



Les Fabriques de la Connaissance

ETUDE PROSPECTIVE SUR LES TRANSPORTS ET PRATIQUES DE MOBILITES AUX HORIZONS 2030 ET 2050

TOME 2

Christelle CAMMAN, Élodie KACIOUI-MAURIN, Selma KHADER, Jennifer LAZZERI GRACIA CAMPO, Laurent LIVOLSI, Marlène MONNET DUPUY, Sophie PUAUX, Nathalie SAMPIERI-TEISSIER

*Avec la contribution des étudiants du Master Supply Chain Durable-
Faculté des Sciences Économiques et de Gestion d'Aix-Marseille Université*

Centre de **RE**cherche sur le **T**ransport et la **LOG**istique (CRET-LOG)



TABLE DES MATIERES

Parc d'activités de Nicopolis, Brignoles	3-23
Parc des Bréguières, Les Arcs sur Argens	24-51
Parcs d'activités de l'Anjoly et des Estroublans, Vitrolles	52-73
Parc d'activités Les Lauves – La Pardiguière, Le Luc en Provence	74-105

ZAE NICOPOLIS

Brignoles

SOMMAIRE

I – La ZAC de Nicopolis dans son contexte économique et social	5
1.1 – Politique de développement économique et d'aménagement du territoire de la Provence Verte en lien avec les objectifs de la Région Sud	5
1.1.1 – Les enjeux de la CAPV dans le SRADETT : projets prioritaires identifiés	6
1.1.2 – Le SCOT de la Provence Verte - Verdon : les projets	7
1.2 – La ZAC de Nicopolis : enjeux et perspectives	8
1.2.1 – Présentation générale de la ZAC de Nicopolis	9
1.2.2 – Projets de développement	9
II – Socio-démographie de la CAPV et de la ZAC de Nicopolis	10
2.1 - Profil socio-démographique de la CAPV	10
2.1.1 – Caractéristiques de la CAPV : population et emplois	11
2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de la CAPV	11
2.2 – ZAC de Nicopolis : entreprises et emplois	13
2.2.1 – Caractéristiques des emplois	13
2.2.2 – Mobilité des salariés de Nicopolis : état des lieux	14
III – Mobilité flexible et partagée au sein de la CAPV : offre actuelle et projets	15
3.1 – Pertinence de l'offre de transport actuelle par rapport aux besoins	16
3.1.1 – Des transports collectifs dont les fréquences et les connexions sont à améliorer	16
3.1.2 – L'insuffisance du co-voiturage	18
3.1.3 – Des mobilités douces et flexibles peu développées	19
3.2 – Les projets en matière de mobilité	20
3.2.1 – Projets et actions préconisés dans le SCOT	20
3.2.2 – La ligne « Carnoules – Gardanne » : un projet incertain	21
Conclusion	22

I – La ZAC de Nicopolis dans son contexte économique et social

1.1 – Politique de développement économique et d'aménagement du territoire de la Provence Verte en lien avec les objectifs de la Région Sud

La communauté de communes Provence Verte (CAPV) compte actuellement 28 communes dont Brignoles. Au 1^{er} janvier 2019, sa population est de 100 358 habitants en augmentation régulière depuis quelques années. La croissance annuelle de la population se situe autour de 1,5% depuis 2007. On note toutefois une diminution des classes d'âge inférieure à 45 ans (par exemple, en 2007 les 30 à 44 ans représentaient 20,6% de la population de la CAPV, ils ne sont plus que 17,8% en 2017). Les autres classes d'âge sont, quant à elles, en augmentation notamment les personnes de 60 à 74 ans. Si le territoire est attractif pour les retraités, cette situation interroge toutefois sur la situation économique de ce territoire que le SRADDET et le SCoT souhaitent d'ailleurs dynamiser.



