

**QUELS ENJEUX DE  
DEPLACEMENTS....POUR  
QUEL TERRITOIRE ?**

L'enjeu de développement à long terme prend tout son sens et impose, au travers d'une relecture globale du territoire de l'Est Var, une profonde restructuration des dessertes et des aménagements des infrastructures des transports existantes, nouvelles ou projetées .

En ce sens, les composantes actuelles de l'Est Var, offrent-elles des perspectives de développement possibles ?

Quels enjeux de déplacement... pour quel territoire ?

### **1°) Quels enjeux globaux de déplacements .**

De par son organisation et son fonctionnement, le territoire de l'Est Var génère un ensemble de besoins de déplacements :

Une nouvelle configuration de desserte. A quels besoins de mobilité doit-elle répondre ?...Qui doit y répondre ?

Les enjeux en matière de mobilité sont nombreux et de plusieurs ordres, à savoir :

- Améliorer les conditions d'accès à tout l'Est Var sans attirer des flux de « grand transit » supplémentaires (captés par le réseau autoroutier A 8) mais en envisageant de les soulager .
- Faciliter les conditions de circulation interne à l'Est Var, répondre si possible à la saturation estivale des routes RN 98, RN 7, D 25...
- Améliorer la sécurité de circulation sur l'ensemble du réseau, et pourvoir à la nécessaire rapidité d'accès aux équipements majeurs (de santé, ...)
- Affirmer la primauté des besoins de déplacements permanents, en progression plus rapide que les déplacements saisonniers.

- Impulser la diversification des pratiques de déplacements (transports collectifs maritimes et terrestres en site propre). 95 % des déplacements sont effectués en véhicule particulier, une prédominance de l'automobile qui s'affirme avec l'éclatement du tissu urbain, sa spécialisation fonctionnelle, et le taux de motorisation particulièrement élevé des ménages (450 véhicules pour 1 000 habitants), le parc automobile de l'aire d'étude s'est accru de 48 % sur les dix dernières années.
- Limiter la croissance rapide de déplacements. Sur dix ans la mobilité domicile-travail a fortement progressé, révélant une polarisation des sites d'emplois et d'équipements, l'éclatement du tissu urbain.

## **2°) Pour quels espaces économiques ?**

Le trafic d'échange « interne » et « externe » constitue un enjeu majeur pour l'économie générale de l'Est Var. Sa bonne prise en charge constitue un élément de réponse important aux enjeux de développement et d'organisation de l'espace économique au travers :

- Du confortement de l'économie touristique (dans sa dimension commerciale et non exclusivement résidentielle) et de service, par le double effet de l'amélioration des conditions d'échange externe et de l'accès aux différents sites de résidence et de loisir sur l'arrière pays et le littoral. Cette aire touristique d'intérêt national majeur n'échappe pas aux nouveaux termes de la concurrence et de la globalisation économique, comme en témoigne l'érosion de sa croissance en termes de fréquentation de séjours. Sa pérennité n'est pas garantie au fil de l'eau. Rappelons, de plus, que l'économie touristique rejait ici sur une large part du tissu d'activités (services, commerces, industrie, agriculture), se constituant quasiment en élément de la diversité du paysage économique et de l'emploi.
- De la réponse aux contraintes de déplacements des actifs (résidents permanents ou non de l'Est Var) qui s'effectuent de plus en plus dans une logique inter-régionale répondant en cela aux données de base de fonctionnement du tissu économique local et au nécessaire maintien d'une diversité sociale sur le territoire, source de son activité économique permanente.
- De l'amélioration de l'accessibilité aux principaux espaces d'entreprises organisés ou projetés contribuant au meilleur fonctionnement des entreprises de distribution, de B.T.P. et de services, mais aussi de l'unité industrielle de la D.C.N., qui

s'y trouvent localisées et donc participant de la diversité du tissu. Un tissu durement touché par la crise du B.T.P. ces dernières années et sur lequel pèsent les turbulences attachées à la restructuration des industries de défense, parmi les principaux employeurs locaux (hors collectivités locales).

