

**SITUATION PAR RAPPORT A  
LA LOGIQUE  
D'AMENAGEMENT EN  
FRANCE**

## 1°) Présentation



Au sein de la région Provence Alpes Côte d'Azur, le département du Var se situe au cœur de la région en front de Méditerranée. Traversé par les grands axes de communication régionaux d'Ouest en Est, il est le plus souvent identifié au travers de l'importance de ses espaces naturels, mais aussi par ses fonctions agricoles (le midi viticole), militaires (plus de trois siècles de présence de la marine nationale) et « ludiques » tant sa vocation touristique s'est considérablement affirmée au cours des trente dernières années.

Apparemment à l'écart des grands pôles de développement, ce territoire est cependant au cœur de la dynamique régionale. Son attractivité démographique exceptionnelle, son ossature économique (le cinquième des emplois régionaux), l'organisation originale de son territoire, une trame humaine encore empreinte de diversité, en font un réel espace potentiel de croissance.

Deux décennies d'un effort d'équipement d'infrastructure et de superstructure ont accompagné une profonde évolution de structure où la « vie permanente » s'est affirmée. Outil université, santé, culture,..., ont connu une évolution remarquable sur une courte période. Mais la position centrale de ce territoire reste encore à affirmer, à conforter dans un environnement régional où prédominent encore les deux grands ensembles métropolitains de l'Aire marseillaise et niçoise. Une prédominance qui a longtemps marqué la programmation publique.

Ce département vécu trop souvent comme replié sur lui-même est en fait en relation constante avec son environnement extérieur, qu'il s'agisse des flux et de la demande touristique, des flux migratoires de population permanente (de leur impact primordial sur l'économie du logement, des infrastructures et des services), de la nature de son activité industrielle dont les principaux donneurs d'ordre, les marchés et les approvisionnements échappent à une logique interne (cas de l'industrie de l'armement, de la céramique ou de certaines filières agroalimentaires), de sa fonction d'espace de défense stratégique en Méditerranée à l'échelle européenne et de la présence militaire attenante, et même de sa fonction administrative.

Sa forte dépendance à l'égard de l'économie et de la dépense publique est elle aussi le reflet de cette relation à « l'extérieur » conditionnée dans son futur par l'impact des politiques nationale et européenne.

A l'échelle européenne et nationale, ce département plus encore que la région dans son ensemble, peut apparaître à l'écart des grands axes de développement, isolé et replié sur lui-même, mais n'est ce pas là un simple effet d'optique ?.

Serait-il frappé inéluctablement de péninsularisation, à l'écart de la « banane bleue », du centre d'attraction du Lyonnais, et même au sein de l'arc méditerranéen ?.

Au sein de l'espace régional doit-il se résoudre à un « écartèlement » entre ses deux puissants voisins territoriaux ?.

La réponse à ces deux interrogations est évidemment négative. Mais le passage à l'acte est conditionné par un certain nombre d'évolutions au sein desquelles le projet d'entreprise a une importance clé. La cohérence des stratégies publiques et privées pour y parvenir est essentielle.

Certes Toulon est « aimanté » vers la région marseillaise, le centre Var est tourné vers Toulon et Aix, quant à l'Est Var, il a peu d'attraction vers le pôle niçois et est enclavé entre les Maures et l'Estérel. Bref, il faut noter le déséquilibre dans le département.

L'Est Var, est limité par le massif de l'Estérel à l'Est, par le massif des Maures à l'Ouest, par la mer Méditerranée au Sud, et par le plateau de Canjuers au Nord. C'est la zone la plus éloignée de la préfecture et ville principale du département, handicapée par sa

position géographique en matière de relations internes et externes. C'est une zone qui contient le tiers de la population du département (300 000 hab./ 900 000 hab.) et peu pourvue de moyens pour se développer.

L'Est Var n'a pas une place importante dans la stratégie d'aménagement du territoire en France. C'est la vitrine touristique sur la Méditerranée dont le côté sauvage est à préserver afin de permettre le déversement du flot de travailleurs parisiens en période estivale.

Or, l'Est Var, revendique son existence, un développement économique et industriel, la volonté de ne plus être mis à l'écart d'une logique de développement national qui ne fait qu'asphyxier le secteur et lui interdit ainsi de développer son économie en profondeur en complémentarité et compétitivité avec les autres régions.



