abord par son étagement harmonieux entre les différents niveaux qui la composent, elle assure un bon niveau d'équité territoriale, ne laissant pas de zone blanche quant aux fondamentaux de la vie collective. Ensuite parce que son efficacité pour répondre aux besoins des habitants et visiteurs est gage de l'absence de doublons coûteux ou de manques évidents. On a déjà eu l'occasion de dire qu'en Dracénie l'aphorisme *vivre et travailler au pays* était à peu près vérifié. Cela tient en bonne part à la pertinence de l'armature urbaine, même s'il ne peut pas être question de penser et aménager le territoire comme s'il était une île au milieu de nulle part.

Si ce constat est partagé, est-il alors accepté que l'armature urbaine ainsi définie, serve de cadre ou « feuille de route » pour la localisation :

- des infrastructures et services de transport et déplacements ?
- des équipements commerciaux, zones d'activités économiques et projets de renouvellement urbains significatifs ?
- des grands projets d'équipements et de services qu'il incombe au schéma de cohérence territoriale de définir et localiser ? Ces projets peuvent être d'initiative publique ou privée. Ne serait-ce pas le cas, en particulier, de grands équipements dans les domaines respectivement des sports et loisirs, des infrastructures environnementales et du tourisme ?

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.2- L'ARMATURE DES RESEAUX ET SERVICES DE DÉPLACEMENT[19]

L'armature territoriale et urbaine, comme toute armature territoriale doit être « mise en tension » par une armature des réseaux et services de déplacement qui soit en phase avec la hiérarchie et la localisation des places centrales, des grands générateurs de déplacement et des lieux d'habitat.

Qu'en est-il dans le territoire? A cet égard, la réponse est double :

- Les demandes de mobilité mécanisée sont en croissance vive à l'unisson de l'évolution du parc automobile.

- En réponse l'offre est essentiellement routière, individuelle ; l'offre en transports collectifs est sous-utilisée.

2.2.1- Les demandes de mobilités

A/ Un partage modal très en faveur des modes individuels

La mobilité moyenne par personne est de 3,85 déplacements, ce qui est une valeur plutôt habituelle. Le partage modal des déplacements tous motifs est, par contre, très caractéristique des territoires à la morphologie urbaine peu dense donc peu favorable au recours intensif aux transports collectifs qui ne trouvent leur pleine efficacité que là où les hautes densités d'urbanisation suscitent la congestion routière et garantissent une chalandise substantielle aux modes collectifs.

Depuis la dépose de la voie ferrée qui reliait l'axe ferroviaire Toulon/Nice à Draguignan à partir de la gare des Arcs sur Argens, les déplacements mécanisés internes à la Dracénie sont exclusivement routiers: individuels ou collectifs.

La part très majoritaire de la voiture particulière (VP) est évidemment plus faible dans la partie centrale de Draguignan (40%) où la marche à pied représente plus de la moitié du « marché » des mobilités. Dans les autres composantes territoriales du territoire la voiture représente toujours plus des trois-quarts du total des déplacements.

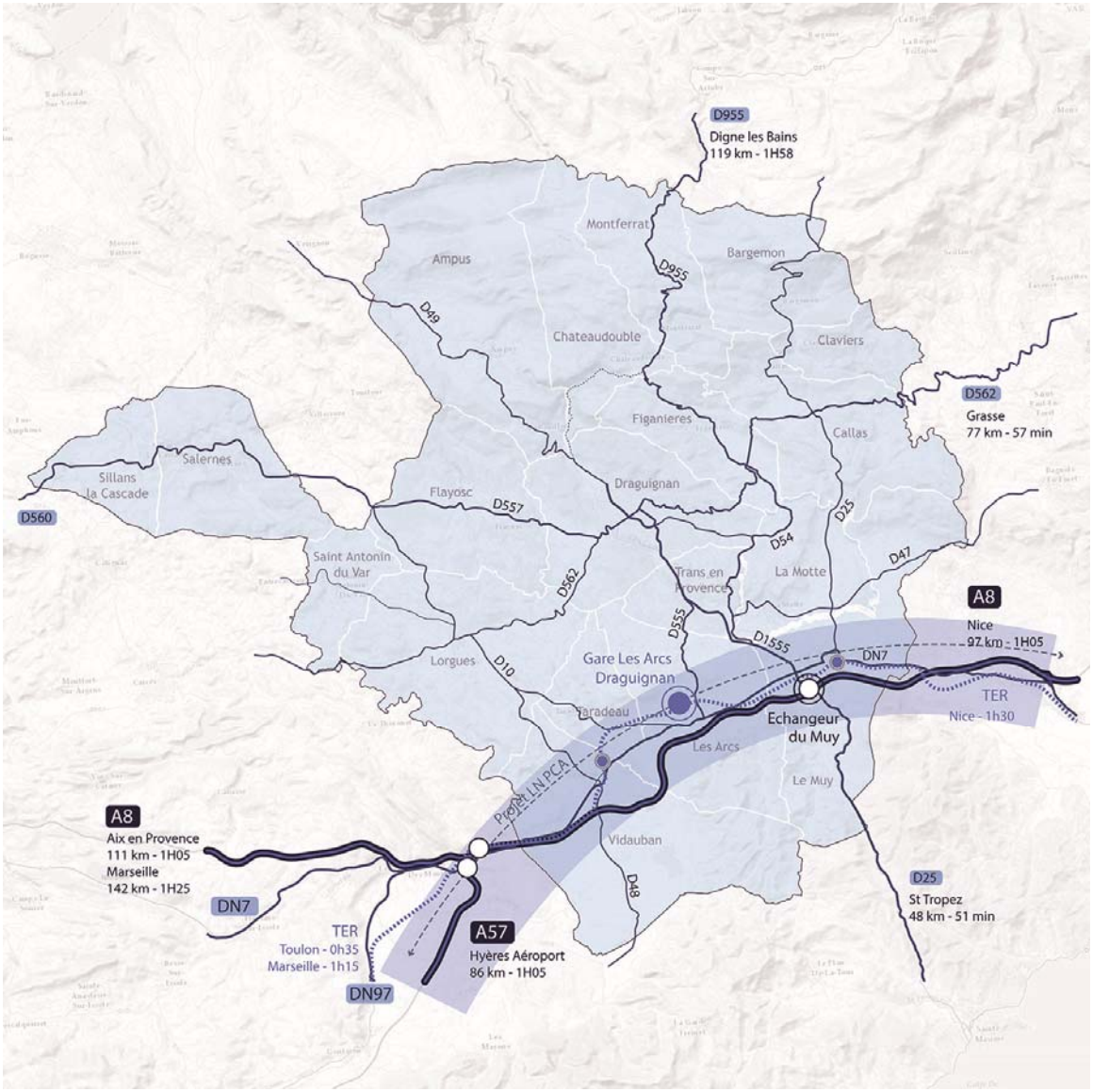
Les déplacements domicile travail sont, au regard des autres motifs de déplacement, ceux qui en moyenne requièrent la distance la plus élevée, ne serait-ce que du fait des quelque 8000 actifs qui ont leur lieu de travail en dehors du territoire du schéma de cohérence territoriale.

[19] Ce paragraphe s'appuie largement sur les résultats d'une étude spécifique relative aux déplacements commandités par la C.A.D. en avril 2007 et réalisée en 2008 par le cabinet Altermodal

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Dès lors on ne peut que constater que, pour les mobilités domicile -travail, l'usage de l'automobile est encore plus prédominant: 82% ; le recours soit aux transports en commun soit aux modes actifs (vélo et marche à pied) étant très minoritaires : respectivement 4% et 14%.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



PARTAGE MODAL DES DEPLACEMENTS JOURNALIERS TOUS MOTIFS

	VP	2 roues	TC	Marche à pied	Autres	Total
Déplacements	2,77	0,09	0,06	0,87	0,06	3,85
%	72	2,3	1,6	22,6	1,5	100

Source Altermodal 2008

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Une autre manière d'analyser la relation entre l'offre et la demande de transports et donc la problématique des mobilités est fournie par le budget-temps de déplacement. Sa valeur moyenne était en 2006 de 56 minutes : soit une valeur plutôt faible qui rend bien compte de l'absence de forte situation de congestion.

B/ Un parc automobile en forte progression

Le taux d'équipement des ménages (le taux de motorisation) est de 87% soit 3,5 points de plus qu'au niveau national. Au regard de la progression de la population, le parc automobile s'est accru deux fois plus vite. Il est souvent reconnu et vérifié que le parc automobile rapporté au nombre de ménages décroît à partir d'un certain seuil de densité de l'urbanisation: le taux de possession est de 25 points inférieur en Ile de France à ce qu'il est en zones rurales. Telle n'est pas encore, et de beaucoup, la situation en Dracénie.

PARC AUTOMOBILE DES MENAGES

1990	1999	2011	Taux annuel d'évolution
30500	40000	57000	**4,15%**

Source : INSEE R.G.P. 1999 et 2011

2.2.2- La réponse par les infrastructures et services de déplacement

A/ Les infrastructures routières

Elles permettent les déplacements mécanisés tant individuels (voiture personnelle V.P., poids lourds PL) que collectifs (cars et autobus de l'autorité organisatrice : la Communauté d'agglomération).

L'offre routière

Dans le territoire de la C.A.D. il s'agit prioritairement des éléments suivants :

- l'autoroute A8 avec son échangeur du Muy, doublée par la RDN7.
- les principales liaisons nord <–> sud que sont, en étoile autour de Draguignan, les RD 955, 1555 (ex RN555), et la RD555 et, respectivement à l'est les RD54 et 25, à l'ouest les RD 10, 48 et 31.
- les principales liaisons orientées est <-> ouest : la RD557 desservant Salernes et Sillans la Cascade, la RD 562 desservant à l'ouest Lorgues puis Saint Antonin du Var et à l'est Callas puis le canton de Fayence, la RD19.
- les autres routes contribuent à mailler le territoire.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Le réseau routier est dans l'ensemble de bonne qualité avec des caractéristiques fonctionnelles très satisfaisantes, en partie dues à la nécessité d'accueillir des transports et convois militaires aux gabarit et poids en charge exceptionnels.

La situation singulière de la ville de Draguignan

Elle est dans une situation singulière à double titre :

- Géographiquement au centre du territoire du schéma, économiquement sa place centrale, Draguignan est néanmoins quelque peu distant des grands axes de circulation routiers de la vallée de l'Argens.

- Au contraire des villes d'appui du Muy, des Arcs sur Argens, de Vidauban et de manière moins nette, de Lorgues, Draguignan ne dispose pas d'un contournement routier. Les caractéristiques fonctionnelles de la voie de desserte de la zone de Saint Hermentaire ne permettent pas, en effet, de la considérer comme telle. Les trafics internes de la ville se confondent en bonne part avec ceux d'échanges et de transit.

En conséquence la pression sur les espaces publics de voirie est très forte, sans doute trop pour que des politiques de partage de voirie puissent être aisément mises en œuvre. Quand on sait que le tiers de tous les déplacements (tous modes, il est vrai) enregistrés dans le territoire du schéma sont des déplacements concernant la ville centre, on mesure l'importance de l'enjeu.

Les trafics routiers- Leur évolution : vers la modération ?

En date de 2003 le total du trafic routier journalier sur le réseau de la C.A.D. était proche de 210 000 unités, réparti selon une proportion 90/10 entre respectivement le réseau du sud et du centre de la Dracénie et, d'autre part, le réseau de la partie nord.

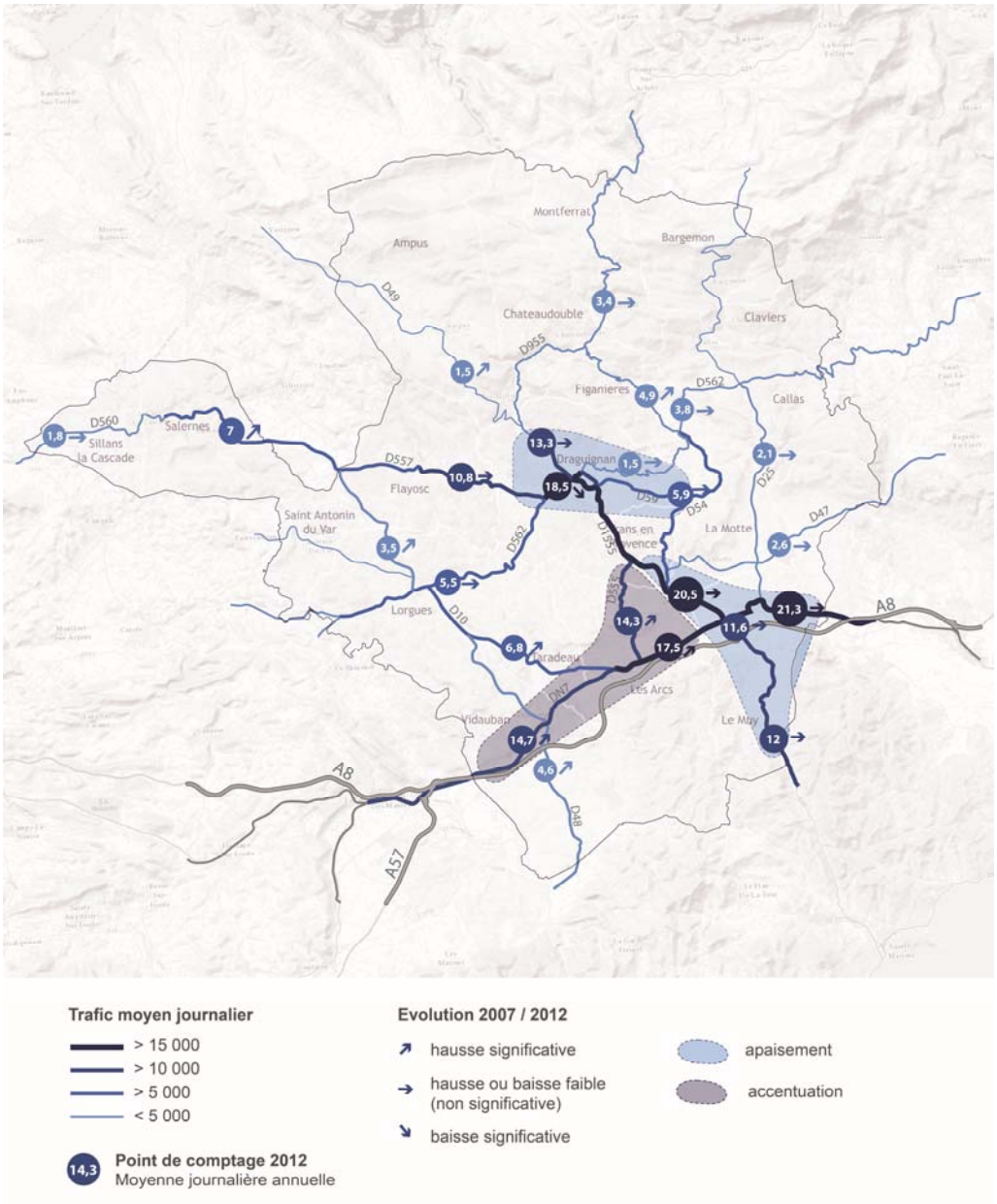
EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER SUR LA Dracénie. Somme des moyennes journalières sur les routes étudiées.

	Dracénie	Nord de la Dracénie	Centre et Sud de la Dracénie
1998	**174 850**	19 387	155 463
1999	**187 568**	19 435	168 133
2000	**189 066**	18 736	170 330
2001	**201 854**	19 752	182 102
2002	**205 530**	20 975	184 555
2003	**208 137**	20 983	187 154
Évolution du trafic entre **1998 et 2003**	**(+) 19%**	(+) 8%	(+) 20%

*S*ource : DDE 83, Service environnement *C.A.D.*

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

LE TRAFIC AUTOMOBILE (EN MILLIER) ET SON EVOLUTION (2007-2012)



Le trafic avait crû de près de 20% entre 1998 et 2003 selon un rythme annuel moyen de 4% légèrement supérieur au chiffre comparable au niveau national, ce qui ne saurait surprendre s'agissant d'un territoire où les trajectoires démographique et économique sont également plus fortes. Ce rythme de 4% était par ailleurs supérieur de 2 points à celui relatif à la population, correspondant bien à une intensification de l'usage de l'automobile.

Ce qui était vrai dans la période précédente ne l'est plus depuis quelques années. Les données de trafic établis par le conseil général/départemental montrent nettement qu'en 2012 la plupart des 9 postes de comptage établis sur le territoire du schéma enregistrent un volume de trafic équivalent ou à peine supérieur à ce qu'il était sept ans auparavant.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

L'évolution des valeurs de trafic selon la localisation des postes de comptage est une bonne indication de celle des demandes de mobilités et donc de l'impact des générateurs de déplacement. Elle est aussi un indicateur de ce que pourraient être les priorités à venir de la politique des transports dans le territoire. A cet égard trois éléments de diagnostic ressortent clairement, correspondant à trois composantes territoriales :

- la zone avoisinant Le Muy et l'échangeur avec l'A8 (postes de comptage 18 et 35) est un espace que l'on peut qualifier, en termes d'évolution, d'apaisement du trafic. Les niveaux sont certes élevés sur les RD 125 et 1555 ; mais ils n'augmentent plus depuis 2007.

- Il en va de même sur les routes départementales d'accès à Draguignan, en tout cas à l'ouest où tant sur la route vers Flayosc et Salernes, que sur celle qui conduit (ou amène de) Lorgues, les trafics n'ont pas non plus augmenté en restant établis, au col de l'Ange, à des niveaux de l'ordre de la moitié de ceux qui relient Draguignan au Muy et à l'échangeur de l'A8.

- Toute autre est la situation de la zone avoisinant Les Arcs sur Argenx. Sur la RD 555 (poste de comptage n°17), le trafic a augmenté de près de 60% en 7 ans! Il est actuellement à un niveau proche de celui de sa parallèle reliant Draguignan à l'A8, la RD 1555. Ne faut-il pas y voir la conséquence de la mise en service d'un important centre commercial et de la zone logistique des Bréguières ? L'augmentation substantielle du trafic dans la zone des Arcs sur Argens vaut aussi, quoique plus modérément, sur le segment de la RDN 7 qui en est proche (poste n°38) avec un niveau de trafic en moyenne journalière annuelle (MJA) de près de 15000 véhicules, en progrès de 15% depuis 2007. Ce même niveau de trafic et une augmentation comparable sont constatés au poste n°63 sur la RDN7 à la sortie ouest du territoire communal de Vidauban.

B/ L'offre en transports publics.

Elle est organisée en régie sous l'enseigne de *Transports en Dracénie bus* (TED bus). Elle comporte trois segments: transports réguliers avec 10 lignes, transports à la demande concernant essentiellement les communes du nord du territoire et les transports scolaires.

La fréquentation est la suivante mesurée en nombre de voyages en 2013 :

- près de 490 000 en lignes régulières, 32 500 pour le transport à la demande ;

- un nombre non documenté en transports scolaires.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Hors fréquentation des scolaires, le nombre de voyages total est donc de 520 000 soit 5,2 voyages/an/habitant. Fréquentation vraiment faible, comparée à celle d'une agglomération, il est vrai plus dense et plus importante, comme celle d'Avignon (175 000 habitants) où ce même ratio est égal à 50 voyages/an/habitant, soit près de 10 fois plus.

Il est d'ailleurs significatif de noter que la ligne reliant Draguignan aux Arcs sur Argens représente à elle seule la moitié de la clientèle en services réguliers, soit près de 250 000 clients qui assurent un coefficient de remplissage satisfaisant.

Le coût d'exploitation par voyage (hors budget des transports scolaires) est élevé : 8,0€ HT à comparer à une moyenne de 1,8€ HT pour les agglomérations dont la population est comprise entre 50 000 et 150 000 habitants, donc comparables. Ces mêmes agglomérations se situent selon les cas entre un maximum de 5,6€ et un minimum de 0,9€.

Le coût d'exploitation par habitant (toujours hors budget des transports scolaires) ressort à 40€ (75€ avec les scolaires) soit une valeur de l'ordre des 2/3 de celle atteinte à Avignon et Toulon qui transportent de 15 à 20 fois plus de voyageurs.

Le système des transports collectifs est peu (sous?) utilisé et donc très coûteux au regard du service rendu. Le schéma de cohérence territoriale n'est pas un plan de déplacements urbains ni un exercice de programmation pluri annuelle des lignes budgétaires correspondantes. Cependant il lui revient d'articuler de façon cohérente l'urbanisation et la desserte en modes alternatifs au mode mécanisé individuel. A ce titre il importe de poser la question du bon niveau de l'offre en transports collectifs afin qu'il puisse répondre de manière durable, y compris concernant les budgets publics, aux nécessités de cette cohérence entre urbanisation et modes alternatifs.

C/ L'offre pour les modes actifs en particulier le vélo.

A cet égard la situation, prévalant encore récemment, était simple à évaluer : peu satisfaisante en tout cas à l'échelle des déplacements entre les communes.

En 2013, le kilométrage de pistes cyclables aménagées, sûres et confortables était à peu près égal à 0 sauf à considérer la récente réalisation d'une piste d'environ 1 km à Vidauban, dans les nouveaux quartiers, entre la gare, le collège et la base de loisirs.

Le même raisonnement que celui présenté s'agissant des transports collectifs valait encore récemment pour les infrastructures en faveur des modes actifs ; à une différence près qui peut présenter de l'importance : autant l'offre en

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

transports collectifs paraît sur dimensionnée, autant celle concernant les modes actifs à l'échelle intercommunale était sous dimensionnée. L'enjeu de la mise en place d'un réseau satisfaisant pour la pratique du vélo est, dès lors, un enjeu significatif.

D/ L'offre pour le mode ferroviaire

A l'heure où l'on parle depuis longtemps de la nouvelle ligne Provence Côte d'Azur (NLPCA) et où une décision quant au démarrage des travaux se fait attendre, il convient de ne pas oublier que l'appareillage ferroviaire de la Dracénie a connu des décennies de contraction. Suppression de la gare à Draguignan, enlèvement des voies sur le segment allant des confins de La Motte et du Muy à la ville centre et désaffectation de la gare de cette ville, heureusement transformée depuis en gare routière principale pour le réseau du TED bus.

Le rôle important du centre d'échanges des Arcs.

Aujourd'hui demeure cependant le rôle important de la gare des Arcs sur la ligne classique reliant la capitale régionale et la préfecture des Alpes Maritimes: avec plus d'une trentaine de dessertes en jour ouvrable soit pour des missions TER vers Nice et Toulon, soit pour des missions grandes lignes vers Nice, Toulon, Marseille et même au-delà, dont certaines en T.G.V.

La gare des Arcs sur Argens est très utilisée avec un volume annuel de voyageurs situé aux environs de 800 000 : les 2/3 pour les TER et le reste pour les missions de grande ligne. Dans ce contexte elle a fait l'objet d'importants travaux d'amélioration avec, en particulier, l'aménagement de parkings accentuant son rôle de plateforme d'échanges entre mobilités internes au territoire -en véhicule particulier mais aussi, comme analysé supra, en bus- et mobilités d'échange, en l'occurrence ferroviaires.