L'espace agricole est lui plus directement interpellé par les effets d'emprise et/ou d'impact (en terme de pression urbaine) des futures implantations de liaison de communication. Rappelons qu'il constitue une composante forte en termes économique et sociologique, car il imprègne l'identité paysagère de l'Est Var en la particularisant.

### **3°) Pour quelles zones de relocalisation sélective ?**

Un enjeu fonctionnel global :

La plus grande prise en compte des besoins de déplacements permanents est un enjeu de premier ordre. En son sein, la réponse à la mobilité interne et d'accès à l'Est Var des actifs et résidents permanents, particulièrement en période touristique, est cruciale. Il s'agit de contribuer au fonctionnement d'un bassin d'emploi dans sa dimension départementale répondant aux contraintes des actifs.

Malgré un réel tassement de son rythme de croissance démographique, pour l'essentiel imputable au fléchissement des flux migratoires, l'Est Var reste sur ce point un des espaces les plus dynamiques de la région. Toutefois les tendances lourdes au vieillissement semblent reprendre le pas sur l'afflux d'actifs qui avait sensiblement marqué la dernière décennie. L'attractivité de ce territoire et/ou son organisation en pôle structurant d'emplois suppose que les conditions d'accueil (y compris au seul titre de l'espace de travail) d'actifs soient d'un niveau suffisant. Les conditions de déplacement occupent dans ce cas une place toute particulière.

#### **4°) Pour quel environnement, quel espace naturel et paysager ?**

L'Est Var est un milieu naturel fragilisé dans sa dynamique et sa diversité, ses enjeux principaux à l'égard de toute évolution des infrastructures transports résident principalement dans :

- le respect de l'unité des grands ensembles naturels et notamment des massifs forestiers : la limitation de toute fragmentation et cloisonnement pénalisant la capacité de renouvellement et d'évolution des milieux.
- la régénération de la flore et de la faune en milieux forestiers fortement fragilisés par la succession des incendies.
- le respect des piémonts sensibles sur le versant littoral (condition de préservation de l'identité paysagère du golfe).
- la préservation de la ressource en eau, tant en matière d'eaux de surface que sous-terraines. Un réseau hydrographique qui contribue certes à la dimension écologique et paysagère de l'Est Var, mais aussi à l'alimentation en eau des populations dans une proportion importante.
- la maîtrise des risques naturels et notamment des inondations (cf. plan Vallée de l'Argens).
- la préservation d'une dimension paysagère déterminante dans des sites à la morphologie contraignante, à la topographie tourmentée.
- c'est-à-dire globalement, un parti d'urbanisation et d'activités humaines mieux réparti sur le territoire. Rappelons que le simple prolongement au fil de l'eau des rythmes et modes d'urbanisation de ces vingt dernières années conduirait à doubler l'emprise de l'habitat diffus et à porter le taux d'urbanisation du littoral aux environs de 90 % (pour 56 % à ce jour) au détriment des zones de l'arrière pays.

**DEMARCHE  
D'AMENAGEMENT DU  
TERRITOIRE**

## **1°) Comportement apparent des populations actuelles – problématique des pôles**

Les Varois vont chercher travail, services quotidiens, hebdomadaires ou rares, à des distances et des localisations très différentes selon les « fonctions » qu'ils recherchent. La liberté et l'indépendance des habitants par rapport au système polaire traditionnel d'attraction de la plus grande ville semblent ici plus grandes que partout ailleurs.

Est-ce parce que Toulon, Hyères, Fréjus Saint-Raphaël, et les stations touristiques renommées, ont des rôles de commandement et de services rares plus importants que d'autres villes de même importance malgré des différences de prix très fortes et une accessibilité difficile en période d'affluence ?

Est-ce à cause de la parcellisation du Var en bassins de vie dont les villes, pourtant en pleine croissance, n'ont pas encore acquis le niveau de services correspondant ?

Un habitant de l'Est Var affirmera son identité dans sa commune. Mais il ira probablement chercher l'essentiel de ses services, y compris d'enseignement et de santé à Fréjus ou à Draguignan, et il fera peut-être son marché à Roquebrune sur Argens, au Muy ou dans une « grande surface ». Il ira travailler presque n'importe où dans le département et se distraira ailleurs, sur la côte, à Saint-Raphaël, Sainte Maxime ou Saint-Tropez . Et, s'il s'agit de musique ou de chirurgie « pointue », il ira assez certainement à Marseille ou à Aix, ou à Nice.