## **2°) Quel avenir pour l'Est Var ?**

Les espaces intérieurs du Var (l'Est Var) pourront-ils maintenir leur attractivité nouvelle, face aux risques de marginalisation de l'offre de services. Les villes moyennes seront-elles en mesure de répondre à un rayonnement structurant et à des projets globaux de développement. Les plus grandes cités ne seront-elles pas affectées dans leur centralité ?.

L'Est Var nécessite donc une réorganisation de sa trame urbaine de façon à créer une perspective d'évolution économique et sociale qui n'est possible que par la maîtrise des déplacements et des échanges.

Quels sont les enjeux d'un développement économique pour l'Est Var ?. Comment organiser le territoire de l'Est Var afin d'y provoquer une articulation des fonctions permanentes et touristiques, tout en préservant la permanence des grands espaces naturels ?. Quelles stratégies mettre en place pour développer économiquement l'Est Var ?. Ne faut-il pas développer une économie en profondeur visant à diversifier par exemple les offres et localisations touristiques, du littoral jusqu'à l'arrière pays ?. Ne faut-il pas favoriser une diffusion homogène des personnes et des biens sur ce territoire en l'aménageant de manière plus cohérente sans rupture des charges dans l'organisation des flux et dans l'urbanisation ?. Enfin, quelle stratégie de développement mettre en place, qui préserve au mieux l'organisation et le potentiel original d'un territoire à forte identité ?.

Nous essaierons de répondre à toutes ces interrogations, ce qui nous amènera à imaginer une stratégie de développement pas nécessairement idéale mais qui devrait du moins s'orienter vers une perspective de développement économique de l'Est Var.

# ETAT ACTUEL DE L'EST VAR

## 1°) Du point de vue général

Le département du Var et en particulier l'Est Var a généré des évolutions rapides, voire des bouleversements :

- économiques : reconversions civiles et militaires, agricoles, restructuration du tissu de service (économie touristique, armature commerciale...)
- sociologiques : au travers d'un fort renouvellement de sa population (un très fort apport exogène se combine à une évasion importante). De plus, un décalage persistant entre dynamique d'emploi et accroissement de la masse des actifs, emplois offerts et demande locale, filières locales de formation, et offre d'emplois localisés, alimentent une progression continue du taux de chômage. La dualité sociale est tout aussi présente sur ce territoire et se décline dans une inégale distribution spatiale des populations selon leur niveau de revenu.
- Territoriaux : par l'évolution fonctionnelle de pans entiers de l'Est Var où la « vie permanente s'affirme » avec toutes ses exigences nouvelles, notamment en matière de cadre de vie et d'habitat ; par le renforcement des pressions résidentielles en provenance des départements limitrophes ; par les seuils critiques atteints en certains domaines de la ressource naturelle, et par le changement fonctionnel qui affecte l'ensemble de la trame urbaine et spatiale.

Du point de vue démographique, pour deux arrivées, l'Est Var enregistre un départ. Un départ qui s'avère souvent le fait de ces jeunes «qualifiés» qui ne trouvent pas localement un tissu d'entreprises suffisamment étoffé et correspondant à leur domaine de formation, tandis que les arrivées se fondent sur un inactif et un actif d'âge moyen.

Les risques sont réels d'un retour à une «société locale peu réceptive des termes du développement» avec le retour d'une tendance au vieillissement et à la perte de diversité démographique. L'on perçoit mieux là les risques sociologiques et, par répercussion, économiques du «tout résidentiel».

C'est là un enjeu central de notre territoire qui se décline autant en programmation de logements qu'en politiques urbaines et avant tout dans leur articulation réciproque. C'est tout une évolution des modes de pensée et d'action en matière d'aménagement qui s'avère incontournable : intégrer l'urbain, raisonner en termes d'espaces de vie et non de simples logements, organiser les déplacements et les services transports comme composantes de la «ville», d'un «territoire maillé» .

## **2°) L'importance du fait touristique**

Le tourisme a profondément marqué le paysage urbain, économique et humain de l'Est Var. Le département du Var représente le tiers de la fréquentation touristique régionale de la région P.A.C.A., avec une moyenne annuelle de 66 millions de nuitées sur les dix dernières années.

Nous constatons une évolution, certes des « séjours de vacances plus courts » mais aussi une diversification croissante des motifs de visites, même si le motif affaires demeure encore sous la barre des 10% des séjours.