La gare de Vidauban, par contre, a un niveau de desserte et de fréquentation très sensiblement plus réduit.

La perspective de la réalisation de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et de la gare Var Est

La réalisation de la ligne nouvelle entre les abords d'Aix- en-Provence et l'agglomération de Nice (voire la frontière italienne) est acquise dans son principe mais encore très incertaine quant à la date de sa réalisation (2030 ? plus tard ?) et au tracé. En tout cas à se voir réalisée, une chose est certaine, elle desservira une nouvelle gare dite Var Est localisée aux environs de la limite communale entre Les Arcs et Le Muy.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

L'espace correspondant à l'implantation de la future gare fait déjà l'objet d'une action foncière menée par la communauté d'agglomération en conjonction avec l'établissement public foncier régional ; certes les achats réalisés peuvent être considérés comme très anticipés mais ils présentent, par contre, l'avantage d'avoir contribué à déterminer des valeurs foncières raisonnables dans un secteur qui pourrait devenir très convoité.

CONSTATS/ QUESTIONS

L'armature des équipements et services de déplacements est assez satisfaisante, marquée cependant par des points de faiblesse qui peuvent compromettre ce qui est attendu du présent document à savoir une politique des transports visant la diminution des déplacements motorisés obligés, et le développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Encore récemment on pensait que la combinaison de la croissance démographique, de la nature assez dispersée de la population et du niveau relativement bas du prix des carburants, était la source d'une irrésistible montée des mobilités mécanisées individuelles.

Depuis la morphologie urbaine ne peut pas avoir évolué de manière forte, la croissance démographique perdure, toutefois à un rythme moindre que précédemment ; par contre le prix des carburants a beaucoup monté. Est-ce la cause principale de la modération des trafics automobiles que l'on enregistre depuis 5 à 6 ans ? Sans doute, est-ce au moins une cause importante de ce retournement de tendance.

En tout cas cette évolution est une contribution à l'établissement d'une « bonne » harmonie ou cohérence entre urbanisation et déplacements. La mise en œuvre de cette harmonie demandée par le législateur sera d'autant mieux possible que les points de faiblesse identifiés ci-dessous seront surmontés.

Quatre points de faiblesse :

L'équipement très lacunaire en pistes cyclables sûres et confortables et ce à la double échelle communale, notamment dans la ville centre et les villes d'appui, mais aussi à l'échelle intercommunale ;

L'absence, au sein de la ville de Draguignan, de séparation des flux routiers selon la destination, cause de surencombrement des espaces publics de voirie et, dès lors, de difficulté à promouvoir toute politique de partage de voirie ;

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

La faiblesse du bilan coûts-avantages du système de transports publics ce qui peut obérer ses perspectives de développement.

A partir du constat présenté *supra* et du principe selon lequel on dessert tous modes ce qui est urbanisé et on n'urbanise que ce que l'on peut desservir en modes alternatifs à l'usage de la voiture particulière, sont posées quatre questions :

- Quelles sont les voies d'amélioration des transports collectifs pour les rendre plus efficaces et plus durables financièrement ?

- Quelles seront les voies d'action pour mettre en œuvre des politiques de partage de voirie aptes à améliorer les modes actifs (vélo et marche à pied) dans les tissus urbains comme à l'échelle intercommunale ?

- Afin de favoriser l'intermodalité et le covoiturage, va-t-on de l'avant dans des démarches d'amélioration de la gare routière de Draguignan, de la plate-forme de covoiturage du Muy et de la mise en place de parcs-relais ?

- Faut-il poursuivre la politique d'acquisitions foncières au droit de l'éventuelle gare TGV des Arcs, prévue dans un futur qui est de plus en plus au futur ?

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.3- LA MORPHOLOGIE URBAINE- LES USAGES DE L'ESPACE

La morphologie urbaine peut s'apprécier autant :

- à l'échelle du SCOT, afin de constater les continuités et les intensités de la trame urbaine sur l'ensemble du territoire,

- qu'à l'échelle des tissus urbains des communes, reflet des phases d'urbanisation successives, afin d'évaluer leurs formes et leurs densités, notamment au regard de l'objectif d'un « équilibre » entre renouvellement urbain, développement maîtrisé et restructuration des espaces existants.

Les usages de l'espace sont analysés à partir des documents d'urbanisme locaux.

2.3.1- Une morphologie urbaine en archipel

Le territoire du schéma est marqué par une identité tant rurale qu'urbaine, qui se lit au travers de l'étagement des intensités d'urbanisation et des continuités de la trame bâtie.

Draguignan est bien le pôle urbain de l'aire urbaine éponyme et le cœur de l'unité urbaine, avec une continuité spatiale avec Trans-en-Provence au Sud, mais aussi avec Flayosc à l'Ouest (bien que le dénivelé et la rupture de pente atténue quelque peu le « sentiment » de continuité). La ville constitue ainsi, le plus vaste ensemble dense et structuré du territoire, le noyau central d'une morphologie urbaine en archipel[20] :

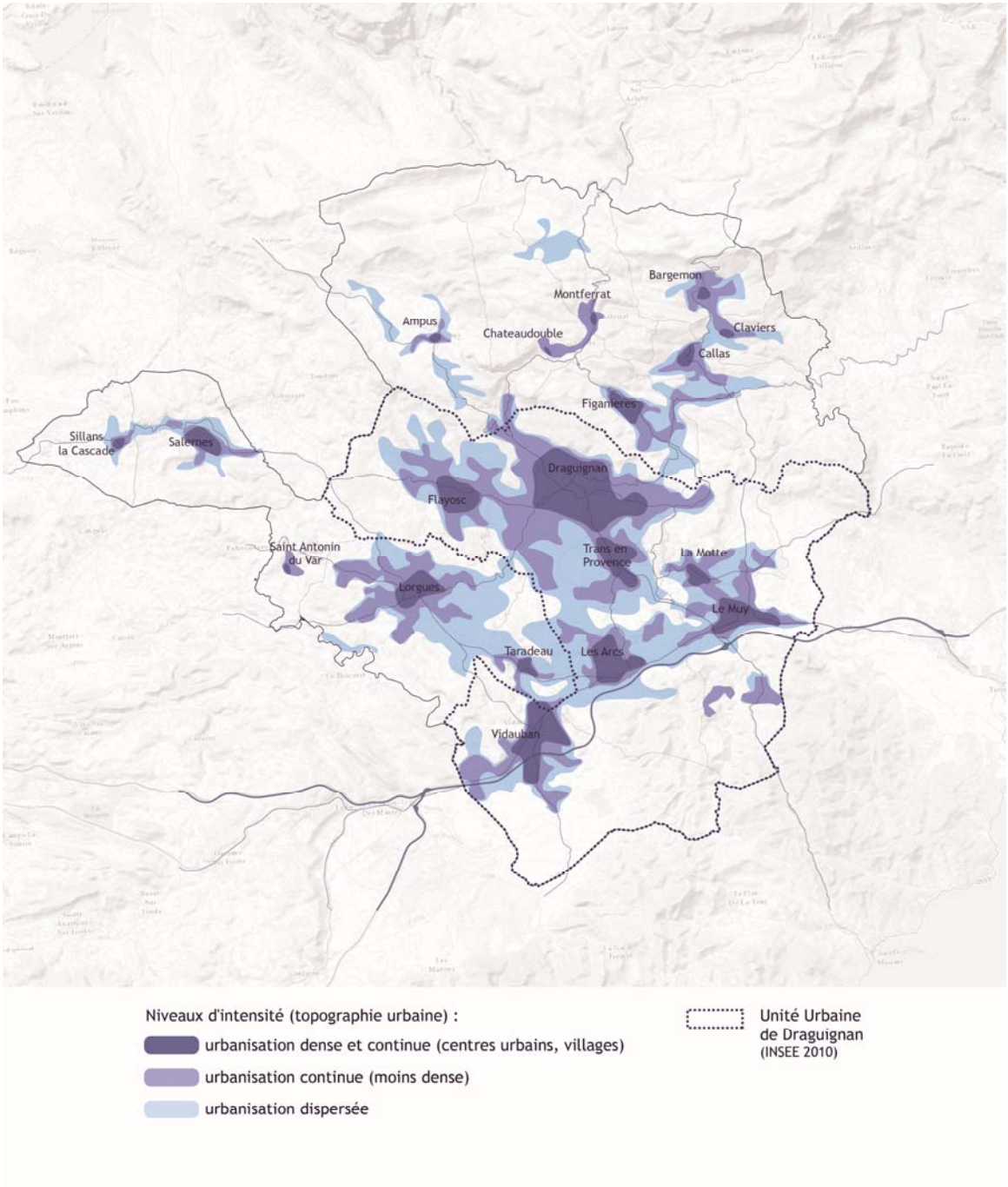
La trame bâtie des autres communes, offre peu de continuité vis-à-vis de la ville centre, aussi bien, s'agissant des villages du Nord du territoire, que des villes de l'Arc Sud. D'un point de vue strictement morphologique, ils constituent des ensembles urbains autonomes et identifiés comme tels dans le paysage. D'un point de vue statistique en revanche, la composition de l'unité urbaine de Draguignan[21] est plus uniforme et a beaucoup évoluée avec 4 communes supplémentaires entre 1999 et 2010 (Vidauban, Les Arcs sur Argens, Le Muy et La Motte rejoignent Trans en Provence et Flayosc). Cela s'explique notamment par une forme d'habitat dispersé, moins dense, moins urbaine, moins visible, qui s'égrène le long des routes reliant la vallée de l'Argens à Draguignan.

[20] En géographie, un archipel est un ensemble en réseau mais dont les composantes sont discontinues
[21] Au sens de l'INSEE : Un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions)

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Les ensembles urbains sont organisés en réseau, en concordance avec les implantations historiques des noyaux villageois, la topographie, et l'armature des infrastructures routières qui a guidé les phénomènes d'étalement spatial et de dilatation urbaine.

UNE MORPHOLOGIE URBAINE EN ARCHIPEL



Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Ainsi, une certaine continuité de la « trame urbaine » peut être observée entre :

- Le Muy et La Motte, dont le continuum urbain est séparé par le lit de la Nartuby,
- Salernes et Sillans la Cascade autour de la RD 560
- De manière plus diffuse, entre Châteaudouble et Montferrat, ou encore autour de l'ensemble Figanières, Callas, Claviers, Bargemon,

En revanche, les continuités entre les communes de l'Arc Sud, le long de la RDN7 (Vidauban, Les Arcs, Le Muy) et de la RD10 (Arc Sud > Taradeau, Lorgues) sont moins marquées et moins urbaines: l'artificialisation de l'espace y est principalement agricole (bâtiments d'exploitation).

Cette analyse morphologique générale renvoie notamment à la prise en compte :

- Des grandes coupures d'urbanisation qui séparent ces ensembles urbains, à la fois pour des motifs écologiques (Cf. RdP Livre II), mais aussi paysagers et identitaires, avec une attention particulière que le SCoT pourra porter aux effets de seuils et à la qualité des lisières urbaines.
- Des déplacements alternatifs à la voiture personnelle, et notamment aux modes doux, dont l'efficacité et la fréquentation sont fortement liées à la notion de continuité urbaine.

2.3.2-Les tissus urbains : formes, densités, évolutions

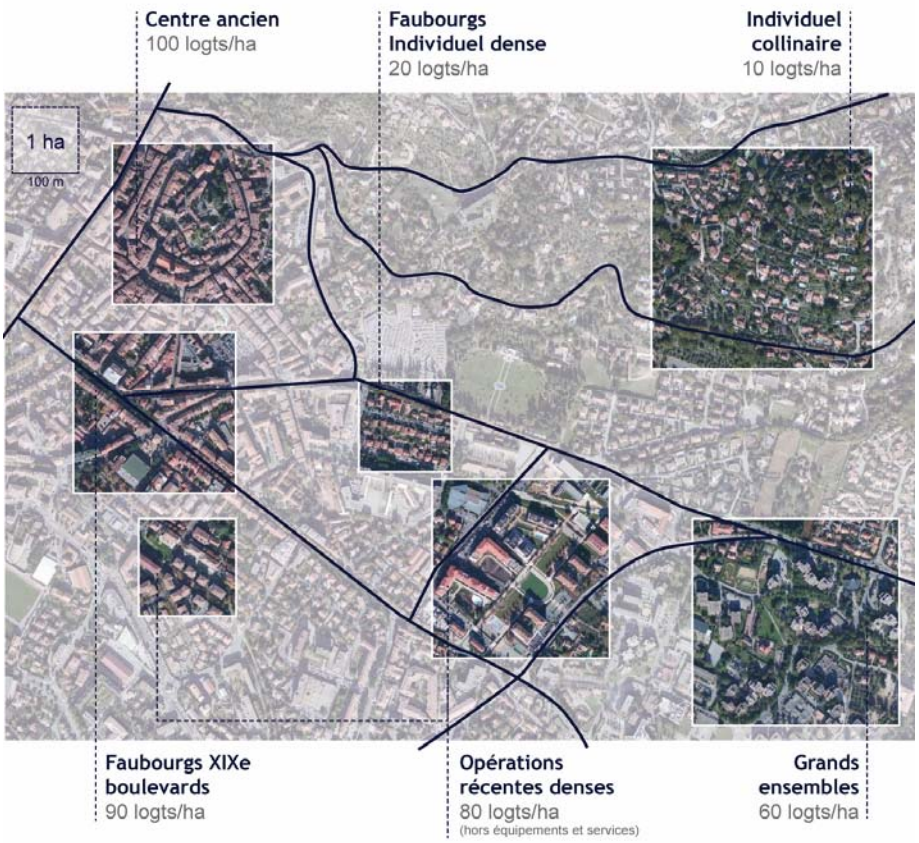
Les morphologies urbaines varient selon les communes - leur taille, leur topographie – mais aussi en fonction des processus d'urbanisation passés et en cours. Les territoires urbains, ou sous « influence urbaine », sont ainsi composés de différents tissus urbains, et autant de densités correspondantes, qu'il s'agit d'identifier au regard de la question des extensions urbaines et de l'intensification de la ville sur elle-même.

Sans présenter des monographies communales, il s'agit de recenser les caractéristiques de l'ensemble des phénomènes urbains dracénois au travers d'un échantillon significatif de 4 cas et 5 exemples :

- Draguignan, cœur urbain du territoire.
- Les Villes d'appui, au travers des exemples du Muy, de Flayosc et de Vidauban.
- Les Villages, avec l'exemple d'Ampus.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

DRAGUIGNAN

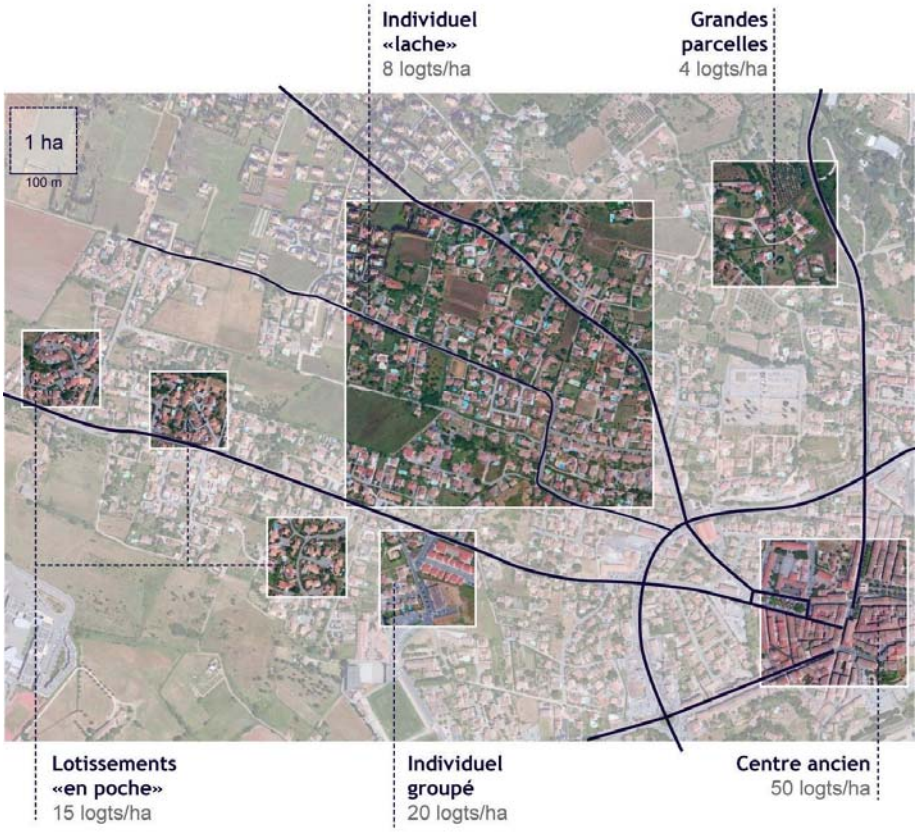


La ville de Draguignan dispose d'une grande variété de tissus urbains et de typologies bâties présentant une densité élevée. Ici, plus qu'ailleurs, le noyau ancien est très dense, avec des constructions relativement hautes généralement divisées en appartements. Au-delà de la ceinture des anciens remparts, les faubourgs érigés le long des boulevards au XIXème siècle ont des densités quasi équivalentes.

Ces densités élevées ont été renforcées ces dernières années par de nombreuses opérations de logements collectifs et notamment au sein de la ZAC Chabran qui accueille sur d'anciens terrains militaires un quartier mixte (logements, équipements et services). Ces densités s'étiolent dès que l'on sort du centre avec un habitat collinaire essentiellement individuel et assez étendu, que l'on retrouve notamment au sein de ce qui constituaient les « zones NB » de l'ancien plan d'occupation des sols**.** Les potentialités d'intensification du centre urbain sont désormais relativement restreintes mais peuvent s'appuyer sur le réinvestissement du parc vacant du centre historique, le renouvellement « générationnel » des tissus pavillonnaires, et le caractère mutable à moyen terme de grandes emprises institutionnelles.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

LE MUY



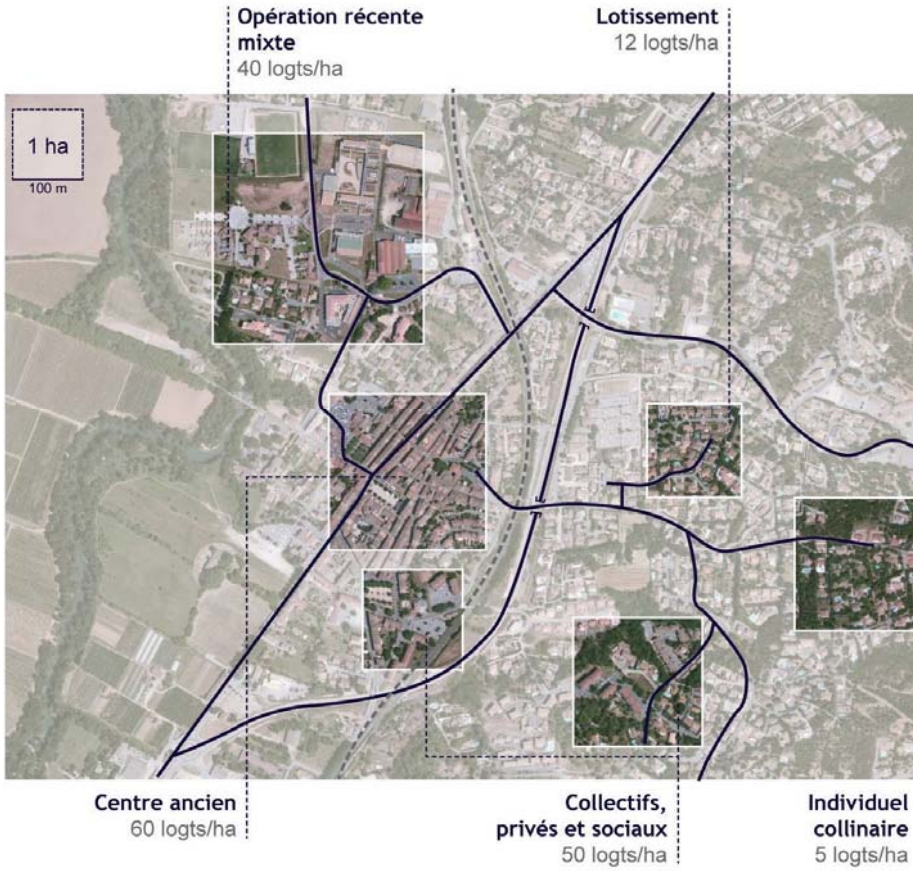
Les Villes d'appui, celles de l'Arc Sud (Le Muy, Les Arcs sur Argens, Vidauban), ainsi que, par ailleurs, Lorgues, Flayosc et dans une moindre mesure Salernes ont connu une forte croissance avec un développement urbain sur un modèle principalement extensif.

Ici, l'exemple du Muy témoigne d'une urbanisation en extension urbaine, en grande majorité composée de maisons individuelles. Cette urbanisation s'est développée sous forme de « poches » de lotissements ou de constructions autonomes en surépaisseur des principaux axes routiers. Ces mêmes caractéristiques peuvent être observées dans les territoires de plaine, à Vidauban (le long de la RDN7) et aux Arcs sur Argens.