Le taux d'emploi à l'échelle de la CAPV était en 2017, toujours selon l'INSEE, de 62,2% (78,5% pour les 25 à 54 ans et 46,5% pour les 55 à 64 ans). Le taux de chômage se situe autour de 10,8%. Pour la ville de Brignoles où se situe la zone de Nicopolis, il était de 9,8% au troisième trimestre 2019 et, même si l'année 2020 n'est pas représentative compte tenu du Covid-19, de 10,1% au troisième trimestre 2020

(9,5 % pour l'ensemble du département varois et 10,2% pour l'ensemble de la région PACA). Au-delà de ce taux de chômage élevé, le taux de pauvreté est aussi important : 25,6% pour les moins de 30 ans, 18,5% pour les 30 à 39 ans, autour de 14% pour les 40 à 54 ans). Au sein de la CAPV, les situations sont toutefois contrastées. Concernant Brignoles, ce sont plus de 18% des habitants qui vivent sous le seuil de pauvreté (SCoT 2020 – 2040). Celui-ci est même estimé à 24% en 2018 par l'INSEE.

La mobilité joue donc un rôle essentiel à double titre :

- **Le coût des déplacements pèse lourd dans le revenu des ménages**, sachant par ailleurs que le nombre d'actifs occupant un emploi dans sa commune de résidence tend à diminuer entre 2007 et 2017. Ils étaient 68,2% à travailler à Brignoles et résider à Brignoles en 2007, ils ne sont plus que 63,1%.

Pour le territoire Provence Verte Verdon (périmètre du SCoT), ce sont plus de 11500 actifs qui quittent le territoire chaque jour à destination d'autres bassins d'emplois extérieurs qu'il soit majeurs (Aix-Marseille) ou secondaires. Cette tendance s'est accrue ces dernières années (SCoT 2020 – 2040). En moyenne, le trajet Domicile – Travail pour les actifs de Provence verte Verdon est de 23,8 km soit plus de 40 km / jour. ¼ des actifs résidents dans le territoire travaillent à plus de 40 km de leur domicile.

- **L'accès à l'emploi est un enjeu majeur** qui suppose une mise en réseau « efficace » des aires métropolitaines régionales, mais aussi une politique économique permettant de dynamiser ces territoires en limitant toutefois leur concurrence. Deux objectifs prioritaires du SRADET.

1.1.1 Les enjeux de la Provence Verte, et plus particulièrement, de / pour Brignoles dans le SRADETT

La CA Provence Verte, et plus particulièrement la zone de Brignoles, sont tout particulièrement visées par le SRADET

Extraits du SRADETT

Rapport final – Décembre 2019

<https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional/>

Améliorer l'accessibilité des grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional.

- Notamment : Euro - Méditerranée, Éco -Vallée Plaine du Var, Technopole de Sophia Antipolis, ZIP industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, ITER et Val de Durance, Agroparc, vallée de l'Arc, The Camp, rade de Toulon et Technopole de la Mer, pôle grassois ;

- Pourtour de l'étang de Berre, vallée de l'Huveaune, haute vallée de l'Arc, parc d'activités de Signes, **ZAC Nicopolis à Brignoles**, ZI de Brégaillon dans le Var, entre Avignon et Carpentras dans le Vaucluse pour l'industrie agroalimentaire, zone industrielle de Carros-le-Broc dans les Alpes-Maritimes;

Recentrer le développement sur les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon et tirer pleinement parti de la multi-polarisation de l'espace provençal pour structurer l'accueil du développement urbain

- Des grands centres urbains régionaux hors espaces métropolisés, à affirmer pour **équilibrer le développement de l'espace provençal**
 - Villes de **Brignoles** et Draguignan : un rôle trop faible dans la structuration du Moyen Var.
 - Des centralités devant trouver leur rôle dans la structuration de l'espace régional.

Mettre en œuvre un mode de développement exemplaire orienté vers le réinvestissement des espaces urbains

- Des **centres urbains régionaux à reconquérir**
- De grands centres urbains en situation de fragilité urbaine : Istres, Miramas, Berre l'Étang, Marignane, La Ciotat, La Seyne-sur-Mer, **Brignoles**, Draguignan.