Une évolution qui exprime les transformations structurelles de l'Est Var. Attractivité démographique permanente, développement du tissu général d'activités, sont autant de facteurs supplémentaires de génération de flux touristiques (relations familiales, tourisme d'affaire...). C'est là sans doute que réside un des facteurs majeurs de la désaisonnalisation de la fréquentation et d'un lien plus grands avec les composantes permanentes de la vie économique et sociale. Un enjeu qui peut aussi se décliner dans les politiques urbaines et d'aménagement.

Le littoral absorbe encore les 8/10<sup>ème</sup> de cette fréquentation, les espaces ruraux n'affirment que difficilement leur place. La redistribution géographique de l'offre touristique reposera pour beaucoup sur la capacité des espaces intérieurs à fixer la « vie permanente » . Cette dernière étant garante d'une offre de services plus étoffée, de l'attractivité des espaces et porte en elle les termes d'une moindre saisonnalité de la fréquentation touristique.

## **3°) Un espace d'entreprises et d'emplois**

Perçu le plus souvent comme un espace conjuguant fonction résidentielle, ludique, et fonction militaire, administrative, l'Est Var est plus rarement appréhendé sous l'angle d'espace d'entreprises.

Il participe pleinement à la globalisation économique internationale de l'ensemble du département (surtout dans sa dimension d'économie touristique, voire même son paysage résidentiel). Son économie est une grande dépendance et une forte ouverture sur l'extérieur. Les marchés sont extérieurs (migrations permanentes et touristiques) et sont le plus souvent conditionnés par des facteurs extra-territoriaux.

l'Est Var ne se réduit pas à un espace résidentiel dont les résidents quittent le territoire pour exercer une profession à l'extérieur. L'observation des migrations domicile-travail montre à quel point les échanges internes au département sont largement dominants (plus de 90 %).

Le maintien d'une diversité économique c'est aussi la composition d'une activité agricole autour de filières à forte valeur ajoutée (viticulture, horticulture, maraîcher...), avec sa déclinaison en matière agroalimentaire, même si le tertiaire fournit l'essentiel de la croissance d'emplois. Une activité qui fournit une large part des exportations du Var.

Certes l'espace agricole n'occupe guère qu'environ 10% du territoire départemental (hors forêts), mais il atteste d'une résistance assez remarquable. Il est ponctuellement aussi le cadre d'investissements extérieurs voire étrangers, qu'il s'agisse de mobilisation de terroir horticole par des sociétés hollandaises, ou de celles de terroirs viticoles en espace de montagne à l'initiative de familles du Champenois ou de Bourgogne aux fins de production exportatrice, ou encore celle de maraîchers dans le bassin de l'Argens.... Ainsi, l'agriculture participe à l'identité paysagère de l'ensemble du territoire et plus particulièrement de l'Est Var, de Draguignan à Saint-Raphaël au sein du bassin de l'Argens, et à l'organisation de l'espace urbain lui-même.

L'enjeu de développement de l'outil agricole ne relève pas simplement de «l'esthétique». Il y a là encore un secteur productif qu'il convient de préserver dans ses acquis et ses potentialités et ce, en premier lieu, au travers de la protection de son assise foncière, particulièrement pour l'Est Var où l'activité touristique constitue, et ce d'autant que l'on se situe hors des zones à «labels» (AOC...), un terme incontournable d'une « pluriactivité » essentielle au maintien de l'économie agricole dans son ensemble.

L'évolution du tourisme rural dénote cependant quelques dérives autour du thème de la « nécessaire qualité des services ». Les coûts d'investissement qui en résultent en terme d'aménagement des sites d'hébergement, ou autres, tendent à exclure les «agriculteurs en difficulté alors qu'ils devraient être les principaux intéressés ».

Inversement l'activité touristique générale, bénéficie de la présence de cette agriculture de renom, à laquelle elle fournit en retour un bassin de consommation complémentaire.

#### 4°) Les transports

##### 4-a) Des infrastructures routières en pleine évolution.

La route reste le fer de lance de l'armature des transports, mais à une simple stratégie de « traversée Ouest-Est du département » se substitue depuis plus d'une décennie une stratégie d'irrigation interne et une transformation des logiques de connexion aux grands axes d'échange.