Ce tissu urbain relativement lâche, peu dense et peu maillé, offre des opportunités d'intensification et de restructuration urbaine au sein des dents creuses : ici, des opérations de logements individuels groupés, associées à de nouveaux équipements y ont récemment vu le jour.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

VIDAUBAN

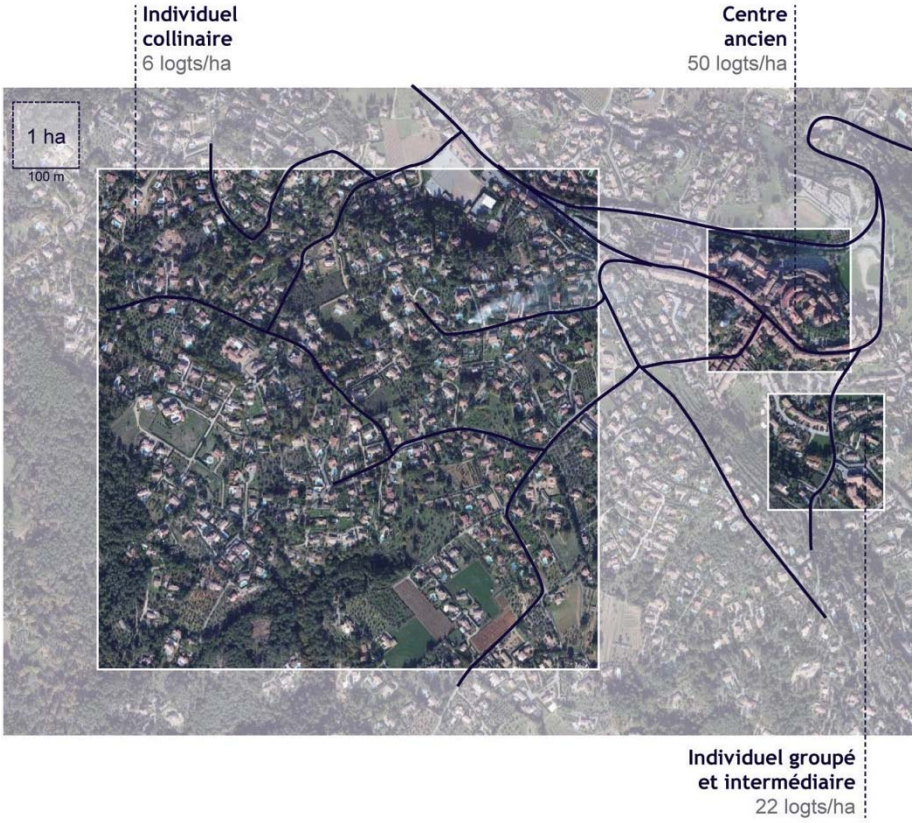


L'exemple de Vidauban montre une certaine intensité à proximité du centre historique. Si l'emprise urbaine est très étendue sur la commune, avec comme ailleurs, une nette prédominance de l'habitat individuel sur de grandes parcelles, les densités du centre urbain « étendu » sont relativement élevées. En effet, des opérations de logements collectifs, sociaux ou privés, ponctuent le tissu urbain, y compris sur le relief. Ce tissu urbain associant urbanisation diffuse, lotissements, et petites opérations de logements groupés ou collectifs se retrouve autour des noyaux historiques de la plupart des autres Villes d'appui (à Lorgues et Salernes notamment).

Si la grande majorité de l'urbanisation récente est ici en extension urbaine, des démarches de structuration du tissu urbain ont été réalisées à proximité du centre ville et de la gare, avec des opérations mixtes (logements collectifs et individuels groupés, équipements, liaisons douces).

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

FLAYOSC

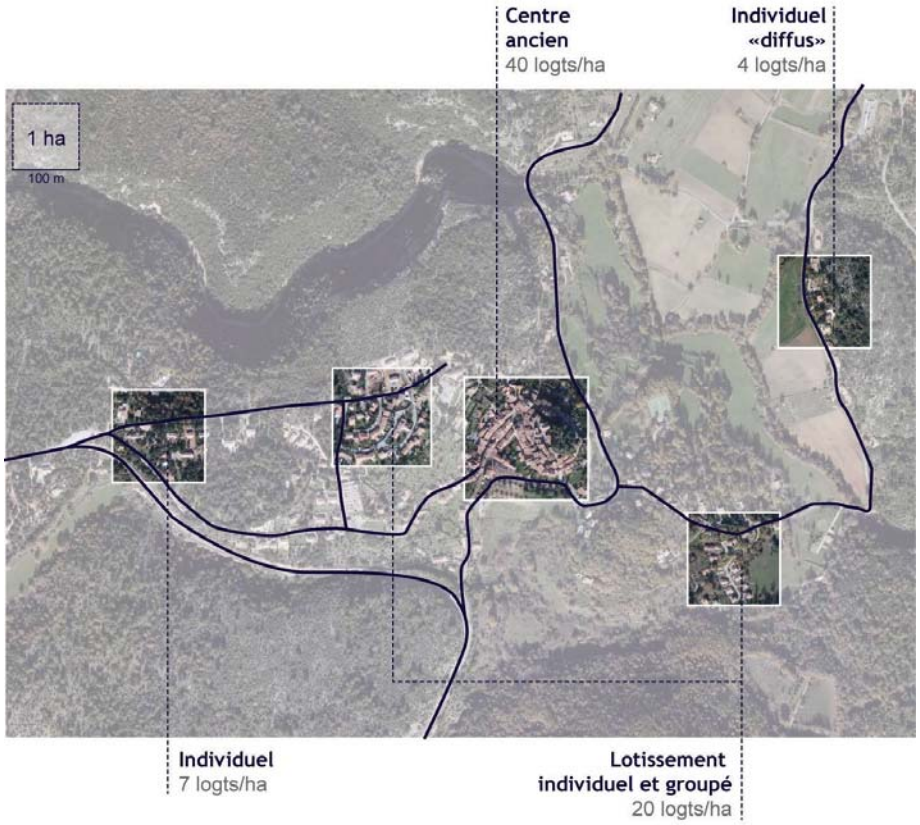


L'exemple de Flayosc, Ville d'appui, montre bien l'opposition entre les deux formes d'urbanisation principales, présentes dans le territoire du schéma:

- D'une part, l'urbanisation diffuse, individuelle et collinaire, relativement peu dense et peu maillée. Il est à noter que le tissu classique du lotissement est ici moins présent, et l'habitat individuel relativement plus dispersé.

- D'autre part, le noyau historique et ses extensions récentes, aux densités plutôt élevées. Des opérations de logements collectifs et de réhabilitation du parc ancien ont été réalisées en plein cœur du vieux village et des opérations plus denses qu'auparavant ont été réalisées à sa proche périphérie.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE



Les Villages sont eux moins soumis à la pression urbaine et l'étalement urbain y est limité. Si les noyaux villageois présentent des typologies bâties relativement similaires aux communes plus peuplées, les densités y sont sensiblement moins élevées avec moins de division du bâti traditionnel en appartement.

L'habitat périphérique « diffus » est restreint aux abords des routes des vallées (l'habitat collinaire est moins présent) et des petits lotissements, relativement resserrés, ont été construits à proximité du village.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

EXEMPLES DE TISSUS URBAINS



Tissus anciens villageois - Claviers



Lotissement dense, individuel groupé - Lorgues



Individuel diffus collinaire – Trans en Provence

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE



Opération récente dense –quartier de la gare à Draguignan



Tissu individuel « lâche « et lotissement – Les Arcs



Logements collectifs récents – Centre ville de Salernes

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.4- ANALYSE DES DOCUMENTS D'URBANISME COMMUNAUX

Le rapport de compatibilité entre d'une part le SCOT et d'autre part les documents d'urbanisme communaux, s'agissant de l'usage des espaces et de l'ouverture foncière à l'urbanisation nouvelle, du renouvellement urbain et des densités, nécessite d'établir un état des documents en cours et de leurs capacités d'accueil.

2.4.1- Les zonages des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Récemment encore, seule une moitié des communes (9) avaient élaboré et approuvé leur plan local d'urbanisme (PLU) tandis que 10 communes, dont Draguignan et Lorgues notamment, étaient encore sous le régime du plan d'occupation des sols (POS). Les nouvelles dispositions règlementaires des PLU, issues de la loi SRU, puis des lois Grenelle et ALUR, ont mis en avant un nouveau paradigme, plus restrictif, dans la conception de l'urbanisme communal, s'agissant notamment de la consommation d'espace et de l'ouverture à l'urbanisation. Telle a bien été la nouvelle logique des documents d'urbanisme approuvés, ou en passe de l'être, comme le montre l'analyse ci-dessous des zonages des documents d'urbanisme.

Dorénavant, les zones à urbaniser des PLU (zone AU) opposables aux tiers représentent 1004 ha, alors que la somme des zones U (urbanisées) correspond à 5486 ha. Les surfaces dédiées aux extensions urbaines, rapportées aux zones U, correspondent donc à un pourcentage de 18%, nettement moindre que celui qui valait alors pour les dix communes encore sous le régime des POS : 63% !

Les communes dont l'ouverture foncière future (AU) est la plus importante et représente aux environs de la moitié du total, –Les Arcs sur Argens, Le Muy et Trans-en-Provence- sont précisément celles dont une part importante des zones correspondantes, sont dédiées aux activités économiques, comme on le verra infra au chapitre 4 consacré à l'analyse des besoins en la matière.

Espaces naturels et agricoles représentent maintenant nettement plus de 9/10ème du territoire du schéma ; *a contrario*, espaces urbains (U) et à urbaniser (AU) n'en représentent plus que quelque 8%. L'ensemble de ces espaces U et AU est considéré par le schéma comme un ensemble désigné sous l'appellation d'espaces urbains de référence : y sera localisé l'ensemble de l'urbanisation.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Tout indique une évolution marquée des « auteurs des PLU » vers une gestion économe de l'espace. Ce qu'il est advenu des ex-zones NB le montre bien. Dans ce contexte le schéma de cohérence territoriale crée sa propre terminologie des espaces urbains de la façon suivante :

- Les espaces indicés U sont les espaces urbains à densifier,
- Les espaces indicés AU sont les espaces d'urbanisation potentielle.

Zonages des PLU opposables						
Communes	Population(2016)	zonage PLUs opposables				
Catégorie Armature urbaine		U	AU	A	N	Total général
Draguignan	40054	1392	32	660	3306	5390
Trans en Prov	5700	378	189	427	704	1698
Cœur d'Agglo (2)	45700	1 770	221	1 087	4 010	7 088
Flayosc	4365	314	67	1798	2381	4560
Lorgues	9116	622	15	2016	3819	6472
Les Arcs/Argens	7171	260	144	1540	3474	5418
Le Muy	9389	272	188	1142	5088	6690
Salernes	3851	497	99	352	2982	3930
Vidauban	11152	679	50	1862	4719	7310
Villes d'appui (6)	45000	2 644	563	8 710	22 463	34 380
Claviers	690	21	12	235	1319	1587
Callas	1820	109	15	756	4039	4919
Bargemon	1484	170	21	222	3100	3513
Montferrat	1490	37	0	143	3220	3400
Châteaudouble	462	12	6	281	3755	4055
Ampus	938	40	16	1492	6792	8340
Sillans la Cascade	730	121	20	217	1666	2024
Saint Antonin	743	81	9	769	906	1765
La Motte	2988	282	31	1070	1512	2895
Taradeau	1816	121	16	702	893	1732
Figanières	2608	78	74	644	2022	2818
Villages11)	15750	*1 072*	220	6 531	29 224	37 048
Total CAD (19)	106450	5 486	1 004	16 328	55 697	78 516
Poids surfacique des zonages		7,0%	1,3%	20,8%	70,9%	100%

Note : * les documents d'urbanisme de Bargemon, Salernes, Taradeau et Vidauban sont opposables et, par ailleurs, en révision générale.

2.4.2- Que sont devenues les ex-zones NB ?

Depuis la loi SRU (2000), les zones NB, zones naturelles « desservies partiellement par des équipements qu'il n'est pas prévu de renforcer et dans lesquelles des constructions ont déjà été édifiées» ne sont plus autorisées et disparaissent des règlements et des zonages des PLU.

Ces zones d'habitat dispersé, généralement issues du «mitage» collinaire, comptaient, en 2007 sur 4151 hectares, environ 5300 habitations implantées sur de grandes parcelles (5000 m^2 en moyenne) partiellement desservies par les réseaux. La problématique des zones NB n'est en effet pas seulement celle de la consommation transformation d'espace et des formes urbaines qui y sont associées. Elle est largement aussi –et peut être plus ressentie ainsi par les élus

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

et leurs services- celle de la non-soutenabilité financière de telles formes urbaines s'agissant en particulier de tous les services collectifs à réseau : assainissement collectif, alimentation en eau potable, voirie, transports scolaires, collecte des déchets sans parler des réseaux qui ne sont pas de la responsabilité directe des collectivités territoriales (énergie, télécommunications).

Lors du passage de POS à PLU, les communes se doivent de reclasser les zones NB, en fonction d'une fine analyse de l'occupation du sol et de leur desserte par les réseaux, en zones respectivement urbaine, à urbaniser, naturelle et plus rarement, en zone agricole. Ainsi sur les neuf communes ayant déjà en date de 2016, un PLU opposable, les zones NB avaient majoritairement été intégrées aux zones U et AU.

Concernant les documents d'urbanisme les plus récemment approuvés, on peut corroborer cette analyse à partir du cas des deux communes de Draguignan et Lorgues[22] qui, au total, comprenaient quelque 2940 ha de zones NB, soit plus des 2/3 du total :

Zones U, espaces urbains à densifier : 453 ha
Zones AU, d'urbanisation potentielle : 0 ha
→ Zones NB 2940 ha
Zones A/N : 2485 ha

Le bilan est simple à établir : seulement 15% des zones NB ont été requalifiées en zonage **U**, tandis que l'ensemble du reste l'a été en espaces **A**, minoritairement et **N**, majoritairement. Très significatif est le fait que le reclassement en zonage **AU,** d'urbanisation potentielle**,** n'ait pas eu lieu, ce qui correspond bien, dans les deux cas d'espèce ici analysés, à leur faible niveau d'équipement et à leur éloignement des tissus urbanisés agglomérés.

Les quelques milliers de logements qui étaient localisés en zones NB sont donc pérennisés mais en quelque sorte dans le contexte qui est le leur, c'est-à-dire avec un niveau d'équipements publics plus limité qu'en tissus urbains de type **U**. Leurs occupants vont incontestablement jouir d'une grande aisance spatiale, mais pas d'une rente foncière élevée[23] : certes la surface détenue est souvent importante mais la distance aux aménités et emplois joue fortement en minoration.

[22] A Draguignan, les zones NB représentaient près de 1 600 ha pour 800 habitations, à Lorgues 1350 ha, pour 1 500 logements.
[23] La rente foncière est égale au produit de l'inverse de la distance aux aménités urbaines (équipements, emplois et services) par la surface de terrain détenu.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.4.3-Les capacités d'accueil

Vis-à-vis des documents d'urbanisme locaux la position du schéma de cohérence territoriale est double : d'une part il les considère comme des documents dotés d'une autorité juridique et d'une légitimité politique fortes et ce d'autant que la plupart d'entre eux sont très récents ; d'autre part il s'inscrit dans la logique de la compatibilité que ces documents locaux doivent observer et, de ce fait, il ne s'interdit pas de produire des règles qui viendront préciser, enrichir et compléter ce qu'ont édictés les PLU.

Dans ce cadre il importe d'abord de développer une analyse des capacités d'accueil de l'ensemble des documents locaux : l'enveloppe des espaces ouverts à l'urbanisation est-elle suffisante pour *satisfaire, sans discrimination, les besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial*, comme le demande l'article L101-2 du code de l'urbanisme ou n'est-elle pas « plus que suffisante » auquel cas le schéma de cohérence territoriale pourrait être amené à produire des règles amenant à une utilisation économe des espaces agricoles et naturels ?

A/ La situation existante

Dans un premier temps, est analysée la situation existante des densités d'aménagement, considérées à la seule échelle des espaces indicés **U**, espaces urbains à densifier, dans les documents d'urbanisme locaux.

A partir des données de zonage du tableau précédent et de celles relatives aux populations, logements et emplois, il est possible de calculer des densités brutes s'agissant des logements et logements-emplois.

	Densités résidentielle et économique				
	Logements (2014)	LOG/ha **U**	Emplois (2014)	Log. +Emplois	Log.+empl./ Ha **U**
Cœur d'Agglo	23478	13,3	19187,7	42665,4	24,1
Villes d'appui	26100	9,9	12279	38379	14,5
Villages	10200	9,3	4666	14866	14,0
Dracénie	59778	10,9	36133	95910	17,5

Le calcul est effectué pour chacune des trois classes de l'armature urbaine et l'ensemble de la communauté d'agglomération. De plus on rapporte au chiffre des hectares classés en **U** non seulement le nombre de logements mais aussi celui des emplois. Un logement cela abrite en moyenne 2,35 personnes avec une surface de 100m2 soit quelque 40m^2 par personne. Un emploi cela occupe en moyenne de 25 à 30m^2 soit une surface à peu près équivalente ce qui permet de parler de manière homogène de densité résidentielle et économique. Au risque

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

sinon de créer des distorsions dans la comparaison entre catégories de communes et, qui plus est, de sous-estimer fortement les vraies densités d'urbanisation tous usages.

Dans ce cadre, on constate que les densités résidentielle-emploi sont pour la Dracénie dans son ensemble de 17,5 logement-emploi/ha de zone U ; avec la répartition suivante selon les 3 classes de l'armature urbaine : 24,0, 14,5 et 14,0. Ce sont des densités relativement élevées pour un territoire de fait semi-rural semi-urbain. Il n'en reste pas moins qu'une dynamique d'intensification y est possible.

B/ Le potentiel d'urbanisation

Dans un second temps l'analyse considère les espaces d'urbanisation potentielle **AU**, hors ceux dédiés aux seules activités économique, soit 725 hectares auxquels on applique, par hypothèse, une densité d'aménagement moyenne de 30 logements à l'hectare. Par ailleurs on sait que, pour tout programme d'habitat presque la moitié des surfaces disponibles sont dévolus aux infrastructures d'accès, aux équipements collectifs de la proximité et aux aménagements d'espaces publics. Il en résulte alors que 725*30*0,55= 12000 logements sont rendus possibles dans les espaces indicés **AU** des PLU opposables.

Ce chiffre est à considérer au regard de deux considérations : urbanistique d'abord, selon laquelle une part très significative des développements résidentiels seront localisés dans les espaces urbains à densifier indicés **U** ; démographique ensuite au regard de laquelle la prévision du schéma- présentée à la section suivante- conduit à estimer que le nombre supplémentaire de logements à rendre disponible sur les marchés du logement est de l'ordre de 9000 à 10000 à l'horizon de l'année 2030 ; soit aux environs de 4500 dans les espaces indicés **AU**.

Le résultat de cette analyse est simple : d'un côté des besoins à l'horizon 2030 de l'ordre, probablement, de 4500 à 5000 logements ; de l'autre une capacité d'accueil de l'ordre de 12000 logements. Ne peut-on conclure alors que les documents d'urbanisme locaux disposent d'une capacité d'accueil couvrant aux environs de 2 temporalités de SCoT ?

En tout cas, il est avéré que les capacités d'accueil des documents d'urbanisme locaux, aujourd'hui opposables, sont plus que suffisantes pour les douze années à venir et, d'autre part, que des besoins supplémentaires d'extension urbaine ne paraissent pas justifiés. La somme des espaces classés **U** et **AU** est suffisante pour accueillir l'urbanisation à venir, telle qu'elle va être déterminée par les prévisions démographique et économique du schéma.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2.4.4- Identification des capacités de densification et mutation

Le code de l'urbanisme demande, dans son article L141-3, que *le rapport de présentation identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation* en application de l'article L. 151-4 qui concerne les documents d'urbanisme locaux.

Cette demande concerne ce qui a été analysé supra s'agissant de la part des développements résidentiels qui seront localisés dans les espaces indicés **U** des PLU des communes. A l'issue des analyses présentées supra l'identification de ces espaces est possible.Les espaces dotés de « capacités de densification », sont ceux qui répondent aux deux critères qui suivent :

- Appartenir aux espaces urbains à densifier, indicés U dans les PLU, identifiés à la section précédente ;

- Bénéficier déjà ou à terme, d'une (très) bonne desserte en équipements et services de transports collectifs et en accessibilité aux modes actifs.

Quant aux espaces susceptibles de « mutation urbaine », ils sont d'abord les zones d'activités économiques que le rapport de présentation identifie comme celles, à Draguignan et Trans-en-Provence, qui sont concernées concomitamment par le PPR inondation et le PAPI Argens. Ils sont ensuite ceux du cœur de ville de Draguignan avec, notamment, le projet urbain global du centre-ville (le PUG) qui a pour ambition de développer les thématiques commerces, habitat, espaces publics, mobilités dans une démarche urbaine d'ensemble.

CONSTATS/ QUESTIONS

La forte croissance démographique des cinquante dernières années a modifié la morphologie du territoire précédemment très regroupée et se présentant maintenant sous forme d'archipel urbain.

Plus récemment, un processus d'intensification s'est développé, avec des formes urbaines et des typologies bâties plus denses et moins éloignées des centres urbains. Cette nouvelle logique d'urbanisation est explicite dans les plans locaux d'urbanisme récemment approuvés avec une orientation certaine vers une gestion économe de l'espace.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Dans ce cadre, l'ouverture foncière, mesurée par la surface des zonages d'urbanisation potentielle **AU**, reste significative et les capacités d'accueil des documents d'urbanisme communaux est de fait plus que suffisante par rapport aux besoins d'urbanisation tels qu'ils résultent des prévisions démographique et économique du SCoT[24].

S'agissant des espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation, le rapport de présentation identifie les deux catégories suivantes :

- espaces dotés de «capacités de densification» : les espaces urbains à densifier, indicés U dans les PLU, pour autant qu'ils disposent, déjà ou à terme, d'une (très) bonne desserte en équipements et services de transports collectifs et en accessibilité aux modes actifs ;

- espaces dotés de «capacités de mutation urbaine » : d'abord les zones d'activités économiques, à Draguignan et Trans-en-Provence, qui sont concernées concomitamment par le PPR inondation et le PAPI Argens ; ensuite ceux, à Draguignan, du cœur de ville avec, notamment: le projet urbain global correspondant (le PUG).

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, sont posées les deux questions suivantes :

- Quelle répartition de l'urbanisation à venir entre espace urbain à densifier (U) et espace d'urbanisation potentielle (AU) le SCOT va-t-il acter ? La dynamique actuelle vers une consommation plus économe de l'espace va-t-elle être accentuée ?

- S'agissant de l'impact de l'urbanisation sur le paysage, le document actera-t-il les coupures d'urbanisation actuellement présentes entre les différentes entités urbaines ? Actera-t-il une plus grande prise en compte des «lisières urbaines», à la fois vis-à-vis des espaces agricoles, naturels et des continuités écologiques?

[24] Présentées à la section suivante

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CHAPITRE 3- LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

3.1- LA PREVISION DEMOGRAPHIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Préalable de méthode

La prévision démographique, dans le cadre d'un schéma de cohérence territoriale, est un *mix* de volonté politique s'agissant de l'accueil de populations et d'activités nouvelles et de raisonnement technique fondé sur les projections démographiques établies par l'INSEE et analysées ci-dessous.

3.1.1- Les projections d'évolution démographique- Les scénarios

Avant de déterminer une prévision à l'échelle du territoire de la Dracénie, il convient de prendre connaissance des projections démographiques à l'échelle régionale. Une projection est, en effet, d'autant plus *robuste* qu'elle porte sur des effectifs importants et donc des territoires vastes. Dans ce cadre, on a recours aux projections les plus récentes effectuées, en 2017, par l'INSEE à l'échelle de la région PACA et de ses composantes territoriales[25].

Elles ont été réalisées à partir du modèle de projection Omphale 2017 qui tient compte des évolutions démographiques les plus récentes s'agissant des migrations et des coefficients de mortalité et fécondité-natalité.

On considère d'abord l'échelle régionale puis on analyse ce qui en résulte pour le Var et le territoire du schéma de cohérence territoriale.

A/ A l'échelle de la région PACA

Comme d'habitude, dans le cadre des projections réalisées à partir du modèle Omphale, plusieurs scénarios ont été construits selon les hypothèses relatives aux comportements migratoires et de fécondité/mortalité. Ces hypothèses ne sont pas probabilisées: cela veut dire qu'elles ne sont ni plus ni moins probables que d'autres. Le scénario central est *central* par ses résultats de sortie, mais nullement du fait d'être le plus probable.