1.1.2– Le SCoT de la Provence Verte - Verdon : Quels Projets pour Brignoles et La ZAE Nicopolis ?

Depuis janvier 2018, la CAPV dispose d'une autorité organisatrice de la Mobilité. Le schéma de déplacement à l'échelle de la Provence Verte Verdon est traduit dans le Document d'Objectifs et d'Orientations (DOO) permettant d'anticiper les réserves foncières pour la réalisation d'équipements tels que les pôles d'échange multimodaux (voiture/bus/train), les voiries de déplacements doux, les aires de covoiturage, les aires de stationnement (p. 602 du SCoT).

Extraits du SCoT Provence Verte Verdon 2020 – 2040

L'enjeu pour le SCoT de Provence Verte Verdon est de limiter les déplacements individuels motorisés sources de nuisances et de pollutions. Les objectifs fixés dans le PADD et dans le DOO vont dans ce sens par un renforcement des transports en commun, l'organisation de plan de déplacements et du covoiturage, et la création ou l'amélioration des aménagements modes doux. En particulier, des lieux d'intermodalité précis devront faire l'objet d'une OAP dans les documents d'urbanisme locaux :

- Les **pôles d'échanges multimodaux (PEM) structurants** sur les villes centres de **Brignoles** et Saint-Maximin ;
- Les pôles d'échanges multimodaux secondaires sur les communes-relais de Rians, Barjols, Carcès, Rocharon et Garéoult ;

- Les **parkings-relais et les aires de covoiturage**, connectés au réseau de transports en commun, aux entrées d'agglomérations et sur les grands itinéraires, dans les ZAE « centrales » et « relais ».
- **Développement des lignes de transport en commun express à haut niveau de fréquence et anticipation de la réouverture de la ligne ferrée Carnoules-Gardanne**. L'objectif de diminuer la part du transport automobile individuel aura pour incidence indirecte d'augmenter l'accessibilité du territoire aux modes de déplacements plus efficaces, plus économe en énergie et en temps.
- **Déploiement d'aires de covoiturage** : les aires de covoiturage vont être un outil pour limiter l'autosolisme et donc le recours systématique à la voiture individuelle sources de nuisances et de pollutions supplémentaires.
- **Développement du réseau de modes doux** : l'objectif de limiter les gaz à effet serre dus au transport se traduira par le développement du réseau d'éco-mobilités. Les villes seront plus accessibles et la circulation apaisée.
- **Urbanisation plus compacte et limitation des distances de déplacements** : la limitation des besoins énergétiques qu'elle soit pour le transport ou les bâtiments aura, à terme, une incidence sur la compacité des villes : les réseaux de transports ou de chaleur efficaces s'adaptent à un milieu urbain dense.

1.2– La ZAC de Nicopolis : enjeux et perspectives

La zone d'activité de Nicopolis a été créée en 1984. Près de 300 entreprises y sont implantées avec trois acteurs majeurs que sont ITMLAI (site logistique alimentaire du Groupe Les Mousquetaires – Intermarché), ADECCO France qui alimente notamment en main d'œuvre intérimaire les autres entreprises de la zone et La Poste (plate-forme de préparation et de distribution du courrier).

Au total, ce sont près de 3000 personnes qui travaillent aujourd'hui sur la zone dont 60 hectares en cours de commercialisation (voir projets).