Il est moins « polarisé » dans la mouvance d'une ville unique, qu'ailleurs en France. Il est déjà presque citoyen-usager de tout le Var. Et puisqu' apparemment les distances comptent moins qu'ailleurs, le rôle de Toulon et de son agglomération de 450.000 habitants, y compris d'Hyères, celui de Fréjus Saint-Raphaël et celui de Draguignan sont en question. De même que le rôle des villes « métropolitaines » de Marseille, Aix et Nice, tant les habitants de l'Est Var sont facilement reliés à ces villes de caractère.

Mais ils le sont aussi, à Fayence, Sainte Maxime, chefs-lieux de cantons, pôles des « bassins » de la vie varoise. On constate donc que la hiérarchie habituelle des villes, formant relais les unes pour les autres, ne semble pas fonctionner ici comme ailleurs.

Mais il serait imprudent de considérer ces « inter-indépendances » ou dépendances multiples, comme définitives.

L'accroissement de population, condition de la création de services, sera probablement plus fort pour toutes les villes du Var que la tendance à l'évasion. D'ailleurs, la tendance pourrait bien conduire rapidement au renforcement de l'influence majeure de Toulon à l'Ouest d'une part, et de la zone de l'Est Var d'autre part.

## **2°) Difficultés et ordres de grandeur d'une politique de développement « dépolarisée »**

la poursuite de fort accroissement démographique est probable parce qu'elle correspond à une tendance permanente constatée jusqu'à maintenant dans le Var. Elle semble répondre à l'attente des migrants qui arrivent dans le Var, et ainsi, elle se perpétue en pourcentage et s'augmente en quantité.

Les extrapolations de l'INSEE prévoient donc 450 à 500.000 habitants supplémentaires à l'horizon de l'étude. Même si ces chiffres pourraient être nuancés et réduits un peu en les comparant avec d'autres, basés par exemple sur des périodes de référence plus longues et sur la notion de continuité, les espaces nécessaires pour satisfaire de tels ordres de grandeur justifient qu'on s'y prenne dorénavant bien autrement que par le passé où le « presque laisser faire » a conduit à la surcharge du littoral.

L'immobilisme des tendances démographiques positives, n'est pas seulement statistique à l'échelle de tout le département : elle est aussi géographique et psychologique ; c'est-à-dire qu'elle est actuellement orientée vers des secteurs précis.

Il ne sera pas facile d'arriver à ce que progressivement un quart, une moitié des immigrants du Var s'implantent ailleurs, maintenant qu'ils y trouvent les avantages de situation, les emplois et les services qu'ils demandent ; et que parallèlement un quart de la population qui réside actuellement dans les agglomérations du littoral s'installe dans l'arrière pays ou le centre Var et complète la « souche » des habitants varois qui accueilleront les immigrants.

Heureusement, les sites que le Département souhaite développer sont, sauf exceptions, ceux où la population s'est le plus accrue récemment. Le dernier recensement de la population (1999) nous indique une forte hausse dans l'Est Var : Saint-Raphaël +1.59 % (4048 hab.), Fréjus +1.40 % (9866 habitants en plus), Draguignan +1.17 % (4123 hab.), Sainte Maxime +1.82 % (1770 hab.), Fayence +2.17 % (747 hab.).

Certes les quantités de population concernées, (une trentaine de milliers d'habitants pour cette zone) sont encore faibles : certes également, les modes d'habitat qui y ont prévalu et les sites capables de continuer à y répondre sont limités et contrôlés.

En ce qui concerne les emplois et les services, on sait que les services banals, ces services nécessaires à la vie de tous les jours et adaptés à la population locale, assureront une bonne part des emplois de relance, d'autant que la rapidité de l'urbanisation récente a provoqué un déficit, un retard à combler. Cependant, cette part excède rarement 15 % des emplois des actifs occupés.