Selon le scénario *central,* le taux de croissance annuel moyen régional serait, entre 2013 et 2030, égal à +0,2% correspondant à la moitié du taux national de 0,4%. Ce taux est faible ; il correspond à une augmentation de 5% de la population à échéance d'une grosse vingtaine d'années.

[25] INSEE-région PACA- Populations dans les territoires de Provence Alpes Côte d'Azur aux horizons 2030 et 2050 – novembre 2017

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B/ A l'échelle du département du Var

A l'échelle départementale les deux hypothèses relatives respectivement au taux de fécondité et aux comportements migratoires sont légèrement plus élevées qu'au niveau régional. Ce choix d'hypothèse reflète les évolutions récentes qui montrent que les départements du Var, du Vaucluse et des Hautes Alpes sont dans une dynamique démographique supérieure à la moyenne régionale s'agissant en particulier de celle qui caractériserait les deux départements à la population plus élevée que sont les Bouches-du-Rhône et les Alpes Maritimes.

Dans ce contexte du scénario *central*, dans le Var le taux de croissance annuel moyen serait, entre 2013 et 2030, égal à +0,3%. Notons dès maintenant que ce taux est malgré tout assez faible, en tout cas nettement inférieur à ce qu'il fut dans les décennies précédentes.

C/ A l'échelle du territoire de la Dracénie

Les projections relatives au territoire du schéma de cohérence territoriale s'enchâssent évidemment dans celles qui ont été présentées ci-dessus pour les territoires plus vastes dont il relève. Dans ce cadre, elles tiennent compte des spécificités du territoire: natalité légèrement supérieure et surtout solde migratoire sensiblement plus positif correspondant bien à cette économie et société d'attirance déjà analysé dans les pages qui précèdent.

C'est bien ce qui ressort de la projection de l'Insee relative au territoire du schéma avec un taux de progression de la population nettement supérieur à celui du Var. En s'en tenant à la communauté d'agglomération Dracénoise (CAD) et son département d'appartenance, la comparaison est la suivante pour la période 2013-2030

- Var : +0,3% soit +3600 habitants par an ;
- CAD : +0,8% soit environ +900 habitants par an.

La Dracénie représentait, en 2011, 10% de la population du Var ; elle comptera dans les années à venir pour environ 25% de la croissance démographique départementale.

Tout ce qui est dit supra relève, pour chaque territoire, du scénario *central*, dont la caractéristique principale est qu'il prolonge, en l'adaptant aux évolutions des pyramides des âges, les quotients fondamentaux de toute analyse démographique : en particulier le taux de natalité et donc l'indice conjoncturel de fécondité (l'ICF).

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

SCOT de la Dracénoise



Projection selon quatre scénarios à l'horizon 2030 et 2050

	Population			Évolution en %	
	2013	2030	2050	2013 -2030	2013 -2050
Population haute	106 300	124 500	139 900	17,1	31,5
Central	106 300	121 100	129 400	13,9	21,7
Population basse	106 300	118 200	120 100	11,1	12,9
Sans migrations	106 300	106 900	104 300	0,5	- 1,9

Source : Insee, Omphale 2017

Évolution de la population selon les scénarios

	Période 2013-2030					Période 2013-2050				
	En nombre	En moyenne annuelle	Taux annuel moyen %	dont contribution du solde naturel	dont contribution solde mi-gratoire	En nombre	En moyenne annuelle	Taux annuel moyen %	dont contribution du solde naturel	dont contribution solde mi-gratoire
Population haute	+ 18 200	+ 1 070	+ 0,9	+ 0,2	+ 0,7	+ 33 600	+ 910	+ 0,7	+ 0,2	+ 0,6
Central	+ 14 800	+ 870	+ 0,8	+ 0,1	+ 0,7	+ 23 100	+ 620	+ 0,5	- 0,0	+ 0,5
Population basse	+ 11 900	+ 700	+ 0,6	- 0,0	+ 0,6	+ 13 800	+ 370	+ 0,3	- 0,2	+ 0,5

Source : Insee, Omphale 2017

3.1.2- L'évolution de la pyramide des âges

Cela dit dans l'avenir y compris celui du schéma de cohérence territoriale, une évolution est inscrite, d'ores et déjà, dans les mouvements naturels de la pyramide des âges : le vieillissement ou seniorisation.

La figure ci-après –reproduite à partir des données de l'INSEE- en donne une représentation graphique à l'horizon 2040 dans le cadre du scénario *central*.

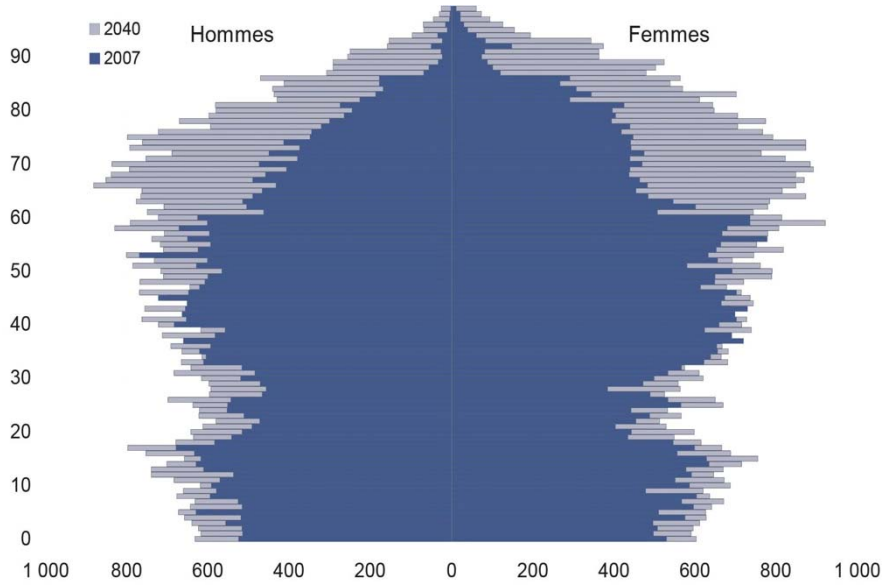
Soient alors deux commentaires :

- Toutes les tranches d'âge comprises entre 0 à 59 ans- continueront à augmenter en valeur absolue même si en pourcentage il n'en ira pas de même. A l'horizon 2030 les effectifs correspondants compteraient de 6000 à 7000 personnes supplémentaires.

- La population senior -âgée de 60 ans ou plus- va connaître à la même échéance une forte augmentation représentant une population supplémentaire double de celle relevant de toutes les autres tranches d'âge : environ +14000 habitants. L'enjeu des services de maintien à domicile et des établissements faisant face à la dépendance est déjà bien présent, et le sera plus encore demain.

PYRAMIDES DES AGES 2007 ET 2040

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE



Source : Insee, Omphale 2010 - scénario central de projection

3.1.3- La prévision démographique du schéma de cohérence territoriale

Le scénario central privilégié dans les analyses précédentes n'est qu'une des modalités de l'exercice de projection : il ne s'agit pas d'une prévision ni de la trajectoire la plus probable, pas plus d'ailleurs que la moins probable. Nul ne peut prévoir avec certitude, à l'horizon d'une douzaine d'années, les comportements de fécondité pas plus que ceux de localisation résidentielle. Cependant les responsables des politiques de développement et d'aménagement peuvent, au travers du schéma en particulier, exercer une influence sur la démographie migratoire, tandis qu'ils sont sans influence aucune sur la démographie naturelle.

Les auteurs du document doivent en quelque sorte établir leur propre scénario en le fondant sur le choix qu'ils font d'une hypothèse d'évolution démographique et donc d'un surcroît donné de population. Ce choix est de nature politique, tout en s'inscrivant dans le cadre de travaux techniques réalisés par l'Insee, en privilégiant une des hypothèses calculées par l'institut. C'est bien ce qui a été fait en retenant une prévision proche du scénario *population haute*, soit une augmentation annuelle de l'ordre de 1100 habitants sur 12 ans =13500. L'évolution démographique ainsi retenue sera confirmée ou infirmée. Il relèvera de la démarche d'évaluation du document de tenir compte de l'écart éventuel avec la prévision et d'adapter en conséquence les politiques publiques de développement et d'aménagement.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Il est vrai que les données les plus récentes montrent que l'ICF (indice conjoncturel de fécondité) a très sensiblement chuté depuis 2014 et est passé, au niveau national, sous le niveau permettant le renouvellement naturel de la population. Si cette rupture dans les comportements de natalité se confirmait, la probabilité d'occurrence des scénarios *population haute* serait faible. La Dracénie pourrait bien voir se confirmer la pérennité de son attractivité résidentielle mais n'atteindrait pas sa prévision du fait d'une modification « sociétale » de la démographie naturelle échappant à toute politique publique de développement et d'aménagement.

La prévision démographique, dans le cadre d'un schéma de cohérence territoriale, est donc bien un *mix* de volonté politique s'agissant de l'accueil de populations nouvelles et de raisonnement technique fondé sur les projections démographiques établies par l'INSEE et analysées ci-dessus.

La prévision de la croissance démographique ne peut pas ne pas avoir des répercussions sur le développement économique s'agissant d'un territoire qui s'appuie aussi fortement sur l'économie résidentielle. C'est là poser la question de la prévision économique du schéma de cohérence territoriale.

CONSTATS ET PREVISIONS

1/ À l'horizon 2030, c'est-à-dire pour les 12 années allant de 2018 à 2030, le schéma de cohérence territoriale fait l'hypothèse –donc la prévision- que la population du territoire va augmenter à un rythme annuel moyen un peu supérieur à 1%, soit un croît annuel de l'ordre de 1100 habitants.

Cette prévision représente, sur la période 2018-2030, un surcroît de population, de 13500 conduisant à une population aux environs de 125000 habitants. Cette prévision est à considérer comme le référentiel de détermination des besoins de développement et d'aménagement, s'agissant, du moins, des activités humaines : logements, équipements, déplacements, commerces, notamment.

2/ La pyramide d'âge sera sensiblement modifiée avec une augmentation en valeur absolue des populations senior y compris cette fraction qui sera en situation de dépendance socio médicale. À l'inverse la population jeune sera en diminution relative mais en augmentation, certes modérée, en valeur absolue.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

3.2-LA PREVISION ECONOMIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Préalable de méthode

La démographie répond à des logiques de comportements de fécondité, de cycle de vie familiale et de localisations qui ne sont pas déconnectés de l'économie mais qui, largement, ont leur propre gouverne.

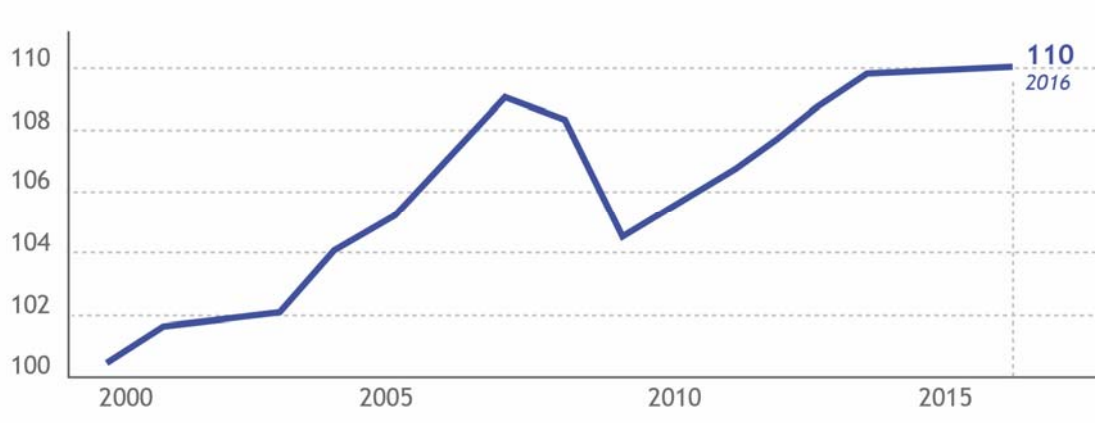
L'économie fondée sur les comportements de consommation, d'investissement et d'épargne de nombreux milliers d'agents économiques est marquée par des fluctuations, des cycles dont on constate *ex post* et quand on agrège les données, qu'ils indiquent une tendance.

La section qui suit rend compte de ce contexte et vise à argumenter la prévision économique sur laquelle s'établissent les objectifs et orientations du schéma de cohérence territoriale.

3.2.1- Au niveau national - le PIB : une phase de croissance suivie de l'atonie depuis 2008.

En France, la tendance, exprimée par le PIB par habitant, a été à la hausse de 2000 jusqu'en 2008. L'année 2009 a été, en tout cas pour l'économie, une *annus horribilis*: elle a brutalement rappelé l'existence des cycles économiques. La valeur du PIB par habitant a retrouvé seulement en 2014-2015 ce qu'elle était en 2007. La croissance par habitant a repris à un rythme modéré depuis 2014.

EVOLUTION DU PIB/HABITANT DE LA FRANCE (BASE 100 EN 2000)



Que peut-on dire de l'avenir en tout cas à moyen terme ? S'il est relativement raisonnable d'établir une prévision démographique pour les 8 à 12 ans à venir, il est plutôt déraisonnable de le faire dans le domaine de l'économie. C'est un exercice aventureux que le législateur a demandé aux auteurs des

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

schémas de cohérence territoriale ! Ce que l'on sait avec une bonne marge de probabilité est que l'économie française, très endettée et de ce fait «alourdie» dans sa dynamique de progression, doit se désendetter. Ce constat est unanimement partagé, même si les positions des uns et des autres diffèrent quant au rythme du désendettement et à ses modalités: agir du côté des recettes ou des dépenses ?

D'une manière ou d'une autre la nécessité du désendettement va entraîner un certain ralentissement des dépenses publiques de l'Etat mais aussi, à travers le canal des transferts financiers, des collectivités territoriales. L'impact se fera-t-il sentir au seul niveau des dépenses de fonctionnement ou concernera-t-il aussi le champ des investissements et donc des équipements publics et des projets urbains ? La réponse appartient, en partie, à chaque collectivité selon le contexte qui est le sien et les arbitrages financiers qu'effectueront leurs responsables.

A ce stade de l'analyse retenons simplement qu'une dynamique nationale de croissance économique plutôt faible est à l'œuvre. S'agissant du contexte économique territorial, il est nécessaire de considérer le système productif du territoire du schéma.

3.2.2- Au niveau de la Dracénie - Les moteurs de la croissance : quelle prévision ?

Le « système productif » territorial est organisé à partir de trois grandes composantes qui sont autant de « moteurs » potentiels de la croissance. On trouve, ci-dessous, une présentation synthétique de ce qui a été analysé au chapitre I section 1.3. Ce tableau dit trois choses :

Le moteur de croissance démographique (plus de logements, d'équipements de la proximité, de commerces, de dépenses de consommation) va continuer à fonctionner même s'il tournera moins vite que dans les décennies précédentes. Le rythme de cette croissance (en valeur réelle) sera en moyenne période au moins assez proche du rythme de l'augmentation du peuplement : autour de 1,0 %. Ce taux est à combiner avec celui relatif aux revenus réels, sans doute assez modeste, soit un rythme annuel aux alentours de 1,3 %, correspondant au signe + du tableau.

Le moteur de l'économie publique de grande portée spatiale va continuer de fonctionner à un rythme pérenne, car il semble bien que Draguignan et la Dracénie ne feront pas l'objet de réductions significatives en la matière, au contraire de ce qui advient dans d'autres villes, à forte composante militaire, comparables (à l'exemple de Châlons-en-Champagne) ; soit le signe **=** du tableau.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Le moteur de l'économie de la base devrait continuer à apporter une contribution significative à la croissance : cela notamment pour deux raisons. D'abord parce que la filière vini-viticole est et restera en progression du fait de son positionnement heureux sur le secteur du marché du vin rosé (voir infra chapitre 4, section 4.1.2), ensuite parce la mise en service récente de la plateforme logistique des Bréguières montre que la situation géographique favorable du territoire peut attirer des investissements qui prendront le relais de ce que n'apportera plus selon le même rythme l'économie résidentielle : soit le signe **+** du tableau.

LE SYSTEME PRODUCTIF DE LA DRACENIE - PERSPECTIVES D'EVOLUTION

	Poids respectif (approximatif)	**Perspectives d'évolution**	
Moteur de l'économie résidentielle (liée à la population)	**Nettement majoritaire** Consommation marchande et publique des ménages Investissement (logement) des ménages Investissements, équipements publics, collectifs et commerciaux	Augmentation de la population, cependant ralentie. Contribution à la croissance maintenue à un rythme moindre que précédemment.	+
Moteur de l'économie publique de grande portée dont la Défense	**Minoritaire et significatif** Contribution au PIB des dépenses des administrations et de l'Armée En considérant les seules fonctions correspondant au rôle de Draguignan comme place centrale administrative et militaire	Le sensible ralentissement des dépenses publiques pourrait ne pas concerner fortement le rôle de place centrale administrative et militaire de Draguignan	=
Moteur de l'économie de la base	**Minoritaire et significatif** Filière agricole et en particulier le secteur vini-viticole Industries et logistique	La filière vini-viticole semble avoir de bonnes perspectives de développement pour les années à venir ; La filière logistique va confirmer son développement récent. D'autres relais de croissance sont souhaités.	+

Source - Tableau « approximatif » établi, par l'auteur, à partir des données les plus récentes.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CONSTATS ET PREVISIONS

1/ À l'horizon 2030 la population de la Dracénie va augmenter selon un rythme annuel moyen un peu supérieur à 1% d'où un taux de croissance économique au minimum un peu supérieur à 1,3% en tenant compte d'une augmentation (probablement assez faible) des revenus et donc des dépenses de consommation et d'investissement des ménages.

2/ Ce taux de croissance prévisionnel pourrait être plus ou moins élevé selon que les deux composantes –minoritaires mais significatives- du système productif apportent leurs contributions : l'économie publique de grande portée spatiale et l'économie de la base tant agricole qu'industrielle.

3/ Telle est, en tout cas, la prévision de la croissance économique établie par l'auteur du schéma. Dans un contexte national assez difficile, les responsables élus envisagent alors favorablement les initiatives d'investissement privées ou publiques qui viendraient renforcer le système productif territorial et entendent mettre en place les conditions cadres de la croissance en particulier celles qui relèvent de leurs compétences en la matière : conditions foncières, immobilières, et infrastructurelles, notamment.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CONSTATS en provenance des analyses du développement vers les politiques publiques d'aménagement

Dix-neuf communes, une plaine celle de la vallée de l'Argens, des collines entrecoupées de vallées souvent étroites, puis des hauts plateaux à une altitude supérieure à 1000 mètres, le littoral très proche mais pas riverain, mais en définitive une géographie physique caractérisée par une problématique commune à tous ces éléments de diversité !

En effet, la question posée de Salernes au Muy, de Bargemon à Vidauban est bien celle de la définition du «bon» point d'équilibre entre le développement des activités humaines et la préservation des richesses environnementales et des espaces agricoles dans un territoire certes diversifié mais assez petit et en développement prononcé.

Le «bon équilibre» dans le territoire du schéma de cohérence territoriale ne peut pas être déterminé sans prendre en compte trois singularités fortes qui résultent des analyses présentées *supra* relatives au modèle de développement et donc aux dynamiques économiques, sociales et à l'armature urbaine :

1/ L'ECONOMIQUE.

L'économie résidentielle peut suffire à peu près à créer de l'emploi en proportion de l'évolution démographique mais ces emplois sont peu rémunérateurs. Par ailleurs les territoires voisins intensifient fortement leurs politiques de développement économique d'où un risque d'accroissement des déplacements domicile travail vers le littoral varois (phénomène négatif pour les budgets familiaux et pour l'environnement).

Conséquence : volonté de diversifier la gamme des activités économiques en mettant l'accent sur des activités relevant de l'économie de la base et nécessité consécutive de développer de nouvelles offres foncières et immobilières.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

2/ LE SOCIAL.

Est notable l'arrivée de nombreuses familles de jeunes adultes, dotées d'emplois de l'économie résidentielle avec revenus faibles ou moyens, dès lors confrontées à des valeurs foncières et immobilières élevées du fait de la situation géographique proche du littoral et de la concurrence d'acquéreurs à revenus élevés. Ces familles sont nécessairement confrontées à la problématique de la solvabilité s'agissant en particulier des deux grands postes de dépenses que sont le logement et les transports.

Conséquence : nécessité de politiques publiques actives dans les domaines des transports et de l'habitat, domaines d'action privilégiés de tout schéma de cohérence territoriale.

3/ L'ARMATURE URBAINE.

Elle est équilibrée et efficace, ce qui est déjà beaucoup et positif. Cependant on ne peut pas manquer de remarquer la singularité du positionnement de sa place centrale: Draguignan. La ville centre de la communauté d'agglomération est, certes, la place centrale indiscutable du territoire du schéma de cohérence territoriale mais n'est pas le barycentre –ou « hub »- des réseaux de transports et de circulation. Sa dotation en équipements publics et collectifs relevant des fonctions administration générale, éducation, santé, culture, sports et loisirs est avérée et va s'accroître. Mais éloigné d'environ 15 kilomètres du grand couloir de circulation de l'Argens et, sans doute un peu handicapé par l'absence d'une vraie rocade, Draguignan la place centrale du territoire est dans la situation de partager les équipements et implantations répondant plus à une logique de marché et de calcul de chalandise.

Conséquence : la multi polarité n'est ni une calamité ni une rareté dans l'organisation territoriale en général. Mais il en va de l'aménagement du territoire comme des questions de politique internationale: un monde multipolaire ne se gère pas comme un monde unipolaire et organisé selon une hiérarchie acceptée par tous. Cette question ne manquera pas de concerner les politiques publiques relatives aux équipements commerciaux et au foncier économique, domaines d'action importants de tout schéma de cohérence territoriale.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Les dynamiques de développement correspondant aux prévisions démographique et économique déterminées par le schéma, étant ce qu'elles sont, les besoins d'aménagement sont importants. Ils sont relatifs certainement à l'habitat, mais aussi évidemment aux équipements collectifs, aux implantations commerciales, aux zones d'activité économiques et, sans aucun doute, aux réseaux et services de déplacement des hommes et des marchandises, c'est- à-dire, in fine, à l'urbanisation.

Additionner les besoins d'aménagement sectoriels serait une mauvaise politique. La logique de la démarche schéma de cohérence territoriale est bien d'arbitrer entre les besoins d'aménagement suscités par le développement et les volontés de préserver et valoriser au mieux les espaces naturels et agricoles et la biodiversité dont ils sont porteurs.

Plus les besoins d'urbanisation sont forts et plus les espaces agricoles et milieux naturels sont prégnants, plus la démarche de planification spatiale est utile et même nécessaire. Tel est bien le cas de ce schéma de cohérence territoriale.