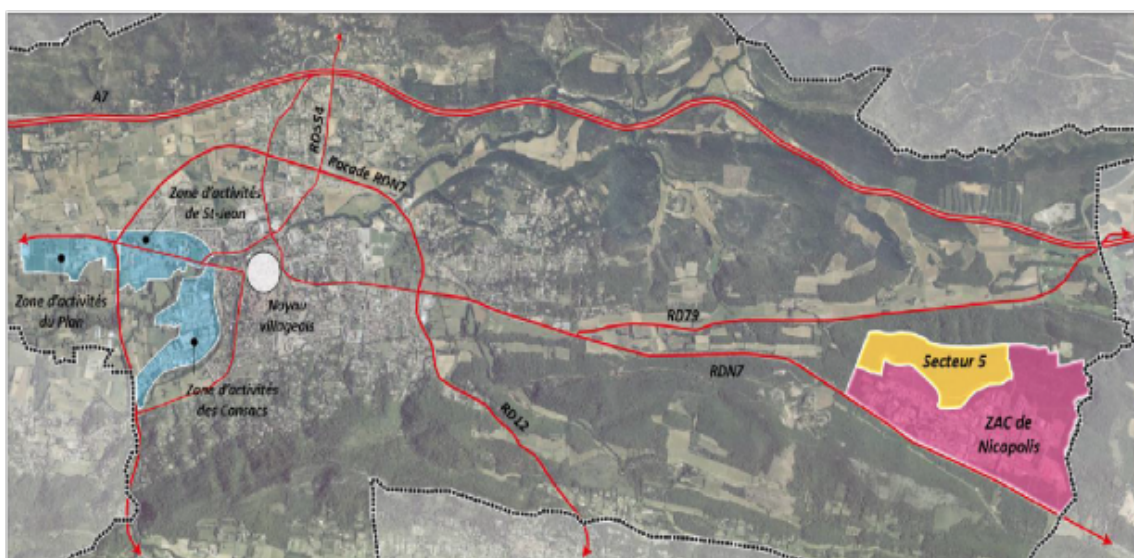


Figure 1. Implantation de la ZAC de Nicopolis

1.2.1 Présentation générale de la ZAC de Nicopolis

En bordure de la RDN7, la ZAC de Nicopolis est située en limite communale Est de Brignoles, et à plus de 6 km du noyau villageois et des autres zones d'activités. Elle s'étend sur une surface de 300 hectares dont 90 en zone naturelle préservée. Le parc est labellisé ISO 14001 avec un système de management environnemental permettant d'apporter des services de qualité dans un parc préservé.

La zone d'activités de Nicopolis est identifiée comme ZAE d'intérêt "Pays".

Il existe au sein de la zone l'association **Nicopolis Avenir**, présidée actuellement par Olivier Riandée. Cette association, créée en 2006, regroupe une cinquantaine de chefs d'entreprises de la zone d'activité. Ses missions concernent principalement la promotion de la zone et de ses entreprises. Elle vise aussi à les fédérer et se positionner comme l'interlocuteur privilégié des institutions dans le cadre du développement de la zone et des discussions sur les investissements nécessaires pour sa valorisation. L'association souhaite aujourd'hui augmenter le nombre d'adhérents pour améliorer sa représentativité et réaliser pleinement ses missions, notamment vis-à-vis des pouvoirs publics. Si l'association souhaite être plus dynamique, elle ne joue pour le moment qu'un rôle très limité dans le développement de services aux entreprises (si ce n'est leur valorisation) et/ou aux salariés. En particulier, elle n'a pas du tout investi la thématique des « déplacements des salariés » au motif notamment que ces derniers n'ont aucune difficulté à accéder à la zone. Cette thématique n'est donc pas, pour l'instant, un sujet pour l'association. Les projets de développement de la ZAC de Nicopolis pourraient toutefois mettre au premier plan cette thématique, en phase aussi avec les objectifs de la Région et de la Communauté d'agglomération.

1.2.2 – Projets de développement

Le SCoT Provence Verte – Verdon prévoit une extension de la zone d'activités de Nicopolis. Celle-ci est considérée dans le SCOT 2020 – 2040 comme une **Zone d'Activités Centrale** (*« exemplarité et « vitrines » du territoire, accueil du développement de filières structurantes ou de spécialisations fortes du territoire, d'activités à forte valeur ajoutée et/ou dont le rayonnement dépasse les limites du SCoT »*). Ces zones sont localisées le long des axes stratégiques dits primaires (A8, RDN7 et RD43).