Pour les emplois qui n'assurent pas un service direct à la population, le fort accroissement démographique de ces villes au sein de l'Est Var ne semble pas avoir encore provoqué de graves déséquilibres (parce que l'immigration dans le Var est le fait de gens d'âge moyen souvent assez élevé, le pourcentage d'actifs y est faible). Mais pourra-t-on vraiment compter, les premières années, sur l'attractivité un peu artificielle que l'on inventerait pour attirer dans l'Est Var et l'arrière pays les investisseurs industriels



et économiques dans un département qui n'a pas droit aux interventions charitables de Paris et de Bruxelles ?. Or, on sait que partout en France ce sont surtout les créations de services publics qui « tirent » (structurent et animent) le développement urbain.

**Il faudra donc un projet clair pour le développement de la qualité de vie et de la réussite des entreprises.**

Le problème actuel n'est pas de donner la priorité à des solutions pour atteindre un hypothétique équilibre habitat-emploi, mais de s'orienter, soit vers un développement sur place, soit vers une attractivité spécifique, le cadre de vie, le tourisme, le secteur du tertiaire, par exemple.

Si le Département doit accueillir environ 450.000 habitants nouveaux, on peut considérer comme une visée raisonnable et un objectif réaliste que la quantité de nouveaux habitants susceptibles de relever du schéma de développement de l'Est Var se situe aux alentours de 300.000 habitants nouveaux à accueillir, et que les services et emplois correspondants pourraient y être implantés.

### **3°) Rôles de Fréjus, Saint-Raphaël et Draguignan dans le territoire de l'Est Var**

Les agglomérations de Fréjus Saint-Raphaël et de Draguignan présentent des poids de population et des capacités de service, certes sans commune mesure avec l'agglomération toulonnaise, mais très supérieurs aux autres villes du Département pour en susciter le développement.

Le concept économique sur lequel il se base, s'inscrit dans la gamme des quelques rares opérations en Europe où des services et des activités de recherche et de développement de haute technologie ont été concentrés en dehors d'un contexte de très grande ville. Son contenu et son image seront à développer sur les créneaux très spécifiques qui y correspondent. La situation, « l'image » particulière de Sophia Estérel sur la Côte d'Azur près de Sophia Antipolis, permettent de mettre en avant des considérations esthétiques, écologiques et foncières qui seront déterminantes. L'interaction entre l'attractivité générale de l'organisation urbaine et touristique de l'Est Varois, et l'attractivité générale de l'organisation urbaine et touristique de l'Est Varois, et l'attractivité propre à l'opération sera la clé de sa réussite et du développement du Var tout entier.

L'étude sur les zones structurantes du Var insiste sur les rôles alternatifs que pourraient jouer les secteurs de Draguignan, Sophia Estérel, Fréjus, Saint-Raphaël, Roquebrune sur Argens, le Muy, Sainte Maxime et Saint-Tropez dans l'avenir. Il s'avère que ce sont des rôles déterminants. L'appréciation des ambitions et des chances de réussite d'une opération économique volontaire et fortement centrée sur des cibles industrielles et de recherche à l'échelle de l'Europe, comme le projet de Sophia Estérel, joue un

rôle majeur, que ce soit en termes purement économiques ou comme moteur d'une forme urbaine inventive à établir sur l'ensemble Fréjus Saint-Raphaël et Draguignan par exemple.

# **RECHERCHE D'UNE STRUCTURE INTERCOMMUNALE EN RESEAU**

Que se soit par rapport aux métropoles ou agglomérations voisines (Cannes-Nice et Marseille-Aix-en-Provence) ou par rapport à l'impression (un peu illusoire) d'une plus grande probabilité de trouver un emploi (ou des soins décisifs) dans une grande ville, le challenge de l'aménagement de l'Est Var (au sein du moyen Var et donc du Département) et de faire la preuve qu'un réseau structuré et organisé de services et de facilités peut fonctionner sans les inconvénients de la « ville compacte ». Certains atouts généraux et conditions préalables à un fonctionnement intercommunal en réseau existent déjà. D'autres éléments doivent faire l'objet d'une proposition.