Il ne s'agit plus de « traverser le Var » mais de l'irriguer, de contribuer à sa structuration, à sa cohérence. Cela se traduit essentiellement par : le renforcement du maillage routier et autoroutier, en premier lieu des liaisons Nord-Sud (à l'instar de la liaison autoroutière Toulon-Le Luc, A 59, mise en service en 1989, de la réalisation d'une liaison rapide entre Cuers et Brignoles à l'initiative départementale) mais aussi par la prise en compte de l'enjeu des transversales Est-Ouest qu'illustre le renforcement de l'axe du Haut Var, Saint Maximin – Barjols – Salernes – Draguignan ...et ce comme garant du réseau maillé des bassins de vie, de la mise en réseau des pôles de développement du Toulonnais, du Centre, et de l'Est Var, et de la cohérence départementale :

- *Les transversales Est-Ouest*

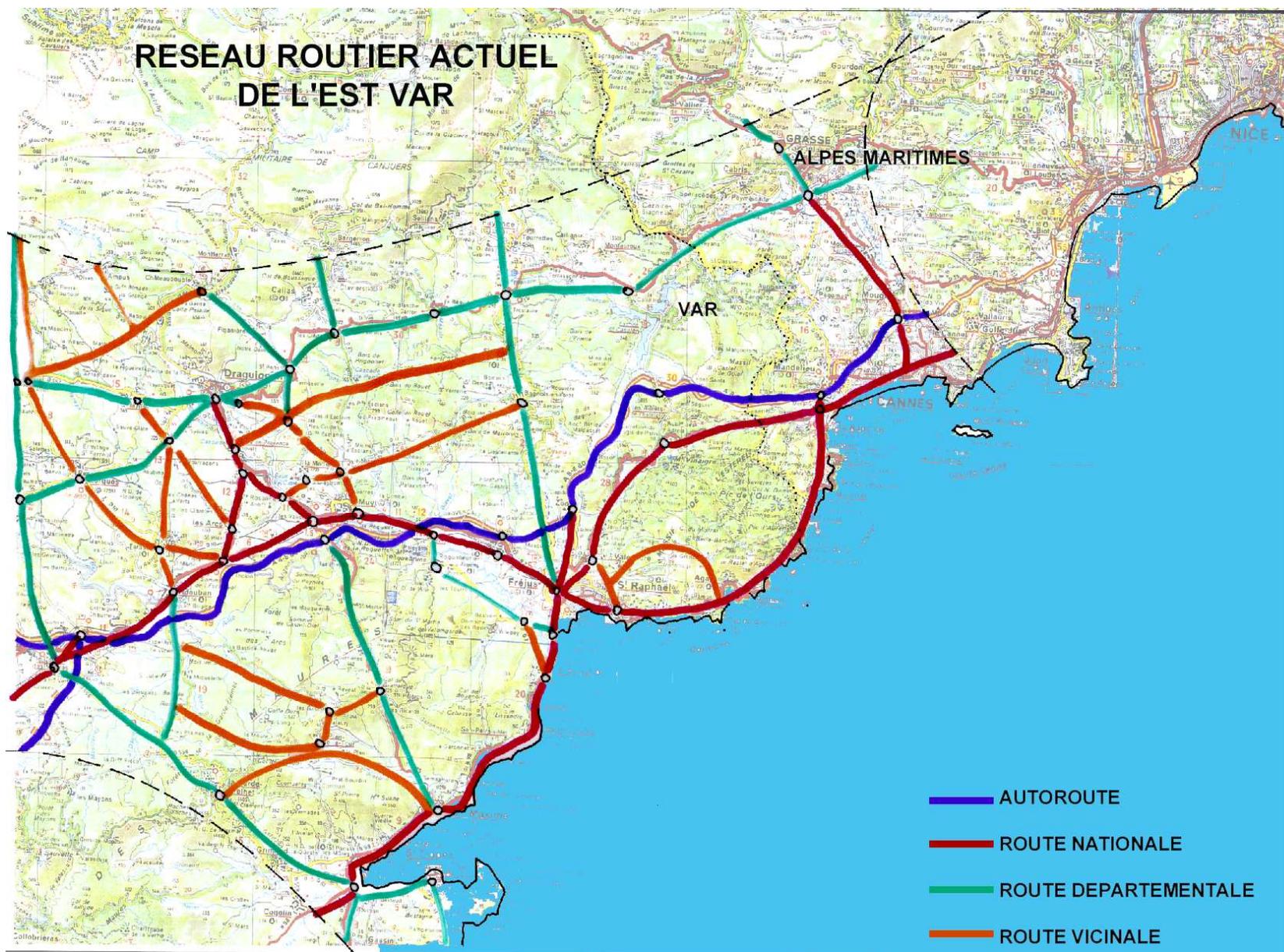
Deux voies de communications majeures jumelées au centre, l'autoroute A 8 et la nationale 7. L'A 8 est la seule véritable artère structurale de l'Est Var. Elle a un caractère international et constitue la relation principale de l'aire méditerranéenne entre le Sud de la France, l'Espagne et l'Italie.