Celle-ci est divisée en 5 secteurs. Lors de sa création, seuls trois secteurs ont été ouverts à la commercialisation. Le secteur 4 est en voie d'urbanisation et le secteur 5 est concerné par le projet d'extension.

Les prévisions de création d'emplois sont conséquentes. **Plus de 2000 emplois pourraient être créés portant l'effectif global de la zone autour de 5000 personnes.**

La modification du PLU (pièce N°4 : Orientation d'aménagements et de programmation) prévoit, en sus des voies de raccordement et de desserte à partir des autres secteurs de la ZAC, des « *cheminements doux sous forme de trottoirs d'une largeur 1m50 raccordés à ceux déjà existants dans la ZAC* ».



II – Socio-démographie de la CAPV et de la ZAC de Nicopolis

Avant de présenter les caractéristiques socio-économiques de la ZAC de Nicopolis (entreprises, emplois), celles de la CAPV (chiffre clés de l'emploi et, surtout, mobilité constatée des salariés) sont développées. On peut supposer que les problématiques et les caractéristiques de la mobilité à l'échelle du territoire rejoignent celles des salariés de cette zone à dominante logistique.

2.1 - Profil socio-démographique de la CAPV

La base nationale de l'intercommunalité (Banatic) de la Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL) fait état d'une population au 1^{er} janvier 2020 de 100500 personnes pour la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte. La croissance de la population de la CAPV est de +1,5% dont 1,3% pour le solde migratoire. Le programme local d'habitat fait état d'une stratégie de réduction de cette croissance de la population avec un objectif annuel de +1,2% maximum de 2020 à 2025.

La part principale de croissance de la population provient de l'**installation de ménages issus des métropoles proches (Toulon et Aix-Marseille)**. Il s'agit essentiellement de familles avec de jeunes

enfants qui viennent s'installer en zone péri-urbaine et rurale ou de retraités, alors que les jeunes actifs (20 à 29 ans) originaires du territoire ont tendance à le quitter. Ceci est particulièrement vrai dans les communes rurales et pour la ville de Brignoles dont la situation, développée ci-dessous, est paradoxale.

2.1.1 – Caractéristiques de la CAPV : population et emplois

L'analyse se concentre ici plus sur les emplois et les revenus pour mieux saisir les facteurs susceptibles d'impacter les choix en matière de mobilité.

Comme évoqué en introduction, le taux de chômage n'est pas plus élevé que dans le reste de la Région. Dans le bassin d'emploi de Brignoles, il serait au troisième trimestre 2019 de l'ordre de 9,8% (selon le BIT) en nette diminution toutefois depuis quelques années. La situation économique des ménages y reste toutefois préoccupante avec un revenu moyen parmi les plus bas de la communauté d'agglomérations qui se situe en 2018 autour de 19800 € avec un taux de pauvreté relativement important : 21% pour l'ensemble de la ville. Il est particulièrement élevé pour les moins de 30 ans (31,6%) et la classe d'âge de 30 à 39 ans (28,3% en 2018). Seuls 41,7 % des ménages brignolais sont assujettis à l'impôt sur le revenu.

L'amélioration de ces chiffres ces dernières années est en grande partie liée au solde migratoire qui modifie progressivement la structure de la population. L'installation de ménages issus des aires métropolitaines proches (Toulon, Aix-Marseille) a accru la part des professions intermédiaires et supérieures dans la population tandis que la part des employés et ouvriers a diminué. Le taux de concentration de l'emploi y est cependant élevé. En 2017, dernier recensement de l'INSEE, il était de 135. Pour autant, le nombre d'actifs travaillant à Brignoles a diminué de près de 5% entre 2007 et 2017. 52% des actifs de plus de 15 ans travaillent effectivement à Brignoles. Cela signifie qu'une part non négligeable des actifs quitte la zone chaque jour pour travailler et qu'il existe aussi des flux importants à destination de Brignoles issus des communes environnantes.