On analyse, alors, en autant de sections successives les problématiques d'aménagement liées aux espaces agricoles, aux équipements commerciaux, aux espaces dédiés aux activités économiques, puis à l'habitat.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CHAPITRE 4- LES BESOINS DE DEVELOPPEMENT

Ce chapitre présente d'abord une analyse de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers, ensuite les perspectives de développement de l'urbanisation en considérant les besoins répertoriés relatifs à trois types dominants d'artificialisation de l'espace : les équipements commerciaux, les espaces dédiés aux activités économiques, puis l'habitat[26].

Préalable de méthode

L'article L141-3 du code de l'urbanisme, qui définit le contenu matériel du rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale, demande, dans son troisième alinéa, que soit « *présentée une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma* ». Cette analyse est à considérer comme le fondement des « *objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs* ».

L'analyse rétrospective de la consommation[27] des espaces agricoles et naturels est un contenu nouveau des rapports de présentation ; nouveau depuis la loi Grenelle 2. La question de la consommation de l'espace est évidemment pertinente. Elle est à la source même des documents d'urbanisme : « *le territoire français est le patrimoine commun de la Nation….les collectivités publiques harmonisent dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace* », énonce l'article L101-1, le premier du code de l'urbanisme !

Cela dit, si l'opportunité de mesurer les évolutions des «usages des espaces» est incontestable, sa mise en œuvre n'est pas aisée. Les systèmes d'information différent selon la logique qui a prévalu à leur construction : environnementale, urbaine ou agricole, notamment.

C'est donc entre opportunité indiscutable et difficultés non négligeables que l'analyse va cheminer. En l'occurrence elle entend situer sa méthode de travail en harmonie avec l'objectif visé dont le principal est bien d'apprécier l'évolution des espaces agricoles. Une difficulté notable est assurément celle de la singularité de la morphologie des espaces urbanisés en Dracénie : l'imbrication spatiale entre les surfaces agricoles et les surfaces de bâtiments est forte ce qui pourrait justifier la qualification de « campagne habitée ». Dès lors le recours, classique en la matière, à la base de données Teruti-Lucas perd beaucoup de sa pertinence : la «maille» de saisie des données est trop grande pour apprécier la

[26] Les besoins répertoriés relatifs aux équipements et réseaux de transport ont été analysés au chapitre 2, section 2.
[27] La « consommation » est une terminologie assez ambiguë : le mot désigne l'utilisation de biens et de services dont la destruction sera immédiate (biens non durables) ou progressive (biens durables) après leur utilisation. Certes l'usage agricole sera détruit après l'artificialisation des sols, mais cependant les surfaces correspondantes, elles ne seront pas détruites. On peut le dire autrement : la valeur usage est transformée tandis que la valeur échange est, en général, accrue.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

finesse –en évolution continue- de l'imbrication entre usages agricole, forestier et urbain. Le satellite, tout simplement, ne voit pas ce qui est et ce qui évolue !

Dans ce contexte l'analyse demandée au code de l'urbanisme va adopter la méthode de travail suivante.

- D'abord l'analyse des surfaces agricoles (AGRI) à partir respectivement des fichiers de la statistique agricole relative à la surface agricole utilisée (système d'information Agreste) et, d'autre part, des travaux assez récents entrepris, en 2015, conjointement par la communauté d'agglomération et la chambre d'agriculture du Var[28].

- Ensuite celle des espaces naturels, dont les espaces forestiers, à partir des mêmes travaux de la CAD et chambre d'agriculture.

- Enfin, référence sera faite à un travail récent de l'INSEE sur l'artificialisation des espaces en région PACA.

4.1- LES ESPACES AGRICOLES - LEUR « CONSOMMATION»

4.1.1- Analyse de l'évolution des surfaces agricoles : AGRI

L'analyse se déploie selon deux méthodes : évolution de la SAU et, d'autre part, s'agissant du travail conjoint de la CAD et de la chambre d'agriculture, recours aux photographies aériennes 2003-2011 issues de la BD Ortho © IGN-2003-2011 et MOS (Mode d'Occupation des Sols)

A/ Analyse à partir du recensement général agricole

Au recensement général agricole (R.G.A.) de 2000, la surface agricole utilisée (S.A.U.) représentait 9350 hectares, soit 13% de la surface totale du territoire d'alors. Plus d'un millier de ces hectares étaient répertoriés en espaces U, NA ou NB dans les POS/PLU des communes.

En 2010, la surface agricole utilisée (S.A.U.) représentait 8150 hectares, soit un peu plus de 10% des 78500 hectares représentant la surface totale du territoire.

De la comparaison entre les deux RGA on peut conclure d'une part que la SAU continue à décroître, d'autre part que la consommation d'espaces agricoles s'est nettement ralentie dans la dernière décennie au regard de ce qu'elle était dans

[28] Diagnostic spatial sur la communauté d'agglomération dracénoise ; CAD et chambre d'agriculture- du Var ; octobre 2015

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

la décennie précédente : 120 ha/an à comparer au rythme antérieur de presque 200 hectares/an.

LA SURFACE AGRICOLE UTILISÉE : ÉVOLUTIONS (EN ha) et valeur de la PBS en 2010

	1988	2000	2010		Différence SAU	
SELON LA GEOGRAPHIE	SAU	SAU	SAU	PBS[1]	**1988 2000**	**2000 2010**
SUD Vallée de l'Argens (5 communes)	6 400	3 900	3 350 (40%)	62%	- 2 500	**- 550**
CENTRE Dracénie des collines (7 communes)	3 400	2 500	2 100 (26%)	30%	- 900	**- 400**
NORD Plateaux et Plans (7 communes)	ND[2]	2950	2700 (33%)	8%	ND	**- 250**
TOTAL Dracénie	**11 700**	**9 350**	**8 150**	**41 M€**	**- 2 350**	**- 1 200**
SELON LES CULTURES		SAU 2000	SAU 2010			**2000 2010**
Viticulture		4 200	3 900			**- 300**
Horticulture, oléiculture et maraîchage		950	650			**- 300**
Céréales Oléagineux et Protéagineux (cop)		350	650			**+ 300**
Surface en herbe et prairies		2 300	350			**- 1 950**
Non documenté		1 550	2 600			**+ 1050**
TOTAL Dracénie		**9 350**	**8 150**			**- 1 200**
TOTAL VAR	**85 050**	**85 200**	**66 600**			**- 18 600**

Note 1-PBS = Production Brute Standard ; évaluation de la valeur de la production des exploitations (en Euros, 2010)
Note 2- Le secret de la statistique et la spécificité des pâturages collectifs concernent, en particulier, le Nord du territoire.

Sources : RGA Ministère de l'Agriculture ; note de travail : Analyse des espaces agricoles sur la CAD ; CAD – août 2012

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

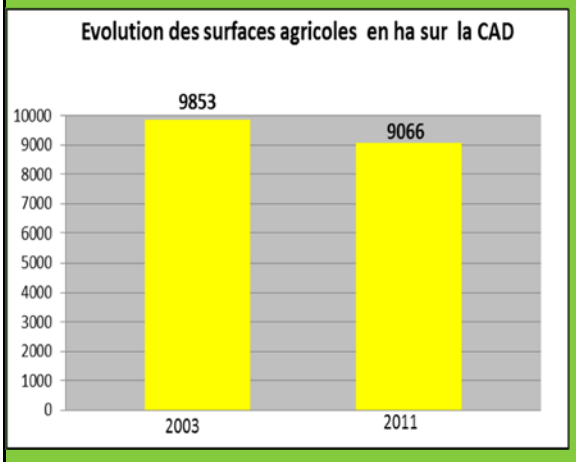
B/ Analyse à partir de la comparaison des photographies aériennes (analyse MOS)

La source documentaire est alors la photo-interprétation aérienne des BD Ortho IGN datées respectivement de 2003 et 2011, et publiées, s'agissant de cette dernière, en 2015. Les espaces agricoles correspondent aux relevés avec établissement d'un M.O.S. (Mode d'Occupation des Sols), croisés avec les données du cadastre, complétées par des vérifications d'élus et/ou de techniciens ayant connaissance du terrain.

B 1/ Evolution des surfaces agricoles

Entre 2003 et 2011 (8 années) le solde entre régression et progression a été de -787 hectares, soit un peu moins de 100 hectares par an, ce qui correspond à l'analyse relevant de la statistique Agreste. Il convient par ailleurs de remarquer que le chiffre de la progression des espaces agricoles utilisés atteint près de la moitié de celui de la régression. Ce qui démontre qu'entre les catégories classiques *espaces naturels* et *espaces agricoles*, il s'établit un mouvement de type vases communicants : des espaces agricoles deviennent friches ou espaces naturels, tandis qu'au sein de ces deux dernières catégories certains espaces retrouvent parfois le chemin de l'exploitation agricole.

Dynamique des espaces agricoles entre 2003 et 2011en ha		
Progression	Régression	Solde
876	-1663	-787



Mars 2016 - Sources : CAD – Photo-interprétation BD ORTHO © IGN 2003-2011-Méthodologie Chambre d'Agriculture du Var et CAD

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

La régression de 1663 hectares se partage entre 640 hectares correspondant à un retour en espaces naturels et un peu plus de 1000 hectares relevant d'un processus d'artificialisation, qui lui-même résulte de l'artificialisation d'une part de très nombreuses et petites parcelles et, d'autre part, d'une très importante entité foncière, de l'ordre de plus de 200 hectares, correspondant notamment, mais pas uniquement, au programme de la zone logistique des Bréguières aux Arcs sur Argens.

Analyse de la régression (-1663 ha) des espaces agricoles entre 2003 et 2011	
Espaces bâtis et sous influence urbaine	Espaces naturels
1023 ha	640 ha

B 2/ Artificialisation et évolution des surfaces agricoles et naturelles

Progression des espaces bâtis et artificialisés entre 2003 et 2011 en ha	
gagnés sur les espaces agricoles (ha)	gagnés sur les espaces naturels (ha)
1023	2373

Mars 2016 - Sources : CAD – Photo-interprétation BD ORTHO © IGN 2003-2011-Méthodologie Chambre d'Agriculture du Var et CAD.

La progression des espaces bâtis ou artificialisés, entre 2003 et 2011, a concerné quelque 3400 hectares. Elle se partage entre environ 1020 hectares « consommés » à partir des espaces agricoles et le reste, soit plus des deux-tiers, à une « consommation » depuis les espaces naturels.

B 3/ Evolution des surfaces agricoles et des friches

Sur le territoire du schéma les friches (sans le camp de Canjuers) en 2011 couvrent 665 hectares soit 7.3 % des terres agricoles cultivés. En 2003 les friches représentaient un peu moins de 4 % des terres agricoles cultivées.

Ces friches sont assez importantes dans la vallée permienne, sur les communes du Muy, des Arcs-sur-Argens et Vidauban, ainsi que sur Draguignan, Lorgues et Flayosc. Elles le sont encore plus sur les communes de Salernes, Sillans-la-Cascade et Saint-Antonin-du-Var qui ne sont pas loin de représenter près de la moitié du total. Cela est en partie dû à des problèmes de méthode du fait de l'absence du fichier des permis de construire lors de la saisie en janvier 2015[29].

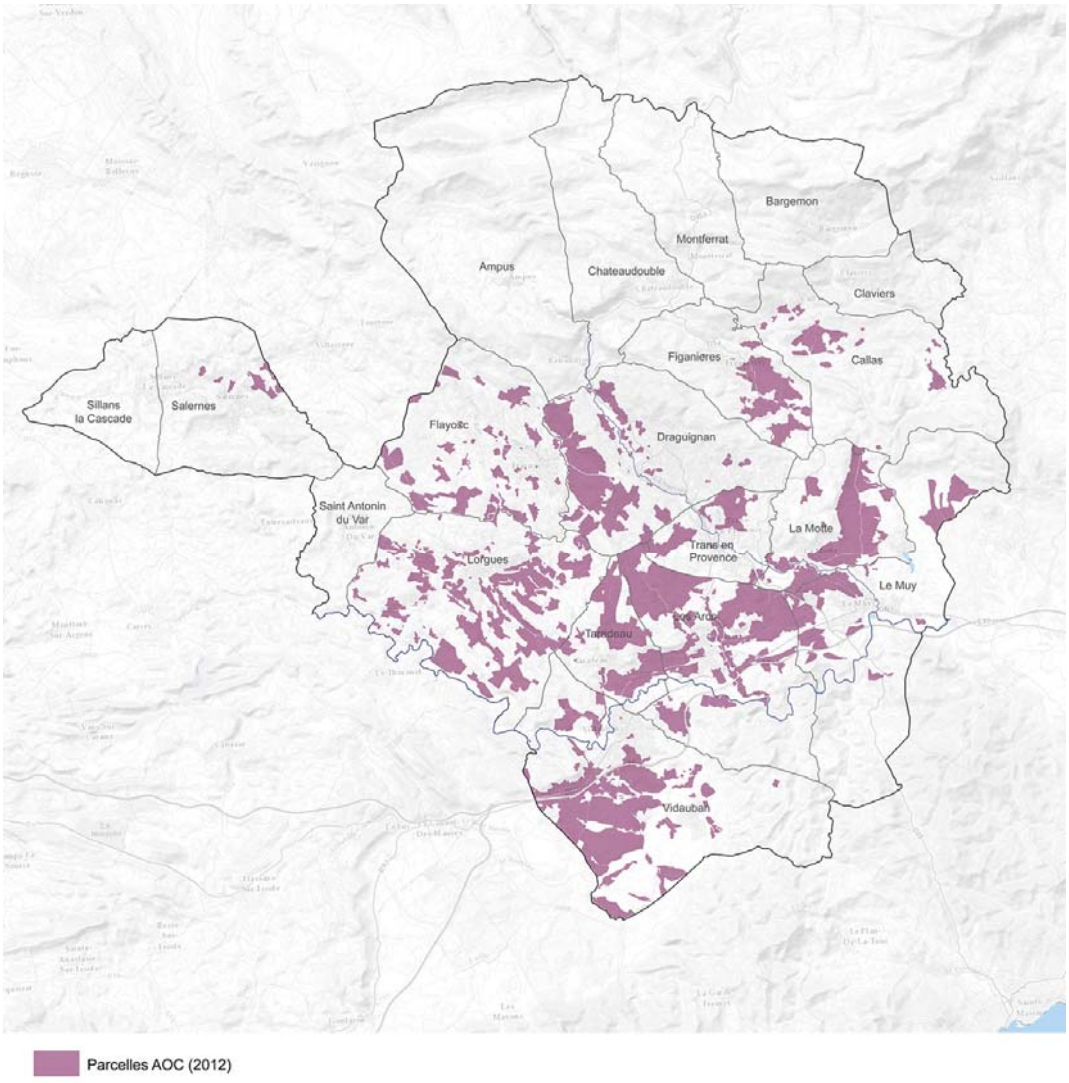
[29] Eux-mêmes explicables par l'entrée récente de ces communes dans la communauté d'agglomération.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B 4/ Les surfaces agricoles classées AOP

La culture de la vigne est très importante : 4359 ha, représentant 51,5% du total des 8475 ha répertoriés selon les types de production. Au sein de ce sous total, la vigne cultivée en appellation d'origine protégée (AOP) est très prédominante : 3625 ha soit 83%. La carte ci-dessous montre bien la place importante occupée par la vigne AOP dans les espaces de plaine ou de collines des communes du Sud de la Dracénie : La Motte, Les Arcs, Taradeau, Vidauban et Lorgues, principalement ; ainsi qu'à titre moindre : Flayosc, Figanières et Draguignan. Ces localisations de la 1ère composante surfacique et économique de l'activité agricole du territoire sont à considérer soigneusement au regard des perspectives de développement dont certaines, et les plus importantes en surface, sont précisément localisées dans une proximité marquée avec les vignes AOP.

LES PARCELLES AOC EN 2012



Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B 5/ Eléments de synthèse de l'analyse.

Soient cinq éléments de synthèse :

C1/ Le recul des surfaces agricoles cultivées est net, mais en tout cas à l'échelle de la Dracénie, en sensible décélération au regard de ce qui fut la tendance dans la décennie des '90'. Précédemment la perte annuelle de SAU était de l'ordre de 200 hectares; depuis l'an 2000 il ne s'agit plus que de 100/120 hectares par an soit un ralentissement de la perte de surface agricole de près de la moitié du chiffre antérieur. Par ailleurs sur le territoire du schéma, la perte de SAU entre 2000 et 2010 a représenté un pourcentage de 13%, alors que dans le département du Var le pourcentage correspondant est de 22%. Ne faut-il pas voir dans ces évolutions plutôt positives la conséquence de la meilleure santé économique de l'agriculture du territoire ?

C2/ Ne constate-t-on pas en effet que le ralentissement de la diminution des surfaces agricoles exploitées tient largement à la très faible réduction des surfaces consacrées à la viticulture ? Entre 2000 et 2010 la perte dans ce domaine n'a été que de 7% de la surface initiale. Le même raisonnement peut être tenu s'agissant des surfaces consacrées d'une part au maraîchage et oléiculture, d'autre part aux « grandes » cultures tournées vers les céréales et oléo protéagineux (les cop).

C3/-Outre les dispositions des documents d'urbanisme comme le schéma de cohérence territoriale, la meilleure protection des terres agricoles n'est-elle pas la valeur de la production qu'elles permettent et donc le rendement du capital foncier? A cet égard les chiffres relatifs à la valeur économique des productions sont éclairants. La partie sud du territoire représente 40% de la SAU, mais 62% de la valeur de production. Or il s'agit précisément de cette composante du territoire où la viticulture et les 'cop' prédominent. Prédominance pas seulement en termes de surfaces mais aussi de développement d'une viticulture tournée vers la qualité : 83 % de la surface concernée est en appellation AOP « côtes de Provence ». La diminution de la SAU en viticulture a essentiellement été le fait des surfaces hors appellation.

C4/ Dès lors on n'est pas surpris de constater que les diminutions récentes de surface agricole utilisée sont très modérées dans les communes du couloir de l'Argens, localisation majoritaire des terres plantées en vigne soit dans les domaines viticoles, soit relevant des coopératives. Cette corrélation se vérifie dans toutes les communes concernées depuis Saint Antonin du Var jusqu'aux Arcs avec Lorgues, Vidauban, La Motte et Taradeau. Il n'en va pas de même au Muy où, il est vrai, la viticulture en AOP est plus faiblement représentée.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

C5/ Dans la région, au sens donné à ce mot s'agissant de la connaissance des prix des terres agricoles, des Coteaux de Provence varois, le prix de l'hectare de terre à vigne AOP, en 2013, est égal en moyenne à 41 800€ alors que pour les terres labourables et prairies naturelles la valeur correspondante est 18 540 €. La valeur des terres à vigne AOP est comparable à ce qu'elle est en moyenne en Provence Côte d'Azur (46 700€), nettement supérieure à la valeur moyenne dans le Gard et l'Hérault (autour de 15 000€) et un peu inférieure à la moyenne nationale des terres à vigne AOP où sont pris en compte tous les vignobles à la réputation solidement établie, à l'exception du Champagne : 59 600 €.

Soit, alors, la conclusion suivante :

AGRI : -1200 ha entre 2000 et 2010/2011 soit de -100 à -120 hectares/an.

AGRI (2010/11) = 8150 ha en surface agricole utilisée
= 8475 ha selon l'analyse MOS

4.1.2- L'économie agricole en synthèse

La diversité des terroirs est remarquable ; elle reflète la diversité de la géographie physique : plaine de l'Argens, collines de transition vers le grand Plan de Canjuers et plateaux calcaires. De fait, la diversité des productions est notable entre les cultures céréalières et maraîchères, l'élevage dans les plateaux d'altitude élevée, la viticulture du couloir de l'Argens et des collines ou l'oléiculture majoritairement présente dans la Dracénie des collines et dans les anciennes restanques de l'agriculture méditerranéenne.

La relative bonne fortune de l'agriculture du territoire tient beaucoup au développement de la viticulture et, plus précisément, à celle du vin rosé d'appellation d'origine protégée (AOP).

La viticulture un secteur économique bien présent dans un contexte de forte mutation.

La viticulture, ici comme en Provence en général, est un secteur en mutation forte : diminution de la viticulture de qualité moyenne, compensée en valeur monétaire sinon en surface concernée, par la viticulture visant une qualité supérieure, nécessitant des investissements importants[30], fondés sur une stratégie de conquête des marchés souvent appuyée par des efforts de promotion des marques.

Cette mutation des stratégies de positionnement-produit est concomitante de la mutation concernant la structure entrepreneuriale (ou capitalistique) de la viticulture provençale. Progressivement les domaines organisés sous forme

[30] Aux environs de 20 millions d'euros pour le Domaine du Château de Sainte-Roseline.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

d'entreprises viticoles ont pris une place majoritaire vis à vis du monde traditionnel de la coopérative, qui n'a pas cependant disparu mais qui, lui aussi, s'est transformé, modernisé et adapté aux évolutions des marchés.

Aujourd'hui 73 domaines sont présents avec 3000 hectares en exploitation. Un certain nombre d'entre eux développement une forte politique de diversification vers des produits touristiques liés au vin, à l'événementiel ou au culturel. Après plusieurs regroupements subsistent six caves-coopératives31. Ces regroupements ont été nécessaires pour mieux mutualiser les moyens et diminuer les frais généraux.

Domaines ou coopératives, tous jouent un rôle important : leur contribution économique est forte, comme est importante leur participation à l'identité du territoire et la qualité de ses paysages.

Le vin est aujourd'hui et de plus en plus un marché mondial. Pour mieux argumenter la problématique relative aux espaces agricoles et à leur protection, il importe de bien analyser les fondamentaux du marché du vin rosé[32] .

La production de vin rosé représente au niveau mondial 22,5M hl soit 9% du total général de la production de vin. La part du rosé ne cesse de croître. La France est le premier pays tant producteur que consommateur avec des chiffres respectivement de 6,3 M hl et 8,1 M hl. La France produisait 10% du total mondial en 2000, 16,5% en 2013 ! La consommation de rosé représentait en 1990 11% de la consommation nationale, aujourd'hui près du tiers !

De ce fait la France importe du vin rosé mais principalement des vins d'entrée de gamme. Par contre, s'agissant des vins d'appellation la France est exportatrice nette et ce de manière substantielle.

En France la production de rosé d'appellation représente près de la moitié de la production totale. Dans ce cadre la région « Provence » (au sens viticole du mot) est de beaucoup la première avec une part de la production nationale à hauteur de 35% qui est même proche de 40% pour les vins d'appellation.

La production de la région « Provence » atteint un volume de 1,1 M hl dont près de 20% est exporté. La valeur de ces exportations atteint le montant de 72 M€. Où se produit et d'où s'exportent ces quantités répertoriées «Provence» ? Pour l'essentiel du département du Var et dans le Var de sa composante est et intérieure. Autant dire que la contribution des exploitations -domaines ou coopératives- localisées en Dracénie pèse lourd.