- *Les jonctions Nord-Sud*

La N 98 du littoral, la N 555 à L'Ouest (échangeur Le Muy-Draguignan), la D 555, la D 25 (à travers le massif des Maures), la D 7 (de Roquebrune au littoral), la D 4 (de Fréjus à Bagnols), la D 10 (des Arcs à Lorgues), la D 558 (de Saint-Tropez au Luc), et la D 93 (de Saint-Tropez au littoral)

L'Est Var communique avec l'extérieur principalement par le secteur Est et le secteur Ouest où sont situées de nombreuses portes d'entrées :

- Draguignan (vers Centre Var et Haut Var)
- Les Arcs (vers Centre Var)
- Le Muy (vers le littoral, A 8)



- Puget / Argens (vers le littoral, A 8)
- Fréjus Saint-Raphaël (vers le littoral, A 8)

En ce qui concerne le secteur Sud, les communications vers l'extérieur se font au niveau de :

- Sainte-Maxime (vers le littoral et Est Var)
- Saint-Tropez (vers Le Luc, le littoral et Est Var)

Il y a très peu d'échanges directs entre le secteur Sud et les deux autres secteurs, cela est dû essentiellement à la contrainte géographique du massif des Maures et au découpage côtier : la D 25, la D 8, et la N 98 sont sinueuses et au parcours mouvementé.

> connexion au Sud difficile.

Les échanges directs entre le secteur Est et le secteur Ouest sont très bons : ces deux secteurs se connectent sur l'axe Est-Ouest (A 8, N 7) dans le couloir de la basse vallée de l'Argens et par la D 47 dans l'arrière pays (peu fréquentée). Les trafics observés dans le secteur Est sont deux à trois fois plus élevés que ceux du secteur Ouest.

> bonne connexion Est-Ouest.

Pour le secteur Sud, la D 25 au tracé régulier pourrait jouer un rôle important de desserte de la zone Est, tandis que la N 98 par l'impossibilité de son élargissement, a une évolution limitée dans son rôle de jonction avec l'Ouest.



Dans son fonctionnement général, le réseau viarie montre certaines carences synonymes de déséquilibre au sein de l'Est Var. Si l'on considère l'importance de son trafic ( en constante augmentation de 6 % /an, et qui représente près de 25 % des échanges avec les zones voisines), l'A 8 est amenée à jouer de plus en plus le rôle d'autoroute urbaine, et aura du mal à très court terme à écouler le trafic de transit et le trafic local

La création d'une autoroute A 8bis, quel que soit le tracé choisi dans le Var, en pénétration dans l'arrière pays, permettrait une ouverture des zones Est et Ouest vers l'arrière pays, ces relations à l'extérieur conforteraient le fonctionnement de la zone Est Var.

L'A 8bis pourrait compléter l'A 8 qui pour le moment ne souffre pas de difficultés importantes mais dont les possibilités d'amélioration arrivent à leur terme. C'est un élément valorisant pour les projets de développement de l'Est Var dont il convient de préserver les fonctions internationales



La création d'une voie plus large et plus linéaire sur le tracé de la D 558 ( Saint-Tropez – Le Luc) permettrait de renforcer les liaisons transversales en désenclavant Saint-Tropez et en permettant le délestage de la D 25 en flux provenant de l'Ouest et du Centre Var.

> connexion latérale

> connexion transversale : possibilité d'amélioration

> dans l'ensemble, en terme de quantité » des flux, l'ordre de grandeur des réseaux et leur maillage reflètent assez fidèlement les échanges.

Le trafic routier sur les N 98, N 7, D 25, D 7, D 4, D 555, et D 558 est en constante augmentation de 5 %/an. De ce fait, des signes de saturation commencent à apparaître (notamment aux heures de pointe ainsi qu'en période estivale).