2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de la CAPV

Comme pour l'ensemble du Var, et comme évoqué précédemment, les trajets domicile – travail au sein de la CAPV sont parmi les plus longs de la Région Sud. Les distances parcourues, comme le nombre d'actifs « longue distance », se sont par ailleurs accrus ces dernières années. Si la population varoise a augmenté d'environ 28% entre 1999 et 2014, le nombre d'actifs « longue distance » a quant à lui augmenté de 52%. Selon l'AUDAT, organisme auteur des statistiques précédentes, un profil type de

ces « actifs longue distance » se dégage par comparaison à celui des autres actifs : c'est un homme, cadre supérieur et en contrat à durée déterminée, propriétaire de son logement, généralement une maison. Pour la Provence Verte, il y a près de 7500 actifs « grands navetteurs » ; ce qui en fait le premier foyer émetteur du Var.

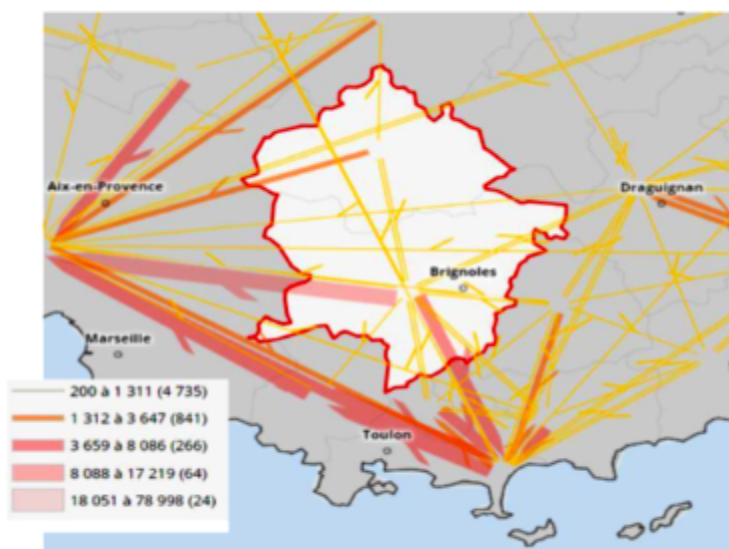


Figure 1 : Flux Domicile-Travail en Provence Verte Verdon. Source : INSEE

Les grands navetteurs, sont ceux qui utilisent le plus les transports collectifs. Lorsque le travail est situé à plus de 40 km du lieu d'habitation, ils sont environ 10% à utiliser ces modes de transports (notamment le bus avec les lignes interurbaines et les Lignes Express régionales), principalement à destination de la métropole d'Aix-Marseille et de celle de Toulon. Pour les trajets de moins de 20 km, ils ne sont plus que 5% à y recourir.

Si d'autres facteurs interviennent dans le départ des jeunes de ces zones rurales et péri-urbaines, le coût des déplacements joue aussi un rôle. Le profil des « grands navetteurs » semble indiquer que, pour ces derniers, ce coût n'est pas un facteur qui les pousse à utiliser les transports collectifs ou le co-voiturage. Ayant choisi de s'installer en périphérie des grandes métropoles tout en continuant à y travailler, le coût des déplacements « domicile-travail » est pris en compte dans leur décision d'installation qui résulte d'un arbitrage entre coût du logement, qualité de vie et coût des déplacements (généralement calculé sur la base d'une utilisation exclusive de la voiture personnelle). C'est aussi pour cette raison que les communes situées le long de l'autoroute A8 ou de la RD 7 (Pourrières, Saint-Maximin la Sainte Beume et Brignoles) sont particulièrement attractives au-delà du fait que ces communes ont considérablement développé leur offre de services ces dernières années.