La consommation française de rosé et la consommation mondiale s'accroissent : le défi pour la viticulture française, et provençale en particulier, n'est plus de

31 à Flayosc, La Motte, Les Arcs, Lorgues, Taradeau et Vidauban
[32] Données 2013 à partir essentiellement du site du conseil interprofessionnel des vins de Provence

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

simplement produire mais de conquérir les marchés tant national que international et pour cela imposer des couples produits-marques. Dans ce contexte, la Provence en général et la Dracénie en particulier affirment « leurs couleurs»… souvent rosées. Récemment, le président du conseil interprofessionnel des vins de Provence (C.I.V.P.) déclarait qu'avec la Champagne, « *les départements concernés – Bouches-du-Rhône et Var essentiellement – sont ceux qui se portent le mieux en France* ».

PAYSAGES AGRICOLES EN DRACÉNIE



Vignes – Les Arcs



Oliviers- Callas



Cultures fourragères - Salernes

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

4.2- LES ESPACES NATURELS- LEUR EVOLUTION

Dans cette section sont considérés 'espaces naturels' tous ceux d'entre eux qui ne sont pas inclus dans les espaces urbanisés que ce soit sous forme d'espaces verts, de promenades publiques ou de parcs. Il est d'abord procédé à l'analyse de l'évolution des espaces naturels, avant que ne soit présentée la catégorie des espaces forestiers si prédominants en Dracénie, puis une évaluation d'ensemble des dynamiques d'artificialisation de l'espace.

4.2.1- Analyse de l'évolution des espaces naturels

La source documentaire est la même que celle qui a permis d'évaluer les surfaces agricoles : photo-interprétation aérienne des BD Ortho IGN datées respectivement de 2003 et 2011. Les espaces naturels correspondent alors aux forêts et espaces forestiers, espaces ouverts, landes, zones humides et surfaces en eau.
Les espaces naturels ainsi définis ont vu leur surface évoluer comme suit :

En 2003, 71% du total soit 55700 hectares ;

En 2011, 69% du total soit 54130 hectares ;

Soit une diminution de 1570 hectares sur la période 2003-2011, correspondant à une « consommation » d'espaces naturels de près de 200 ha/an.

Comme toujours, s'agissant d'un chiffre d'évolution, il s'agit d'un solde entre des augmentations et des diminutions, ces dernières l'emportant en l'occurrence sur les augmentations. On a vu *supra* que les augmentations des espaces naturels proviennent d'une mise en non activité des espaces agricoles, à hauteur de quelque 630 hectares.

Ces évolutions entre espaces naturels et espaces agricoles montrent bien que rien ne ressemble plus à un espace naturel non protégé explicitement que des espaces agricoles anciennement exploités, qui ne le seront plus jamais ou qui au contraire retourneront à l'usage agricole en cas de « retour à meilleure fortune » …agricole. Il y a bien une fongibilité entre espaces agricoles et espaces naturels, notamment non protégés, qui rend difficile toute analyse se prétendant simple selon les 3 grandes catégories des documents d'urbanisme relatifs au droit des sols : **U**, **A** et **N** pour désigner les espaces respectivement urbains, agricoles et naturels.

Au regard de l'analyse de l'évolution des surfaces, l'agriculture et le naturel sont mouvants, l'urbanisation est définitive. De fait la demande de l'article L141-3 du

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

code de l'urbanisme se heurte à ce paradigme que le législateur a peut-être quelque peu méconnu.

4.2.2- Les espaces boisés et forestiers

A/ Une superficie très importante : 43 000 hectares, soit 55% du territoire

Le département du Var est un des premiers départements français par le taux de couverture forestière : 58%. Une remarque préalable est importante à cet égard. La communauté d'agglomération dans son État des lieux de l'environnement de 2005 établit l'état des forêts à partir des données d'évaluation de l'occupation des sols documentées par l'inventaire forestier national de 1999 décliné au niveau régional par l'observatoire de la forêt méditerranéenne. Des données plus récentes détaillées par commune, manquent. A l'échelle du département, on peut se référer à l'étude de l'ONF relative à la ressource forestière des forêts publiques du Var- ONF Service Bois en date de Septembre 2012-.

Par ailleurs il convient de bien distinguer ce qui est forêt de ce qui est couverture boisée. Une forêt est une forêt mais il est d'autres espaces à couverture boisée notamment à l'échelle des parcelles privées : sur une parcelle de 1000 ou 2000m² des arbres sont plantés et peuvent donner un caractère boisé à la parcelle construite par ailleurs. Ce n'est pas une forêt mais une morphologie urbaine boisée, surtout vue du ciel. Cette question de définition est importante à un triple titre :

- avec une définition large, les espaces à couverture boisée représentent près de 70% du territoire de la communauté d'agglomération ; si l'on s'en tient aux seuls espaces proprement de forêts le ratio – déjà très élevé – est de 55% correspondant à près de 45 000 des 75 500 hectares du territoire[33] d'alors.

- la différence tient notamment aux parcelles privées occupées d'une part par une maison individuelle, d'autre part par un espace naturel boisé: un « jardin d'agrément » ; naturel sans doute mais clos certainement. On peut les considérer comme des espaces « sous influence urbaine » comme tel est le cas des analyses du mode d'occupation des sols réalisées par la communauté d'agglomération et la chambre d'agriculture.

- enfin, la thématique des risques feux de forêt –analysée au livre II du rapport de présentation- revêt une forte singularité du fait de l'importance de la construction résidentielle en milieu boisé.

[33] absence de données en pour les communes de Salernes, Sillans la Cascade et Saint Antonin qui ne faisaient pas encore partie de la communauté d'agglomération à l'époque de la réalisation du travail correspondant à ces analyses.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Cela dit, le fait important est l'augmentation de la surface forestière en Dracénie : +2000 hectares environ dans la période 1988-1999 correspondant à 3% de la superficie totale du territoire.

Le tableau ci-contre suscite trois commentaires supplémentaires :

- aucune des seize communes, analysées ci-dessous, ne voit son territoire marqué par un taux de boisement inférieur à 45% : la valeur de la ville centre ;

- comme d'autres variables déjà analysées, en particulier le taux de croissance de la population et des emplois, le taux de boisement est assez homogène entre les communes ;

- l'accroissement ou le maintien des surfaces de forêt est presque général. Seule, la commune de Trans-en-Provence a connu une diminution marquée. A l'inverse la progression du couvert forestier a été très importante à Ampus, Callas, Claviers, Taradeau et Le Muy.

TAUX DE BOISEMENT ET SURFACES FORESTIERES PAR COMMUNES EN 1988 ET 1999

	Taux de boisement (en %)			Surface
	1988	1999	Evolution 1988-99	
La Dracénie des hauts	**73**			**20 900**
Ampus	65	72	+7	6 000
Bargemon	64	66	+2	2 300
Callas	68	80	+12	4 050
Châteaudouble	64	67	+3	2 750
Claviers	71	78	+7	1 250
Figanières	74	74	-	2 050
Montferrat	70	71	+1	2 500
La Dracénie collinaire	**56**			**11 500**
Draguignan	47	45	-2	2 400
Flayosc	66	64	-2	2 900
Lorgues	62	62	-	3 800
La Motte	54	59	+5	1 600
Trans-en-Provence	53	47	-6	800
La Dracénie de l'Argens	**51**			**10 900**
Les Arcs-sur-Argens	48	47	-1	2 500
Le Muy	52	62	+10	4 200
Taradeau	34	51	+17	950
Vidauban	43	43	-	3 250
Total Dracénie	**58**	**61**	**+3**	**43 300**

Source : Inventaire forestier national- IFN 2000

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B/ La propriété forestière et les fonctions assurées : paysagère et écologique d'abord

La propriété des milieux forestiers est ainsi répartie :

- Forêts publiques soumises au régime forestier : environ 17 000 hectares, soit 37% du total.
- Forêts privées : environ 27 000 hectares, soit 63%.

Les propriétaires de forêts privées sont très nombreux : 11 500 avec un grand nombre de petits propriétaires possédant moins d'un hectare.

Les espaces forestiers comme les espaces agricoles peuvent assurer trois fonctions : économique, d'identité paysagère et écologique. En Dracénie l'aspect paysager et l'écologie l'emportent nettement.

Le rôle écologique très important des milieux forestiers est établi au livre II du rapport de présentation qui indique que le réseau Natura 2000 couvre environ 7 500 hectares de surfaces de forêt et que les Z.N.I.E.F.F. de type I et II en comptent largement plus du triple : près de 25 000 hectares de forêt se sont vus donc reconnaître un intérêt écologique.

Cette reconnaissance a été confirmée lors de la récente élaboration du schéma régional de cohérence écologique. La trame forestière constitutive des continuités écologiques occupe plus de 1/3 de la superficie régionale et constitue de loin l'ensemble écologique le plus vaste de la région. Cette représentation importante fait écho à la surface très conséquente de la forêt en Provence ainsi qu'à la connectivité des surfaces forestières.

En particulier, ressort bien, le «triangle» Digne/Draguignan/moyenne vallée de la Vésubie, qui forme l'entité la plus importante, avec plus de 300 000ha. Cette zone immense et compacte constitue un macro-réservoir de biodiversité potentiel pour les espèces à affinité forestière. Il concerne particulièrement le territoire du schéma, en y ajoutant la partie dracénoise du massif des Maures.

Le rôle économique de la forêt provençale est en somme modeste, en comparaison de son rôle écologique.

L'espace forestier considéré comme surface de production a sensiblement diminué entre les données de 1986 et celles de 1999 : -3 400 hectares. Plus la forêt devient espace boisé privatif inclus dans des parcelles résidentielles, moins évidemment son rôle économique est fort. De fait, la pratique dominante est-elle celle de la chasse avec près de 2 500 permis de chasse. La production brute de bois d'industrie ou d'œuvre était en 2000 de 105 000 m^3 en provenance à plus de 90% de la forêt privée.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

La forêt publique varoise produit essentiellement du bois de faible qualité : bois d'industrie, bois énergie, bois de chauffage. Par contre le potentiel de bois d'œuvre est faible (inférieur à 18% des volumes). Entre 1986 et 1999, seuls 28% de la production ont été récoltés, 27% ont été détruits par les incendies, 45% sont restés en forêt.

Ainsi, la forêt continue d'accumuler de la biomasse, est de fait sous exploitée et cette accumulation peut accroître le risque incendie. L'ONF établit qu'une récolte minimum de 113 000 m^3 par an serait nécessaire pour stopper la capitalisation, c'est-à-dire l'accumulation de biomasse forestière.

Or la récolte moyenne a été de 36 000 m3 entre 2000 et 2010, soit environ seulement le tiers de ce qui pourrait et devrait être récolté pour assurer un développement durable de la masse forestière[34].

C/ Les espaces boisés classés : une question pour le SCOT

Une partie importante des milieux forestiers de la Dracénie sont «espaces boisés classés» au titre de l'Article 113-1 du Code de l'Urbanisme : près de 12 000 hectares! Ces classements, effectués notamment à l'occasion de la réalisation des POS dans les décennies précédentes, ont été assez systématiques s'agissant des surfaces boisées anciennement consacrées à l'oléiculture. Il est vrai que l'économie agricole de la Dracénie a changé comme dans l'ensemble du monde méditerranéen où l'ancien modèle sylvo-pastoral n'est (presque) plus. Le « sylvo » était largement de l'oliveraie. Celle-ci a beaucoup régressé et remplacée en majorité par des résineux, souvent par ces pins d'Alep qui ne sont pas loin de représenter aujourd'hui le quart de la couverture proprement forestière, soit environ 13 000 hectares et ce sans compter les parcelles privées construites et boisées.

Le changement de peuplement s'est souvent accompagné du classement en espaces boisés classés (E.B.C.) ; classement très contraignant et pas toujours justifié: en quoi ces milliers d'hectares de pins d'Alep justifient-ils d'être « classés », d'autant que cette essence est particulièrement inflammable et de petit rendement en bois de chauffage ?

S'agirait-il de retrouver dans les années à venir la morphologie paysagère d'antan –ce qui, avec les nouveaux résidents, est une prospective possible– la contrainte réglementaire des espaces boisés classés y ferait obstacle! A ce stade la question est posée, il possible que le SCoT y apporte une réponse.

[34] *Étude de la ressource forestière des forêts publiques du Var- ONF Service Bois - Septembre 2012*

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

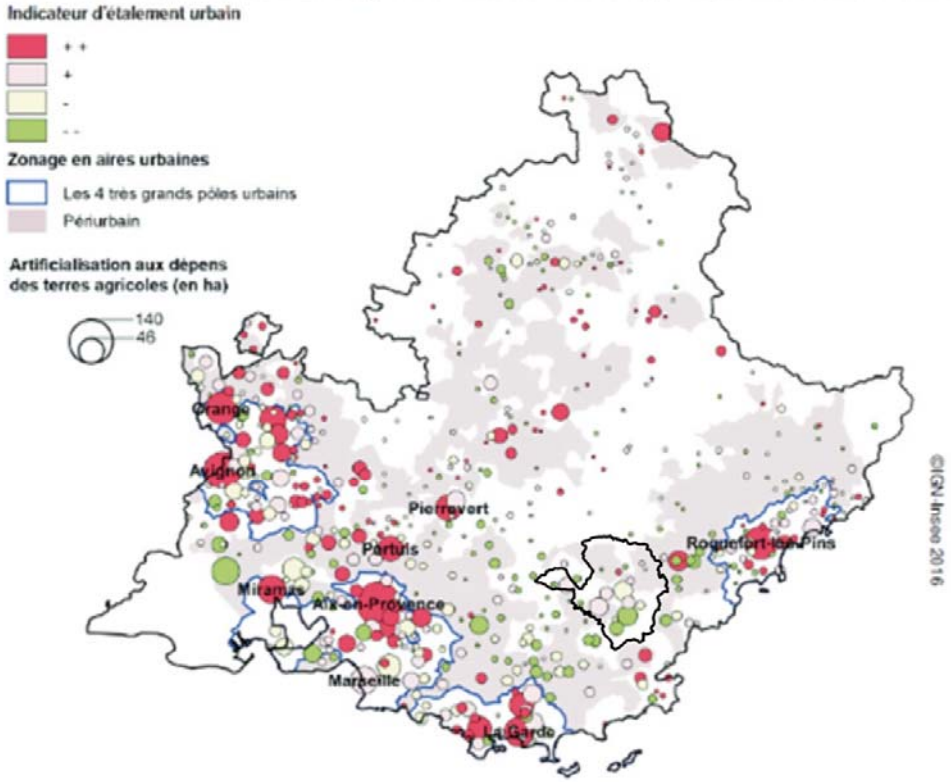
4.2.3- L'artificialisation de l'espace

Les sols dits « artificialisés » sont ceux qui ont fait l'objet de transformations majeures pour les adapter à leur destination nouvelle : carrières, usines, zones d'activité, zones commerciales, équipements sportifs ou de loisirs, immeubles d'habitation et maisons individuelles, parcs et jardins d'agrément. Ainsi définis, ils s'opposent aux superficies agricoles et aux espaces naturels.

Une étude récente de l'INSEE[35] de la région PACA, entreprise dans le cadre de la préparation du SRADDET, montre, qu'au contraire de ce qui se passe en général dans la région, l'artificialisation des sols est modérée dans le territoire de la Dracénie. La carte ci-dessous met bien en lumière les couleurs verte ou pâle des indicateurs dits d'étalement urbain correspondant aux communes du territoire du schéma.

Ce travail établit nettement qu'en Dracénie la consommation foncière progresse sensiblement moins vite que la population. L'urbanisation est intensive spatialement, ce qui n'est pas le cas de nombre d'autres territoires régionaux, en particulier dans les agglomérations de Nice, Toulon, Aix en Provence et Avignon.

Artificialisation aux dépens des surfaces agricoles entre 2011 et 2015 (en ha) et indicateur d'étalement urbain



Note de lecture : la taille des ronds est proportionnelle à la croissance des surfaces artificialisées. Cette croissance peut être plus rapide (ronds rouges ou roses) ou moins rapide (ronds verts ou verts clairs) que celle de la population. A Aix-en-Provence, par exemple, les surfaces artificialisées ont gagnées 140 ha sur les terres agricoles entre 2011 et 2015 ; cette consommation foncière a été beaucoup plus rapide que la croissance démographique.

Sources : DGFIP, fichiers Majic 2011-2015 ; Insee, recensements de la population 2008 et 2013

[35] *INSEE-PACA- Analyses, numéro 40 ; Une consommation foncière deux fois plus rapide que l'évolution démographique*

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

CONSTATS/QUESTIONS

S'agissant des espaces agricoles

Les espaces agricoles, analysés à partir du recensement général agricole de 2010, et de la photo-interprétation aérienne des BD Ortho IGN datées respectivement de 2003 et 2011, ont diminué de quelque 1000 hectares entre 2000 et 2010/2011. Cependant le rythme de cette diminution a été presque de moitié moindre par rapport à ce qu'il était dans la décennie antérieure.

Une autre analyse, plus récente, montre qu'au contraire de nombre d'agglomérations régionales, la consommation foncière dans le territoire du schéma progresse sensiblement moins vite que la population. L'urbanisation y est intensive spatialement. L'intérêt de ce travail est bien de rapporter l'artificialisation des sols à la croissance démographique, c'est-à-dire à la progression des besoins de développement et d'aménagement. Une telle problématique est bien au cœur de celle de tout SCoT et il donc fort utile qu'elle soit bien documentée s'agissant des années récentes.

On peut penser que tant le net ralentissement de la perte de capital foncier agricole que la nature intensive de l'urbanisation sont l'heureuse conséquence de la relative bonne santé de l'agriculture du territoire, due en particulier à la vraiment bonne santé de l'économie vini-viticole, de plus en plus tournée vers la qualité et située sur un segment de marché-le rosé d'appellation protégée- qui se porte (très) bien.

La valeur des terres à vigne AOP est élevée et rend compte du dynamisme de marché des productions correspondantes. Elle représente un frein contre la sortie des espaces correspondants du monde agricole.

S'agissant des espaces forestiers

La couverture forestière est très importante couvrant, selon les définitions retenues, de 55% à 60% du territoire. Son rôle paysager et écologique dans le territoire du schéma surpasse nettement son rôle économique ce qu'a confirmé l'importance de la prise en compte des espaces forestiers dans la détermination des réservoirs de biodiversité au récent schéma régional de cohérence écologique.

Mais, par ailleurs et presque *a contrario*, une partie significative des espaces forestiers, hier en oliveraies, aujourd'hui en pins d'Alep notamment, a été considérée comme espaces boisés classés, classement synonyme de situation que l'on peut considérer comme excessivement figée.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

La surface boisée en forêts est une chose, les espaces à couverture boisée en sont une autre. En particulier s'agissant des parcelles privées construites, closes et en partie boisées. Finalement en Dracénie cohabitent toutes sortes d'espaces boisés qu'il s'agit de bien distinguer entre deux catégories dominantes :

- forêts-biodiversité, aux fonctions écologiques prédominantes vis-à-vis des fonctions économiques et d'aménités de loisirs ;

- boisements en espaces construits privatifs à fonction avérée d'aménités certes, mais privatives.

Les deux récentes lois relatives à l'agriculture de juillet 2010 puis octobre 2014 ont renforcé l'objectif d'abord de réduire puis de préserver les activités et espaces agricoles. Au vu des évolutions récentes, la diminution de la consommation des espaces agricoles est bien à l'ordre du jour. Le SCoT peut-il, doit-il envisager la préservation ?

Ne peut-on pas dire que d'une part la bonne santé de l'économie vini-viticole et d'autre part le haut niveau de protection d'une part très substantielle des espaces naturels atteignant environ 40% de la surface du territoire, sont deux facteurs propices à la détermination d'un «bon» équilibre entre respectivement espaces urbains et espaces agricoles et naturels ? L'or rosé et la loi du marché ne viennent-ils pas au secours des outils réglementaires que vise à définir et mettre en œuvre le schéma de cohérence territoriale ? Quand le marché et la réglementation vont dans le même sens, de bons résultats sont à espérer.

Cependant la problématique de la protection des espaces agricoles peut se poser avec une certaine acuité dans la partie est de la vallée de l'Argens au droit des communes du Muy, des Arcs sur Argens et de La Motte. Ce sont des espaces dont le potentiel est élevé pour l'agriculture mais aussi pour y développer des programmes à composante économique dont la localisation serait tout à fait idoine à proximité immédiate des grands couloirs de circulation : l'A7, la gare ferroviaire des Arcs et, à terme, la gare Var Est de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Entre vignes AOP et projets de ZAE quel équilibre déterminer ?

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

4.3- LES EQUIPEMENTS COMMERCIAUX

Préalable de méthode

La question des activités commerciales, de leur localisation et des concurrences qui peuvent survenir soit entre les entreprises soit entre territoires voisins est une question récurrente : la Dracénie n'y échappe pas. Depuis 2007 plusieurs études ont été réalisées dont la présente section va faire la synthèse.[36]

Il importe de bien noter, à cet égard, que le schéma de cohérence territoriale n'a pas autorité pour agir directement sur les conditions de la concurrence entre les entreprises relevant du secteur du commerce de détail. Le principe général de la liberté d'établissement et du libre jeu de la concurrence- par principe considéré comme bénéfiques notamment pour les consommateurs- a été réaffirmé par l'Union Européenne et retranscrit dans la législation nationale par la loi de modernisation de l'économie (LME) de 2008.

Est-ce à dire que la planification spatiale n'a rien à dire sur des « objets » aussi conséquents quant à l'armature urbaine, aux déplacements et à l'environnement, que les équipements commerciaux et, notamment, les plus grands d'entre eux qui peuvent représenter des surfaces de vente de plusieurs (dizaines de) milliers de m^2 ?

La législation régissant le contenu matériel des schémas de cohérence territoriale dans ce domaine a fluctué ces dernières années ce qui rend compte de la difficulté à trouver le point d'équilibre entre d'une part la loi du marché et d'autre part la régulation politique de ce qui est souvent considéré comme un des champs privilégiés de l'action publique.

Ce qui est acquis et qui va constituer le fil rouge de la détermination des politiques publiques en matière de localisation des commerces, est la possibilité (nécessité ?) de prendre en compte les 5 critères qui suivent, définis à l'article L141-16 du code de l'urbanisme :

> *1) Les objectifs de revitalisation des centres villes,*
>
> *2) Le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité,*
>
> *3) La cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises,*
>
> *4) La consommation économe de l'espace,*
>
> *5) La préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.*

[36] Bérénice, *volet commerce du projet urbain global*-CAD 2015 ; AID : *étude pour la réalisation d'une charte de développement commercial*- CAD 2013- complétée en 2015 ; AUDAT : *L'appareil commercial de l'est du Var*, nov 2012.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Est-il possible de dire que la conciliation simultanée de ces cinq critères n'est pas aisée surtout quand un des critères, par exemple, est aussi peu défini comme celui de «*La préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture ».*

Ce qui vient d'être précisé *supra* vaut particulièrement pour ceux des équipements commerciaux[37] qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire c'est-à-dire sur l'armature urbaine au sens où elle a été analysée et définie supra au chapitre 2. En tout cas, tel est le contexte des analyses qui suivent où après une rapide évaluation des dépenses commercialisables, est considérée la situation de l'offre commerciale.