### **1°) Les conditions d'une mise en réseau**

- les voies de communication (routes nationales et départementales) ne sont pas toutes aptes à la mise en réseau physique d'une urbanisation à développer. Elles font l'objet de notre étude.
- L'infrastructure ferroviaire doit correspondre à des déplacements rapides et fréquents qui requiert le vécu réaliste d'un réseau urbain étiré dans l'espace. Le réseau ferroviaire qui constitue une solution alternative au délestage des axes routiers, fait l'objet de notre étude.
- Les hommes installés récemment dans l'Est Var semblent avoir pris l'habitude de chercher assez loin des services, des emplois et des loisirs, parce que ceux-ci ne se sont pas développés sur place aussi vite que la population. En matière de services publics, le comblement de ce retard, indispensable en quantité comme en qualité, sera forcément hiérarchisé en réseau ; c'est-à-dire sous forme d'un ensemble de relations repérées, coordonnées, et volontairement pratiquées.

Le comblement de ce retard devrait être relayé par la création endogène de services et d'emplois d'initiatives locales, s'appuyant sur des horizons d'autant plus large que l'origine et le niveau intellectuel des nouveaux résidents seront divers. On peut donc s'attendre à une différenciation des bourgs et petites villes entre eux, condition première pour fonctionner en réseaux et atteindre les « seuils quantitatifs critiques » de morphologie et de densité sans recourir à la concentration physique habituelle des grandes villes.

- L'ampleur quantitative du développement démographique attendu, et la volonté d'éviter la surcharge intolérable du littoral et de Toulon, sont tellement importantes que l'organisation de l'Est Var ne peut pas être imaginée sans une implication très forte et très directive du département.  
Cette implication prendrait la forme d'un apport massif, constant et déterminé de services de niveau quasi-départemental, dosés, précis, concertés avec l'Etat et avec les autres collectivités, et différenciés entre eux et par rapport aux implantations actuelles ( apportant donc des spécialisations et des synergies orientées ).  
Et cette implication devrait être complétée par des incitations publiques au démarrage d'installations économiques nouvelles, portées par la crédibilité d'un « grand projet » en amont, et orientées vers le développement d'un fonctionnement en réseau.
- Enfin les grandes orientations du développement de l'Est Var au sein du Var, dans ses perspectives régionales, européennes et mondiales (industrielles, techniques, scientifiques, etc...) dans les zones structurantes, devront être associées à celles du pôle de Sophia Estérel, complémentaires et associées avec les autres pôles voisins (Toulon, Sophia Antipolis ) afin d'élargir les liaisons entre elles et eux, en s'appuyant sur les infrastructures du réseau de communication.
- Restera la question de péréquation des dépenses. Elle ne devrait pas en mettre plus à la charge des nouveaux arrivants dans l'Est Var (ou l'arrière pays varois ), tout neuf et attractif, que dans le développement de proche en proche des banlieues de Toulon et de leur transport en commun subventionné. Cette considération implique encore plus le département dans ce projet.

C'est dans cet esprit qu'ont été orientés les programmes d'organisation et d'implantation des zones structurantes du Var et en particulier celui de l'Est Var dont il vient d'être l'objet, et dont le développement en est fortement conditionné.

## **2°) Au sein des zones structurantes , des équipements et investissements publics structurants**

L'observation de l'évolution de la plupart des régions françaises montre à quel point les équipements publics « tirent » le développement. A l'inverse, dans le Var, et en particulier dans le Var central, les services publics ont pris du retard en dehors des villes principales par rapport à l'accroissement très rapide de la population ;

A l'est, le rassemblement des agglomérations de Fréjus Saint-Raphaël et de Draguignan autour d'un concept comme Sophia Estérel va conduire à un ajustement de l'échelle des services publics existants. Le rôle ancien de préfecture de Draguignan ne laisse pas ce secteur complètement dépourvu, mais l'effort promotionnel exigera une action spectaculaire assimilable à un investissement structurant.

L'action majeure du département sur le secteur sera donc de fiabiliser ( pour ne pas dire : garantir ) la réalisation de l'ensemble des services à la population de demain, en les groupant dans des urbanisations nouvelles proches de l'existant, rendues fortes et modernes grâce à ces mêmes équipements ; et à en profiter pour créer des formes urbaines attrayantes. On pense plus particulièrement à une aire de distribution multimodale alliant gare TGV, routière et de transport de proximité....