En revanche, pour les jeunes « locaux », dont le niveau de revenu est plus faible, ce coût a sans aucun doute un impact sur leur décision de quitter la zone au sein de laquelle les loyers tendent aussi à augmenter du fait notamment de l'installation de familles à plus fort pouvoir d'achat.

Pour ces territoires, périphériques aux grandes métropoles, la mobilité est finalement une problématique essentielle dans la mesure où, en tant que « ressource » facilitatrice ou contraignante selon les populations, elle impacte potentiellement leur dynamique globale : évolution de la structure de la population, de la dynamique sociale et culturelle, etc. Elle ne peut donc pas être pensée isolément d'autres politiques (habitat, développement économique local, offre de services publics et privés, formation).

Avec le développement de la ZAC de Nicopolis et les créations d'emplois attendues, cette question de mobilité (dans toutes ces dimensions) devient centrale car, avec plus de 2000 nouveaux postes dans les années qui viennent, la dynamique du territoire pourrait s'en trouver profondément modifiée. Ce phénomène pourrait être accéléré par le développement du télétravail associé à la volonté d'un nombre de salariés plus important que d'ordinaire avec la crise de la COVID-19, de quitter les métropoles pour s'installer à la « campagne ».

2.2 – ZAC de Nicopolis : entreprises et emplois

2.2.1 – Caractéristiques des emplois

La zone de Nicopolis regroupe une variété d'activités avec toutefois une dominante logistique et transport, y compris de distribution dans le cadre du commerce de gros (cf. graphique ci-dessous). 283 établissements y sont implantés.

Pour la communauté d'agglomération dans sa globalité, les activités relevant du tertiaire (commerce, transport et services divers) représentent 43,2 % des emplois et pour la ville de Brignoles, 45,5% en 2017 (Insee). La structure des emplois dans ces activités fait la part belle aux catégories « employés » et « ouvriers » qui représentent respectivement à Brignoles 31,5% et 21,3% des emplois en 2017.

Si on s'intéresse aux activités logistiques et transport, en incluant ici la distribution à destination du commerce de gros, les ratios habituels sont 80% d'agents et employés logistiques pour 20% de personnel dits administratifs incluant l'encadrement intermédiaire et supérieur (très faible sur les sites logistiques compte tenu de leurs organigrammes dits en « râteau »).

Sur les 12 derniers mois, le salaire moyen d'un « agent logistique de magasinage » serait de 1655 € mensuels nets avec un différentiel de +/- 5% selon le sexe. Cette rémunération mensuelle moyenne correspond aussi à celle des chauffeurs-livreurs. Celui d'un responsable d'exploitation avoisine les 2600 € nets en moyenne par mois, tandis que pour un responsable de site (statut cadre), il serait en

moyenne d'environ 3500 € nets par mois. Ces données sont approximativement les mêmes pour le commerce de détail et de gros avec un écart salarial toutefois en faveur des activités logistiques et transport où les primes permettent d'améliorer substantiellement la base de rémunération.