4.3.1- Les dépenses commercialisables

Dans un territoire en croissance démographique où les revenus moyens des familles sont à peu près au niveau de ceux de la France de province, et où les clientèles complémentaires de celle des résidents permanents sont significatives, le volume des dépenses de consommation est élevé et en sensible croissance. Elle a été évaluée aux alentours de 600 M d'€ en 2012.

4.3.2-L'offre commerciale : aujourd'hui et demain ?

Le tableau qui suit présente en synthèse les traits essentiels de l'offre commerciale de la Dracénie, comparée à la situation prévalant dans le territoire voisin du SCoT de Var-Est, correspondant à peu près à celui de la CAVEM.
Ce tableau suscite les six commentaires qui suivent :

A/ Comparaison des appareils commerciaux- La CAVEM : le double ou même plus ?

L'appareil commercial du territoire du SCoT de Var-Est (assimilé au territoire de la CAVEM) pèse le double de celui de la Dracénie. En tenant compte de la population légèrement supérieure du territoire littoral le ratio reste proche de 2 avec la valeur de 1,8.

Le dimensionnement moindre de l'appareil commercial du territoire du schéma ne tient pas à ce qui serait interprété comme un manque s'agissant des commerces de la proximité. A cet égard le ratio de comparaison des densités est égal à 1,1. C'est un résultat important, il permet de documenter le critère 3 de l'article du code de l'urbanisme traitant *du maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité*. Cela confirme aussi le caractère équilibré de l'armature urbaine de la Dracénie où aucune « zone d'ombre » sur les commerces de proximité ne ressort nettement.

[37] Référencés au L141-17

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Le dimensionnement moindre de l'appareil commercial tient alors entièrement à la faiblesse comparative du grand commerce (plus de 300 m2 de surface de vente). En valeur relative –rapportée à la population- le ratio atteint la valeur élevée de 2,1. A cette aune ce serait près de 100.000m2 de surface de vente qui manqueraient ! Mais un tel raisonnement est trompeur car précisément l'offre qui « manque » en Dracénie est présente à quelques kilomètres, juste en aval du cours de l'Argens au-delà du Rocher de Roquebrune.

LES ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX COMPARAISON DRACÉNIE / SCOT VAR EST (sources AUDAT, AID et Bérénice)

	DRACÉNIE		Territ. SCoT VAR EST	Ratio de comparaison SCOT Var Est / DRACENIE
	AUDAT	AID		
Commerces tous formats				
Nombre d'établissements	1 100	900	1950	2,0
Nombre de salariés	2 500		4 130	1,65
Densité (pour 1000 hab.)	11	9	18	1,8
Commerce de proximité				
Nombre	250		330	1,3
Densité	2,7		3,0	**1,1**
Commerce de + de 300 m²				
Nombre	100	89	167	1,7
Surfaces de vente (en m2)	105 000	111 000	220 000	2,1
Densité (m²/1000 hab).	1000	1020	2000	
Localisation principales des commerces de plus de 300 m² (en m²)	**1/Draguignan hyper centre** (faibles et excentrés) **2/Nartuby- « boulevard commercial »** Draguignan 48 500 Trans 24 100 **3/Argens** Lorgues 10 500 Vidauban 2 300 Les Arcs 8 000 Le Muy 9 700 **4/Salernes** 8 900		St Raphael 23 400 **Argens aval** Fréjus 132 500 Puget/Argens 62 000 Roquebrune 8 100	**Vallée de l'Argens** (y.c. Fréjus) env. **6,5**
Surfaces accordées par la commission départementale des activités commerciales (m², 2008-2012)	12 170		54 500	env. **4,5**

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B/ Les taux d'évasion

La vallée de l'Argens, le grand couloir de circulation des hommes, des marchandises et des achats de l'est du Var, est un lieu de concentration des localisations des grands commerces : plus de 200.000m² sur le territoire de la communauté d'agglomération Var-Esterel-Méditerranée (CAVEM) mais seulement 30.000 m² dans la partie dracénoise de l'Argens. Soit alors un ratio de comparaison égal à 6,5 !

Cette situation ne reste pas sans conséquences sur l'évasion des dépenses commercialisables des ménages du territoire du schéma. Le taux d'évasion est estimé, et ce de manière à peu près convergente entre les trois études mentionnées, être compris dans une fourchette allant de 17% à 20% du total des dépenses, dont les 2/3 à destination du territoire de la CAVEM.

Les taux d'évasion (détaillés ci-dessous à partir d'une étude plus ancienne) concernent tous les postes de dépenses hors celui relatif à l'alimentaire. Ceci confirme le bon degré d'autonomie de l'appareil commercial des communes de la Dracénie, s'agissant des comportements d'achats de la quotidienneté. Mais les consommateurs ne vivent pas uniquement des produits achetés dans les épiceries, boulangeries et autres commerces de bouche.

TAUX DE RÉTENTION ET TAUX D'ÉVASION DES DÉPENSES LOCALES DE CONSOMMATION
(Le taux de rétention est le complémentaire à 100% du taux d'évasion)

Type de dépenses	Marché potentiel en M€ 2007	Taux de rétention en %	Apport significatif	Sorties ou
Alimentaires	228	84,7	Haut Var Verdon	Faibles
Équipement de la personne	73	65,2	Haut Var Verdon	15% surtout Var Est
Equipement de la maison	96	56,7	Haut Var Verdon	20% surtout Var Est
Biens Culturels – Loisirs	54	61,1	Haut Var Verdon	Var-Est mais aussi métropoles plus éloignées

Source : CERCIA Consultants pour la C.A.D. *Étude de conception du schéma de développement commercial de la Dracénie* – Phase Diagnostic. Mars 2007.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

C/ La singularité de Draguignan dans l'appareil commercial de la Dracénie :

Si on quitte le domaine de la comparaison entre les deux territoires voisins pour focaliser l'analyse sur la structure interne des commerces en Dracénie, on est face à un tableau assez contrasté.

Le commerce de centre ville de Draguignan est certes actif et bien présent mais en définitive pèse relativement peu (environ 71 M€ de CA) par rapport aux grands commerces installés en périphérie, soit à Saint Hermentaire et Trans-en–Provence (environ 210 M€ de CA), soit dans les Villes d'appui localisées dans la vallée de l'Argens : Le Muy, Lorgues et plus encore Les Arcs sur Argens qui, ensemble, génèrent un chiffre d'affaires du même ordre, aux environs de 200 M€.

Le centre de Draguignan est «faible » s'agissant particulièrement des unités commerciales déspécialisées (type magasins populaires ou grands magasins) et des moyennes surfaces tant d'équipement de la personne que des biens culturels et loisirs. Au total une estimation approximative de la part du commerce de centre ville de Draguignan dans le total des dépenses commercialisables des ménages du territoire est de 15% ce qui est peu et semble-t-il inférieur au chiffre d'affaires réalisé par certaines des plus importants centres commerciaux implantés soit en périphérie de la ville centre soit dans le couloir de l'Argens. Peut-on dire alors que le critère 1- revitalisation des centres villes- n'est pas satisfait, sans même évoquer le critère 4 concernant la consommation économe de l'espace?

D/ La localisation des équipements commerciaux et l'armature urbaine du territoire :

A contrario, il apparaît que si la volonté se fait jour chez les responsables élus de reconquérir les dépenses de l'évasion commerciale, les localisations les plus pertinentes pour atteindre cet objectif ne seraient-elles pas situées dans le couloir de la vallée de l'Argens et plus particulièrement aux environs des Arcs et du Muy ?

Mais cela ne risquerait-il pas de mal satisfaire les critères posés par le code de l'urbanisme ? Non pas le critère 5 (la préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture) qui est trop vague pour jouer, d'autant que des réalisations récentes, aux Arcs sur Argens, par exemple, donnent à cet égard satisfaction. Plus délicat est l'appréciation qui serait portée vis-à-vis du critère 3, celui de la cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises. Un accroissement de la dissociation spatiale entre d'une part les localisations de l'habitat (70% de la population au Centre et Nord du Territoire) et d'autre part des grands commerces qui seraient alors localisés en proportion croissante au Sud ne peut qu'entraîner un accroissement corrélatif des flux de déplacements dont il est malgré tout difficile de dire s'ils seraient alors obligés ou consentis.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Mais cet argument ne convainc pas complètement dans la mesure où la zone de chalandise des équipements commerciaux de la Vallée de l'Argens est bien distincte de celle des équipements implantés à Draguignan et Trans en Provence. La dissociation spatiale des zones de chalandise est réelle : le Centre et le Nord pour Draguignan et Trans en Provence; le Sud pour la Vallée de l'Argens.

En tout cas cette problématique des lieux préférentiels du «rattrapage» commercial est posée et ce d'autant plus que les dernières années ont vu l'écart entre les deux territoires respectivement de la Dracénie et de la CAVEM s'accroître fortement comme l'indique la dernière ligne du tableau : ratio en termes d'autorisations égal à 4,5, ce qui est très important.

E/ La pression s'accentue vers des localisations dans la Vallée de l'Argens

S'il est vrai que « la nature a horreur du vide », on ne sera pas surpris de constater que des investisseurs montrent de l'intérêt pour des implantations (très) significatives dans les communes des Arcs sur Argens et du Muy. Au-delà de projets d'extension des équipements commerciaux existants, d'autres très grands projets « flottent » dans l'espace de l'Est du Var, non sans susciter espoirs ici et craintes là. On peut évoquer à ce titre: un Village des Marques et une Cité de la mode, notamment.

F/ Les perspectives des ZAE de la Vallée de la Nartuby

Pour compliquer encore un peu plus un tableau, qui l'est déjà passablement, on ne peut pas ne pas mentionner la situation singulière des zones d'activité, à nette prédominance commerciale, riveraines de la Nartuby : celles du Pont de Lorgues et Saint Hermentaire (Draguignan) et du Plan/RN 555 (Trans en Provence). Elles sont affectées par la nouvelle version des PPR inondation qui contraignent fortement leurs possibilités d'évolution, faisant alors peser une menace sur leur pérennité à moyen ou long termes.

Prévenir les conséquences de l'aléa en définissant des prescriptions relatives aux conditions d'urbanisation est une chose assurée par les plans de prévention des risques (PPR) ; agir pour que les zones et bâtiments possiblement affectés par l'aléa le soient dans une moindre mesure, ou même plus du tout, en est une Autre. Tel est bien l'esprit des programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI)[38].

[38] On reprend dans les lignes suivantes les analyses du PAPI Argens intégrées au Livre II du rapport de présentation

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

On peut résumer le propos en disant : au regard des activités humaines concernées le PPR est un document de légitime contrainte, alors que le PAPI est une action *bénévolente* de modération ou suppression des risques encourus et donc une incitation à demeurer dans les espaces concernés. C'est pourquoi être localisé en « zone rouge » d'un PPR ne veut pas dire être condamné à partir mais plutôt, grâce aux actions du PAPI, s'inscrire dans un nouveau contexte de développement, cependant nécessairement modéré.

Dans ce cadre, le syndicat mixte de l'Argens, maître d'ouvrage du programme d'actions du PAPI Argens-côtiers de l'Esterel, a validé, dans le document éponyme, 63 actions visant à une meilleure prévention des risques inondation.

L'une d'entre elles est particulièrement à noter tant par son importance intrinsèque que par ses incidences socio-économiques : l'action n°35. Elle concerne ce que dans le schéma est appelé le « Boulevard commercial » du Cœur d'Agglomération, de Draguignan à Trans-en-Provence, sans doute un des points focaux du système économique du territoire. La mise en œuvre de l'action 35 permettra de pérenniser la vocation de cette zone, sachant que le schéma de cohérence territoriale va prendre en compte, évidemment, les PPR des deux communes concernées : Draguignan et Trans-en–Provence.

Dans le nouveau contexte réglementaire qui les concerne, les capacités de mutation et d'adaptation des centres commerciaux et autres entreprises qui les occupent se situent dorénavant dans une problématique nouvelle où un réaménagement d'ensemble est nécessaire; réaménagement sans doute coûteux, même s'il est vrai que les dispositions du PAPI Argens vont représenter une aide à cet égard.

CONSTATS ET QUESTIONS

Entre armature et centralité(s) urbaines et logiques de marché et de développement, quel équilibre trouver, quel arbitrage définir et, donc, quelle politique publique mettre en œuvre ?

S'agissant des localisations commerciales, par définition correspondant à des initiatives et investissements répondant à une logique de marché, quel arbitrage, pour les politiques publiques en la matière, est effectué entre d'une part la mise en œuvre de l'armature urbaine avec Draguignan place centrale et d'autre part la volonté de développer l'appareil commercial local, amenant possiblement à encourager des localisations dans « l'arc sud » de la Dracénie, aptes à permettre une reconquête des dépenses évadées vers Puget sur Argens et Fréjus ?

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Poser cette question est d'abord poser celle de l'adéquation de cette stratégie avec les critères définis par le code de l'urbanisme. L'éventuelle contradiction qui pourrait apparaître pourrait n'en n'être pas une, parce que la question qui se pose doit être considérée *de haut et de loin*. Les schémas de cohérence territoriale, un des outils des politiques publiques en matière d'urbanisme doivent en effet -Cf art L101-2- viser à atteindre « *la diversité des fonctions urbaines et rurales ……en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, ……, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile* »

L'article art L101-2 doit être considéré –comme celui qui définit de la manière la plus normative les politiques publiques à définir par les schémas de cohérence territoriale Il est d'ailleurs porté dans le L143-25 que le caractère exécutoire du schéma de cohérence territoriale suppose que « *ses dispositions ne « compromettent pas gravement les principes généraux énoncés à l'article L 102-2».*

Dans ce contexte, l'article L101-2 précise bien que les politiques publiques devant répondre « *aux besoins présents et futurs* » tiennent compte en particulier « *des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat commerces et services…* », ce qui n'est rien d'autre que faire référence à l'armature urbaine. Sachant qu'en matière de fréquentations commerciales, les zones de chalandise de la communauté d'agglomération distinguent nettement le Centre et le Nord relevant de Draguignan et, d'autre part, le Sud relevant des équipements localisés dans la Vallée de l'Argens.

Finalement la question posée est bien celle d'un arbitrage politique entre le renforcement de l'actuelle armature urbaine avec sa place centrale et d'autre part la satisfaction des besoins futurs de développement économique qui amènerait à faire évoluer l'armature urbaine s'agissant d'une de ses composantes importantes –mais pas la seule et de beaucoup - : les équipements commerciaux.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

A répondre à cette question ou du moins à définir des voies d'action prioritaires, on est amené à apporter des réponses à des questions plus spécifiques quant à leurs impacts spatiaux :

- Quelle importance donner au renforcement quantitatif et qualitatif de la structure commerciale du centre ville de Draguignan et quelles modalités d'action mettre en œuvre ?

- Des extensions ou nouvelles implantations de (très) grand rayon de chalandise, localisées dans la Vallée de l'Argens au droit des communes des Arcs sur Argens et du Muy notamment, sont-elles encouragées et acceptées ? En totalité ou en partie ?

- Quelle stratégie adopter pour concilier la réglementation des PPRI, les dispositions du PAPI de l'Argens et le devenir des zones commerciales et économiques riveraines de la Nartuby à Draguignan et Trans en Provence ?

C'est à ces questions que le projet d'aménagement et de développement durables entend apporter des réponses, ensuite mises en œuvre dans le document d'orientation et d'objectifs.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

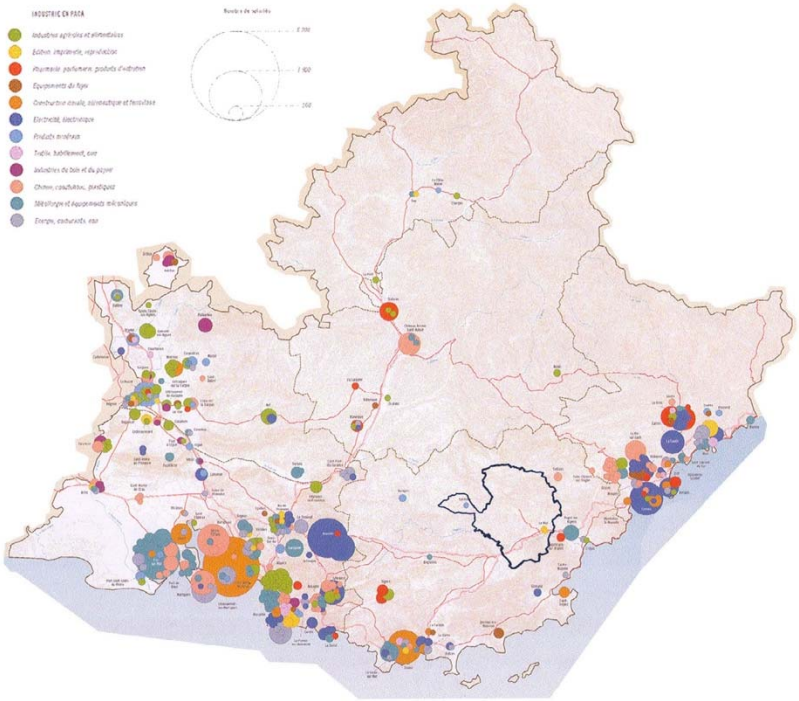
4.4- LE FONCIER ET L'IMMOBILIER A VOCATION ECONOMIQUE

4.4.1- La grande industrie, grande absente- L'artisanat très présent

Le poids de l'industrie manufacturière en Provence-Alpes-Côte d'Azur est faible: avec 10,5% des emplois en 2005, la région est au 20ème rang des 22 régions métropolitaines.

Cette contribution minoritaire à la formation de la valeur ajoutée est particulièrement marquée dans le département du Var, à cet égard placé loin derrière ceux des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes et même du Vaucluse où les industries agroalimentaires sont très présentes.

LES GRANDS ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS DE LA RÉGION PACA



Source : DRIRE PACA - Octobre 2008

Faiblement représentées dans le Var, les industries manufacturières le sont encore moins dans l'est du Var qui, sur la carte ci-après, apparaît bien pour ce qu'il est : un « blanc » pour les établissements industriels de plus de 100 salariés à une seule exception correspondant à une imprimerie.

Cela ne veut pas dire qu'il n'existe pas d'activités de transformation de la matière dans le territoire du schéma. Simplement sont-elles plus petites de taille et souvent de caractère artisanal.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

4.4.2- Importance, a contrario, de l'artisanat

Sur le territoire, sont présentes 2260 entreprises artisanales dont les deux tiers sont de vocation manufacturière: «production» et «bâtiment» respectivement ; le tiers restant se partageant entre artisanat de bouche (« alimentation») et artisanat de « services ».

L'artisanat[39] dans l'ensemble se porte bien en Dracénie, ce qui est bien conforme avec la nature d'économie résidentielle du système économique local et sa forte trajectoire de développement déjà notée :

- La densité (nombre d'établissements pour 10 000 habitants) est une des plus fortes des huit territoires du Var, reconnus par la chambre des métiers, et cette densité n'a pas diminué depuis 2002.
- Les emplois sont au nombre de 5500 – soit à peu près un emploi sur six en Dracénie – et en augmentation marquée : +4% annuel entre 2000 et 2006.
- Pour les principaux paramètres étudiés, les dynamiques d'évolution de l'aire dracénoise sont un peu supérieures à celles caractérisant l'ensemble du Var.

L'artisanat en général est une forme d'activité économique bien adaptée au type d'économie qui est celui du territoire du schéma. Il est probablement appelé à croître encore, en tout cas en termes d'entreprises et d'emplois. Ses localisations se situent plus dans une logique d'ubiquité que celles caractérisant la grande et moyenne industrie et la logistique. C'est un élément important pour les politiques d'aménagement: l'artisanat peut être urbain, en « zone d'activités économiques » dédiées, périurbain mais aussi rural.

A vrai dire l'artisanat est –avec des nuances certes- présent dans presque toutes les communes. L'augmentation de la population prévue d'ici 2030 va susciter un fort développement de l'artisanat. Il aura besoin de nouveaux espaces : souvent à l'échelle communale dans des aménagements qui pourraient lui être dédiés.

4.4.3- Les espaces dédiés aux activités économiques

Leur rôle dans la structuration du territoire est important; ce sont de grands générateurs de déplacements parce ce qu'ils sont aussi de grands lieux d'emploi et de génération de richesses. Leur localisation et leurs axes de desserte contribuent fortement à dessiner l'armature urbaine du territoire et même au-delà.

---

[39] Aire dracénoise dans la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Var. Les chiffres-clés de l'artisanat en 2006. = C.A.D. + canton de Comps-sur-Artuby

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

A/ Le parc existant en 2010

Les principales zones d'activité économique (Z.A.E.) occupaient, en 2010, quelque 200 hectares, avec près de 500 implantations dont plus de 90% correspondent à des entreprises. Plus de 4500 emplois y étaient localisés soit environ 20% du total des emplois salariés marchands, et à peu près 15% du total des emplois.

L'activité commerciale y est très prédominante avec près de 2400 emplois soit 53% du total. L'industrie manufacturière, l'artisanat et les services de distribution ou commerce de gros se partagent le reste.

Les 4 zones du Pont de Lorgues, Saint Hermentaire (à Draguignan) et du Plan/RN 555 (à Trans en Provence) –mentionnées à la section précédente au titre du P.P.R.I. de la Nartuby- et celles des Ferrières représentaient environ 90% du total des emplois localisés en zones d'activités économiques dédiées.

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ESPACES D'ACTIVITÉS DE LA DRACÉNIE

Espaces d'activité	Surface en ha	Nombre d'implantation (entreprises)	Nombre d'Emplois (en arrondi)	Prorata du commerce en emploi
Draguignan				
Pont de Lorgues	10	52	360	52%
Saint Hermentaire	63	176	1860	44%
Trans en Provence				
RN 555 – Plan	45	99	1000	89%
Le Muy				
Les Ferrières	28	74	1000	36%
Les Plans	18	48	250	53%
Les Arcs sur Argens				
Pont Rout	8	3	50	41%
Vidauban				
Le Plan Couan de Can	27	27	60	52%
TOTAL	**199**	**479**	**4580**	**Environ 53%**

Source : CCIV-DDE du Var ; Panorama des espaces d'activité en Dracénie ; septembre 2006.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

B/ Les évolutions récentes

En peu de temps, la communauté d'agglomération a contribué à engager une dynamique remarquable dans le champ du foncier et de l'immobilier à vocation économique.

Cette dynamique revêt une dimension foncière mais aussi- et surtout, elle engage le territoire dans cette dynamique du renouvellement et de l'enrichissement de l'économie résidentielle encore actuellement très prédominante. Dynamique très nécessaire alors que la marche de l'économie résidentielle ne peut pas donner un emploi à tous.