Il ne s'agit pas seulement de mettre les différents services « à niveau » par rapport à la population fortement croissante , mais il faut donner à certains d'entre eux un rayonnement qui dépasse largement les besoins de la clientèle locale et qui corresponde à l'évolution voulue et pensée à travers le projet de Sophia Estérel.

## **3°) Des axes prioritaires de développement**

L'observation des motivations des immigrants et des sortants des dernières années est une démarche très importante, nécessaire pour comprendre les orientations à viser dans le futur. Il faut aussi imaginer celles des immigrants à venir, issus d'un monde qui aura changé, et attirés par un Var différent par définition au fil des années et de l'arrivée de nouveaux habitants. Au fur et à mesure, les nouveaux arrivants seront en quelque sorte présélectionnés par l'image que le département aura choisi de donner de lui-même, et par les réalisations publiques qu'il aura orientées en fonction de ses ambitions, en particulier dans l'ordre économique .

Ils viendront chercher ici demain le « concentré » d'une qualité méditerranéenne qu'ils ne pourront peut-être plus trouver qu'abâtardie à l'Est ou plus à l'Ouest ? Il faudra qu'ils y trouvent, en plus, les services indispensables et du plus haut niveau

possible que méritent les Varois actuels et qu'il aura fallu développer de toutes manières pour satisfaire à l'accroissement démographique et aux exigences de modernité.

On continuera de les accueillir dans ce qu'ils pensent être le « pays du bien vivre » ( un qualificatif qu'il faudra mériter de plus en plus).

Mais il faudra que ce soit moins comme « résidence parking » pour les innombrables Européens qui auraient les moyens d'en profiter sans rien faire, que pour attirer de nouveaux arrivants organisateurs, concepteurs et acteurs de l'économie varoise de demain.

Cela est indispensable puisque le département s'oriente vers un développement scientifico-culturel « en pointe », autour d'un concept de Sophia Estérel qu'il faudra imaginer de trente ans plus « avancé » que Sophia Antipolis ; et autour des technologies avancées que requièrent les systèmes de défense militaire à l'échelle de l'Europe.

#### **4°) Le développement de l'Est Var structuré autour de Sophia Estérel**

Dans une vision stratégique du territoire départemental à l'échelle de la région Provence - Alpes-Côte d'Azur, il est souhaitable de mettre en place une structure en réseau profitant au bénéfice du Var de la pression économique et démographique venant de l'Est et de l'Ouest.

Cette structure s'appuiera sur deux grandes zones :

- L'aire toulonnaise.
- L'Est Var.

(Et à moindre échelle sur une troisième zone « intermédiaire » et très particulière, celle du centre Var, autour de Brignoles.)

Le parti consiste à :

- Développer une structure intercommunale en réseau, seconde grande agglomération côtière pour associer image touristique valorisante, développement économique, animation permanente, et services de bon niveau aux entreprises, autour de Sophia Estérel.
- Favoriser le rapprochement de l'arrière pays, basé sur l'aspiration de la population de s'identifier à un lieu où sont mêlés la nature, le confort, le paysage et où les facilités d'accès aux grands équipements sont implantées.

- Promouvoir la croissance économique de Toulon avec une consommation d'espaces mesurée et circonscrite.
- Exploiter les forces de développement qui débordent des deux métropoles voisines à l'Est et à l'Ouest du département, en fondant sur ces forces le développement de l'Est Var et de Toulon.
- Préserver à la fois le littoral et le reste du département d'une surconcentration sur les lieux fragiles, et d'une dispersion dévastatrice et dispendieuse.

Ce parti implique d'instaurer une maîtrise suffisante de l'évolution des territoires.

Les perspectives de développement de l'Est Var, qui s'inscrit dans cette stratégie du territoire, se dessinent autour du devenir porteur de Sophia Estérel qu'il faudra certainement reconfigurer dans ses objectifs pour leur donner plus d'ampleur et pour dépasser la signification d'une simple zone d'activité économique.

Sur cette orientation générale, le positionnement spécifique d'une aire d'accès à l'échelle locale, régionale ou européenne, reste à définir.