Il serait donc nécessaire de renforcer le réseau viaire soit par l'augmentation de liaisons routières (élargissement ou création de double voie), soit par la création de voies supplémentaires en ramifications supplantant le réseau existant.

Très marqué par les flux et les tracés du réseau routier, le territoire dispose des trois autres modes de desserte, l'air, la mer, et le fer.

#### 4-b) Le transport aérien.

La desserte directe de l'Est Var était essentiellement organisée à partir de l'aérodrome de Fréjus. Sa fermeture récente a resitué l'accès au mode aérien à partir des grandes plates formes régionales Nice, Marseille-Provence, et Toulon-Hyères. Pour ce dernier l'enjeu de récupérer une clientèle importante n'est pas négligeable, son accès peu relever de la route (véhicules individuels ou transports collectifs), des transports maritimes, ou du transport ferroviaire.

#### 4-c) Le transport maritime.

Les transports maritimes constituent ici plus qu'ailleurs un mode de transport à part entière. Ils s'avèrent particulièrement attractifs en période estivale où prédomine la fonction touristique. Sur cet espace, ils assurent la double fonction d'échanges inter-sites, inter-urbain et de cabotage. Les lignes maritimes internes régulières sont centrées sur Saint-Tropez , desservent Ste Maxime (et Port Grimaud, Cogolin...), Saint-Raphaël en transportant en été deux à dix fois plus de voyageurs que les lignes terrestres. Les lignes externes quant à elles peu fréquentes offrent des « mini croisières » entre Toulon et Saint-Raphaël (les îles de Porquerolles) entre Cassis et Saint-Raphaël (les calanques), entre Cannes et Saint-Raphaël (les îles de Lérins). Elles n'entrent pas dans le fonctionnement général des échanges.

De ce fait, ces services externes ou internes ne peuvent toutefois être assimilés à des transports publics.

Ces liaisons jouent cependant un rôle majeur dans la respiration du littoral (entre Saint-Raphaël et le golfe de Saint-Tropez) car elles offrent une alternative de rabattement des transports routiers.

Des perspectives de mise en place de cabotage vers les Alpes-maritimes (Cannes –Mandelieu - Aéroport de Nice ) ou avec l'aire toulonnaise seraient à envisager en fonction de la clientèle potentielle, des conditions d'accostage, des fréquences de circulation en complémentarité des autres réseaux de transport .

#### 4-d) Une desserte ferrée à grande vitesse

Desservi par la ligne ferrée du Sud-Est (Marseille – Nice – Vintimille ) qui irrigue de façon transversale l'aire toulonnaise et l'Est varois, le Var dispose d'une connexion sur voie classique avec le réseau des trains à grande vitesse.