Les deux réalisations en la matière sont celles respectivement du parc logistique des Bréguières et de l'espace tertiaire de Chabran.

B.1/ Le parc logistique des Bréguières.

La région PACA, au niveau national, est classée en 17ème position quand on rapporte le tonnage de marchandises traitées et expédiées au nombre d'habitants! Une des raisons de ce classement médiocre est la faiblesse des implantations logistiques régionales. Il est vrai que la logistique est très consommatrice d'espaces au regard de la valeur ajoutée produite. Dans une région où les terrains plats, bien desservis sont rares et donc chers, les investisseurs dans ce domaine ont toujours eu du mal à produire une offre significative. Il y avait donc un potentiel qui demandait à se concrétiser.

Le territoire de la Dracénie pouvait paraître propice à une telle implantation. Bien situé sur le grand couloir de circulation correspondant à l'axe latin joignant la Provence, la Côte d'Azur et au-delà la Ligurie italienne, disposant des grands infrastructures de transport que sont l'A8, l'échangeur du Muy, la RD 7, la RD 25 desservant le Golfe de Saint-Tropez et la voie ferrée classique Marseille Vintimille et doté au niveau des Arcs sur Argens d'une bonne disponibilité en terrain plat, les arguments ne manquaient pas pour faire surgir une offre compétitive de plateforme logistique au service des habitants et des entreprises du Var et des Alpes-Maritimes.

Disposer d'un potentiel est une chose, l'exploiter en est une autre. C'est ce qui s'est passé sur le site des Bréguières, localisé sur le territoire de la commune des Arcs-sur-Argens, avec la rencontre de la communauté d'agglomération dracénoise et de son concessionnaire la société Barjane développeur de plateformes logistiques, le plus souvent en gestion patrimoniale.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

L'opération se déploie sur une surface de 65 hectares, dans le triangle localisé entre la RD 555, la RDN 7 et la voie ferrée. Un embranchement ferré a été réalisé jusqu'à l'entrée de la zone, complété par une desserte ferrée intérieure. Au final le groupe Barjane investira un total de 200 millions d'€ correspondant à la réalisation de 235 000 m2 d'entrepôts et de bureaux, cela nonobstant les investissements publics comme, précisément, le raccordement ferré depuis la gare des Arcs.

Depuis l'inauguration en 2010, le concept de plateforme logistique au service des deux départements du Var et des Alpes-Maritimes a démontré sa pertinence : La Poste, Lidl, Carrefour, pour ne citer que les plus importants «preneurs», et d'autres intervenants de la chaîne logistique (la *supply chain*) se sont implantés ; environ la moitié du programme prévu a été réalisé dans cet espace de temps de 4 ans. En 2016 il est même acté que la zone sera bientôt entièrement occupée. Dès lors, se pose la question de savoir si la communauté d'agglomération capitalise sur ce succès en lançant ce qui pourrait s'apparenter à un deuxième Bréguières ?

B.2/ L'espace tertiaire de Chabran.

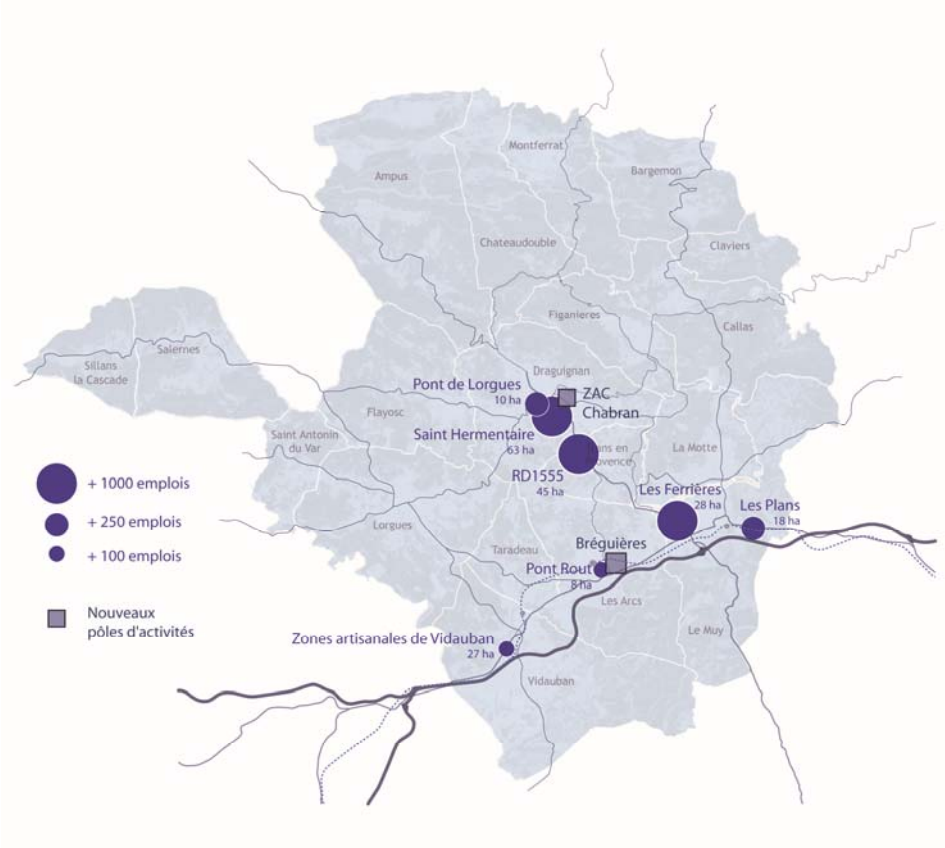
Ce qui fut pendant des décennies la caserne Chabran, située à proximité du centre de la ville de Draguignan, est devenu l'espace Chabran. Y a été réalisé, ces dernières années, un projet urbain de grande ampleur sur un terrain d'assiette de 11 hectares. Il a fait l'objet d'une programmation très urbaine donc très diversifiée quant aux fonctions : habitat avec environ 500 logements dont 35% de logements à financements aidés ; parc urbain paysager de 3 hectares ; pôle culturel avec médiathèque et conservatoire de musique deux équipements d'échelle d'agglomération et Archives départementales ; enfin pôle d'activités économiques avec une offre diversifiée d'immobiliers économiques.

Douze années après le lancement de la ZAC correspondante, le programme est achevé. Est, notamment, remarquable la réalisation d'un multiplex cinématographique de 7 salles (près de 1300 fauteuils) qui vient combler un manque évident pour la ville place centrale de la Dracénie.

La dimension économique du programme était, en fait minoritaire dès le départ. Elle l'est toujours hors la réalisation de la pépinière et de l'hôtel d'entreprises. Le marché pour de l'immobilier d'affaires existe-t-il en Dracénie et, si oui, est-ce le cas à Draguignan? La question restait posée en 2017-18.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

LOCALISATION DES PRINCIPAUX POLES D'ACTIVITÉS



CONSTATS ET QUESTIONS

N'est-il pas nécessaire de mettre en place un/des accélérateur(s) de la croissance non pas tant pour que le développement soit plus rapide mais qu'il soit plus intense vis-à-vis de la population active nombreuse, en croissance et au taux d'emploi relativement faible. Si on répond OUI à cette question, on se félicite d'abord de la mise en place de la zone logistique des Breguières, dont le succès est maintenant avéré, et on visera à ce que les orientations du schéma de cohérence territoriale rendent possibles d'autres développements.

Où se localisent les nouveaux pôles de développement ; l'armature des lieux de création de richesse sera-t-elle conforme à la typologie présentée ci- dessous :

- Renforcement commercial et aussi tertiaire dans la Ville Centre?
- Développement de pôles de développement dans la Vallée de l'Argens le grand couloir de circulation d'aujourd'hui et de demain, en liaison avec l'implantation future de la gare Var Est de la LNPCA ?
- Développement de l'artisanat, de la valorisation du patrimoine et des richesses patrimoniales dans l'ensemble du territoire du schéma et, plus particulièrement, dans les villes et villages du nord et de l'ouest du territoire ?

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

4.5. LE LOGEMENT ET L'EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT

Selon le code de l'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale « *définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale*[43] ». Il est amené à préciser les objectifs d'offre de nouveaux logements.

Avant de s'atteler à la question spécifique de l'équilibre social de l'habitat, il convient d'analyser les principales caractéristiques et évolutions du parc de logement de la Dracénie.

4.5.1 Le logement et l'activité de construction

A/ Les évolutions du stock

En trente ans, le parc de logement de la Dracénie a augmenté de 26 000 unités, soit environ 895 logements supplémentaires en moyenne annuelle. Cette croissance résulte principalement de l'augmentation des résidences principales et de la population, renforcée par :

- un phénomène de desserrement des ménages, avec un nombre d'habitants par résidences principales supplémentaires en constante baisse depuis les années 1980.

- une activité de construction dynamique, certes très variables selon les années et la conjoncture du marché immobilier, mais néanmoins assez forte sur le temps long, avec une moyenne située autour de 800 constructions neuves par an.

Les écarts entre le volume global de logements et le parc de résidences principales varient substantiellement selon les périodes, les évolutions du stock des résidences secondaires et des logements vacants étant de véritables variables d'ajustement :

- Alors que la croissance du parc de logement semble ralentir au début des années 2000 comparée aux deux décennies précédentes, le parc de résidences principales connaît en réalité une croissance plus rapide, le ralentissement n'étant lié qu'à la baisse de la demande en résidences secondaires et à la forte remise sur les marchés du logement à partir du parc de logements vacants.

- Cette dynamique semble s'inverser ces dix dernières années avec un ralentissement de la hausse des résidences principales et une forte progression du parc de logements vacants.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS (1982-2015)

	1982*	1999*	2006	2011	2015
Résidences principales	21 600 (78%)	33 000 (77%)	39 000 (80%)	41 900 (78%)	47 174 (76,8%)
Résidences secondaires	4 000 (14,5%)	6 150 (14,5%)	6 770 (14%)	7 050 (13%)	8 219 (13,4%)
Logements vacants	2 150 (7,5%)	3 500 (8%)	2 930 (6%)	4 750 (9%)	6 050 (9,8%)
TOTAL	**27 750**	**42 650**	**48 700**	**53 700**	**61 443**

Source INSEE * Hors Salernes, Saint Antonin et Sillans

La part des résidences secondaires et du parc vacant selon l'armature urbaine

	Part Résidences secondaires**	Taux d'évolution 2009-2014*	Part Logements vacants**	Taux d'évolution 2009-2014**
Cœur d'agglomération	5,2%	-0,2%	9,3%	+7,9%
Villes d'appui	17,7%	+1,4%	8,4%	+5,6%
Villages	28,6%	+0,2%	8,7%	+4,2%

****Source INSEE ** Source Filocom 2015***

B/ Les résidences secondaires

Après une forte augmentation dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, le volume des résidences secondaires croit moins rapidement depuis les années 2000, si bien que la part des résidences secondaire dans le parc de logement est en diminution. Il semble notamment qu'il existe un effet de transfert de la catégorie 'résidence secondaire' à la catégorie 'résidence principale' en même temps que les résidents secondaires deviennent résidents plus permanents. Ce phénomène est commun à l'ensemble du département (-1,3% entre 1999 et 2011 ; -1,5% en Dracénie) pour un parc secondaire deux fois moins présent (Var : 26% des logements, Dracénie : 13%).

Des disparités importantes sont observées selon les communes en fonction de leur position dans l'armature territoriale. Draguignan présente le taux le moins élevé de résidences secondaires. L'éloignement des centres urbains et l'environnement plus calme des villages, leur confère plus volontiers une fonction de villégiature temporaire que traduit le taux élevé de résidences secondaires.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

C/ Les logements vacants et le parc dégradé

La diminution du parc des logements vacants dans la première partie des années 2000 marquait une période de forte tension du marché immobilier avec un ralentissement de l'activité de construction. Depuis, le parc vacant a considérablement progressé avec quelque 6000 logements inoccupés en 2011 soit 9% du parc total ; pourcentage élevé, nettement plus qu'aux autres échelles territoriales (6,1 % dans le Var, 7,3% en P.A.C.A. et au niveau national).

Les communes du Nord, ainsi que Salernes et Sillans la Cascade, plus éloignées des zones d'emplois ont un parc vacant – et ancien - plus élevé que les communes du Sud, avec un potentiel de logements à réhabiliter important.

A Draguignan, les logements vacants représentent 10,4% du parc et sont très présents dans le centre ancien (sur-représentation des petits logements, mauvais état des immeubles, insalubrité, …). Le parc potentiellement indigne représenterait presque 3000 logements sur l'ensemble de la Dracénie et de nombreux dispositifs ont été mis en place, notamment dans les communes les plus concernées (OPAH à Draguignan, en cours au Muy).

La question de la vacance du parc est d'une manière générale à rapprocher de la question du devenir de l'habitat ancien dans les cœurs des villages et des villes. Le marché locatif et l'accession des jeunes ménages à la propriété est majoritairement tournée vers le neuf, tandis que le parc ancien, moins confortable et moins cher, est davantage occupé par des ménages aux revenus modestes qui pourraient entrer dans les critères d'obtention d'un logement locatif social.

Une démarche plus proactive sur le parc des logements vacants et anciens ne serait-elle pas susceptible de contribuer à une dynamique de plus grande intensification des centres villes et de meilleur équilibre social de l'habitat dans les années à venir ?

D/ L'activité récente de construction

REPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISES 2004-2013 SELON L'ARMATURE URBAINE

	Nombre de logements commencés 2006-2015 (dix ans)	% au sein de l'armature territoriale
CŒUR AGGLOMERATION	2 791	43,9
VILLES APPUI	2 844	44,7
VILLAGES	716	11,3
TOTAL	6 351	soit env. 653 logts/an

Source : Sitadel, logements commencés 2005-2015

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

L'analyse des données de la construction sur les 10 dernières années45 montre un regain d'activité de l'immobilier neuf, avec environ 650 logements par an en moyenne, et un dynamisme marqué dans le cœur d'agglomération et les villes d'appui (Les Arcs, Le Muy, Lorgues, Vidauban, Salernes):

- Draguignan représente à elle seule près du tiers de la production de logements de la Dracénie.
- Les villes d'appui, à volume égal du stock de logement total, connaissent une croissance sensiblement plus élevée que le cœur d'agglomération, portée notamment par la commune de Vidauban.

Ces dernières années voient également un changement profond dans la typologie des logements produits. Les objectifs d'intensification urbaine et les dispositifs d'incitation fiscale se traduisent par une forte progression de l'habitat collectif, notamment dans le cœur d'agglomération (Draguignan) mais aussi, dans une moindre mesure, dans les villes d'appui où davantage d'opérations de logements collectifs ont vu le jour.

TYPOLOGIE DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2009 ET 2015

	LOGEMENTS INDIVIDUELS	LOGEMENTS COLLECTIFS*
CŒUR AGGLOMERATION	52%	48%
VILLES APPUI	83%	17%
VILLAGES	90%	10%
TOTAL	**74%**	**26%**

* dont logements en résidence

E/ Typologie et occupation des logements

Néanmoins, le parc de logement reste majoritairement :

- constitué de maisons individuelles (environ 60%), un pourcentage moins élevé cependant que dans l'ensemble du Var intérieur (70%).
- occupé par ses propriétaires (60%), soit un taux identique à celui de l'habitat individuel. Sans établir une parfaite correspondance, le parallèle est à souligner : Les maisons représentent 70% des biens proposés à la vente tandis que le marché locatif est presque exclusivement constitué d'appartements.
- et composé principalement de grands logements (environ 2/3 des logements ont quatre pièces ou plus) bien que les familles avec enfants ne représentent que 36% des ménages. Par ailleurs, il est à noter d'importantes différences communales entre d'une part : Draguignan et les communes qui ont un centre bourg conséquent (Le Muy, Vidauban,…) pour lesquels le nombre de petits logements est plus élevé, et d'autre part, les communes où les constructions individuelles périphériques et les grands logements sont le modèle dominant.

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

4.5.2 le logement social : besoins et répartition

A/ Les revenus des ménages

Le revenu disponible médian des habitants de la CAD (hors Salernes, Sillans la Cascade et Saint-Antonin) est estimé après « correction » (allocations familiales, minima sociaux, impôts…) autour de 29 714 € annuels, ce qui indique que 50% des ménages vivent avec moins de 2 476 € par mois (environ deux SMIC).

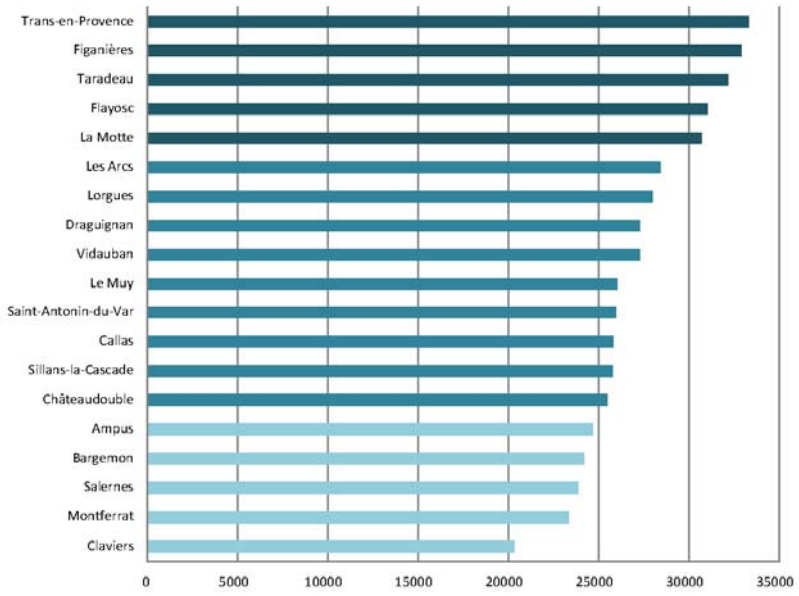
Au regard des différents indicateurs de la précarité, la Dracénie se situe légèrement au dessus du niveau d'ensemble relatif au Var intérieur.

	C.A.D.	Var intérieur
Part de la population vivant avec un bas revenu	19,3 %	18,1 %
Part des familles monoparentales dans l'ensemble des familles	12,7 %	11,4 %
Part des chômeurs dans la population active de 15 à 64 ans	13,7 %	13,1 %

Source INSEE Moyen-Var - Un avenir à construire avec les grandes agglomérations voisines – Déc. *2011*

L'analyse communale montre quelques disparités des revenus au sein du territoire du schéma. Les communes résidentielles du centre de l'agglomération ont un revenu médian supérieur à 30 000 € et contrastent clairement avec les villages, principalement de la couronne nord, dont les habitants perçoivent moins de revenus (< 25 000 €). La ville- centre et les villes d'appui présentent quant à elles des revenus relativement homogènes autour de 27 000 € annuels par ménage.

REVENU NET MEDIAN ANNUEL DES MENAGES - 2010



Source CAD - Etude sur les composantes du marché du logement en Dracénie

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Environ 30% des ménages n'ont pas plus de 550€ par mois à consacrer à leur logement. Ces ménages sont *de facto* exclus du marché de l'acquisition, puisque bénéficiant d'un budget d'acquisition maximum de 120 000€ maximum (en comptant 10% d'apport).

B/ Le parc de logement social

Le parc locatif social (hors accession sociale et conventionnement des loyers) représente un peu plus de 8% du parc total de logement en Dracénie et un peu plus de 10% du parc des résidences principales, soit un taux légèrement supérieur à celui du Var (9%) mais bien inférieur aux moyennes régionale (14%) ou nationale (17%).

Le parc social est :

1- Majoritairement présent à Draguignan, qui en concentre plus des deux tiers. Le parc social atteint 17% des résidences principales dans la ville-centre.

2- En très grande majorité composé de logements collectifs, bien que dans certaines communes l'habitat individuel groupé soit bien représenté (25% à Lorgues, 15% aux Arcs et Vidauban).

3- Principalement construit au cours des décennies 70-80 et 80-90, période ou l'activité de construction de logements sociaux a été particulièrement forte, deux fois supérieure en volume à la production des 20 dernières années.

REPARTITION COMMUNALE DU PARC LOCATIF SOCIAL en 2017

	RP 2017	LLS 2017	Taux SRU
Draguignan *	**18225**	**3192**	**17,5%**
Trans-en-Provence *	2794	152	5,4%
Les Arcs *	3366	185	5,5%
Le Muy *	4000	251	6,3%
Lorgues *	4292	264	6,2%
Salernes *	2110	135	6,4%
Vidauban *	5030	541	10,8%
Bargemon	709	34	
Callas	888	43	
Figanières	1139	75	
Flayosc *	2171	99	4,6%
La Motte	1356	33	
Claviers	345	23	
Montferrat	332	38	
Taradeau	821	40	
TOTAL	**49055**	**5105**	**10,4%**

* Communes soumises à l'article 55 de la loi SRU
Source : DDTM 83

Envoyé en préfecture le 27/12/2018
Reçu en préfecture le 27/12/2018
Affiché le
ID : 083-248300493-20181220-C_2018_199-DE

Si environ 50% des ménages de la Dracénie ne sont pas imposables à l'IRPP et 70% de la population est éligible pour l'attribution d'un logement social, la demande « réelle » s'exprime plus timidement avec environ 2000 demandes en logement social en instance en 2009.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2010-2015, établi au regard de prévisions démographiques (supérieures) du premier diagnostic du SCOT, fixait comme objectif la construction de 383 logements sociaux supplémentaires par an pour répondre au critère de 30% de la production nouvelle en logement.

LES OBJECTIFS DE PRODUCTION ANNUEL DE LOGEMENTS DU PLH 2010-2015

Nombre de logements en résidence principale pour l'accueil de population nouvelle	966
Total besoin en résidence principale	1 116
Nombre de résidence principale + résidences secondaires commencés	1 259
Logement social – obligation de 30% des logements construits	383

Source : PLH 2010-2015

La production de logement sur la période 2010-2013 se situait davantage autour de 800 logements par an, soit environ 2/3 des objectifs du PLH. Le secteur du logement social est de fait touché par ce ralentissement, au même titre, et voire même un peu plus, que le marché du logement privé. En 2012, seuls 114 nouveaux logements sociaux ont été mis en services. Néanmoins, en 2013, une dizaine d'opérations de construction de logements sociaux a reçu le soutien de la Communauté d'Agglomération (financement ou garantie d'emprunt), totalisant la production de 400 nouveaux logements à vocation sociale.

CONSTAT ET QUESTIONS

Compte tenu de la prévision démographique et des besoins en logement lié au desserrement des ménages, l'augmentation du stock de logements de la Dracénie est un enjeu fort sur lequel le SCOT devra se prononcer en répondant aux questions suivantes :

- Combien de logements sont à produire dans les années à venir ? Et en particulier combien de logements abordables, accessibles et aidés ?
- Comment répondre aux besoins spécifiques des jeunes ménages et des séniors ?
- Comment mieux répartir territorialement l'offre de logements locatifs aidés, tout en prenant en considération la proximité aux équipements et aux lieux de desserte par les transports collectifs ?