- *Les transversales Est-Ouest :*

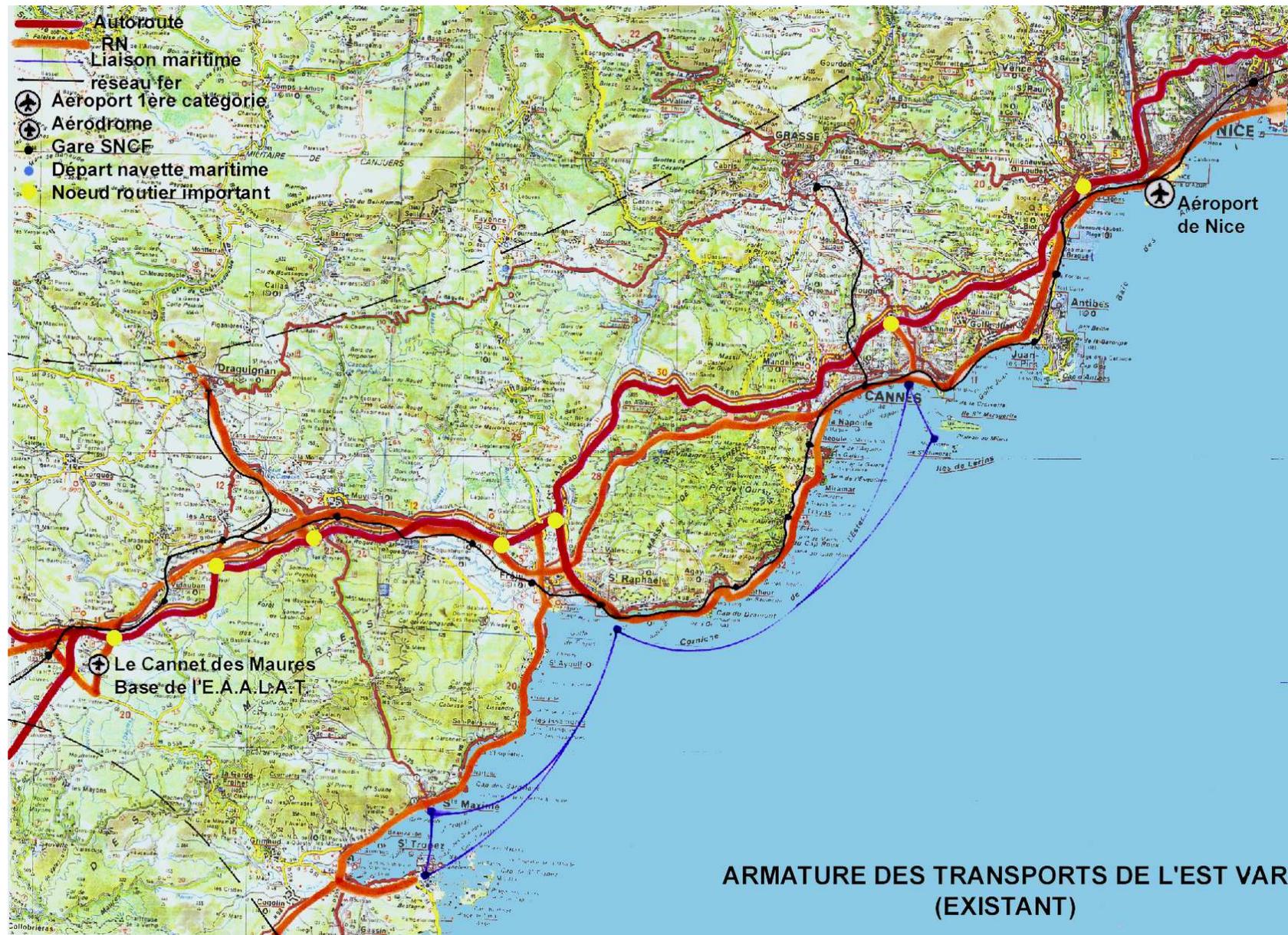
Ligne internationale empruntant le couloir de la vallée de l'Argens pour continuer le long du littoral au niveau de Saint-Raphaël, dont les caractéristiques ne permettent pas de vitesse élevée.

- *Les jonctions Nord-Sud :*

Le réseau ferré est inexistant mis à part le tronçon des Arcs à Draguignan uniquement utilisé pour le fret et comme desserte exclusive de zone militaire .



Un T.G.V. ne peut se contenter de traverser le Var, d'y établir une coupure particulièrement pénalisante sans avoir de retombées sur le territoire. Les années 1980 ont vu l'émergence d'un projet de Train à Grande Vitesse en site propre. Ce tracé (tracé QUERRIEN : la branche Côte d'Azur du T.G.V. Méditerranée a été confortée dans les conclusions de la mission QUERRIEN de Décembre 1990, et par son inscription au schéma Directeur T.G.V. arrêté par le CIAT du 14 Mai 1991) traverse le département en son centre, le long de l'axe A 8. Ce principe de desserte, associant certes le principe de gares intermédiaires sera inscrit au schéma directeur des lignes ferrées à grande vitesse. Le tracé de ligne nouvelle et la localisation d'une gare nouvelle pour l'Est varois n'aurait aucune influence sur la qualité de desserte de l'aire toulonnaise.



L'articulation au réseau grande vitesse ne passe pas seulement par une voie en site propre T.G.V. dans le Var mais peut se fonder en grande partie par une évolution des conditions de relations inter-cités au sein de l'espace régional. A ce titre la complémentarité d'un train pendulaire, permettrait de répondre à un besoin de connexion au réseau de grande vitesse tout en irriguant l'aire toulonnaise (du fait de l'utilisation des lignes classiques) et en répondant à un objectif d'échanges inter-cités au sein de l'espace régional et en particulier de l'Est Var.

L'ordre de grandeur des réseaux et leur maillage reflète assez fidèlement les échanges.