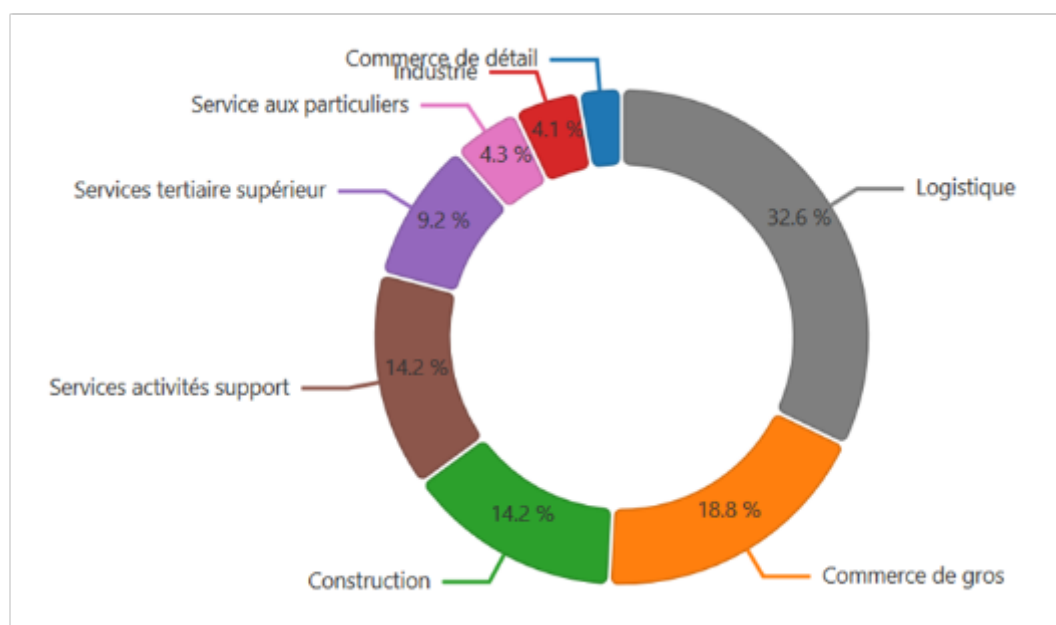


Figure 2. Répartition des emplois par secteur

<https://fiches.sud-foncier-eco.fr/espaces-d-activites/0131/za-nicopolis-83-brignoles.html>

Compte tenu du poids que peuvent représenter les frais liés aux déplacements domicile – travail, en particulier pour les revenus les moins élevés, les problématiques de mobilité sont importantes, en particulier dans des zones où des projets d'extension et de nouvelles zones d'activités existent. Ce qui est le cas pour la CAPV et les communautés d'agglomération avoisinantes (Cœur du Var et Dracénie), notamment en logistique qui est un axe fort de développement de la Région Sud. Or la logistique et le transport sont déjà des secteurs dans lesquels les entreprises connaissent des difficultés importantes de recrutement (cf. tome 1).

2.2.2 – Mobilité des salariés de la ZAC de Nicopolis : état des lieux

Aucune donnée précise sur la zone de Nicopolis n'a pu être recueillie, compte tenu de la période durant laquelle s'est déroulée cette étude. La crise de la COVID-19, qui a particulièrement mobilisé les entreprises de logistique, de transport et la distribution, a aussi limité la possibilité de recueillir auprès d'elles des informations sur les pratiques de mobilité des salariés de la zone. Le même constat que dans les autres zones varoises étudiées a été fait pour les entreprises de la zone de Nicopolis. La

problématique de la mobilité des salariés est finalement peu prise en compte et il ne semble pas exister, à leur niveau, de plans de mobilité formalisés. L'association de la zone, Nicopolis Avenir, ne s'est pas non plus emparée de ce sujet.

L'analyse des pratiques des actifs de la CAPV et de Brignoles (dernier recensement de l'Insee) donnent toutefois des indications sur leurs modalités de déplacement.

Au niveau de la CAPV, 33% des actifs travaillent dans leur commune de résidence. Les autres se déplacent vers d'autres communes au sein de la communauté d'agglomération ou vers les grandes métropoles. L'indicateur de concentration de l'emploi à l'échelle de la CAPV est de 66%. Pour Brignoles, bien que celui-ci soit plus élevé (169,4% en 2017 selon l'Insee), 36,9% des actifs travaillent en dehors de la commune.

Les modes de déplacement privilégiés sont approximativement les mêmes avec une prédominance de la voiture. A l'échelle de la CAPV, 86,5 % des actifs ayant un emploi s'y rendent en voiture ; les ménages sont équipés à 91% et près de la moitié possède deux véhicules et plus. Ce chiffre est plus bas sur Brignoles où 83,7% des ménages possèdent une voiture et seulement 33% en ont deux ou plus.

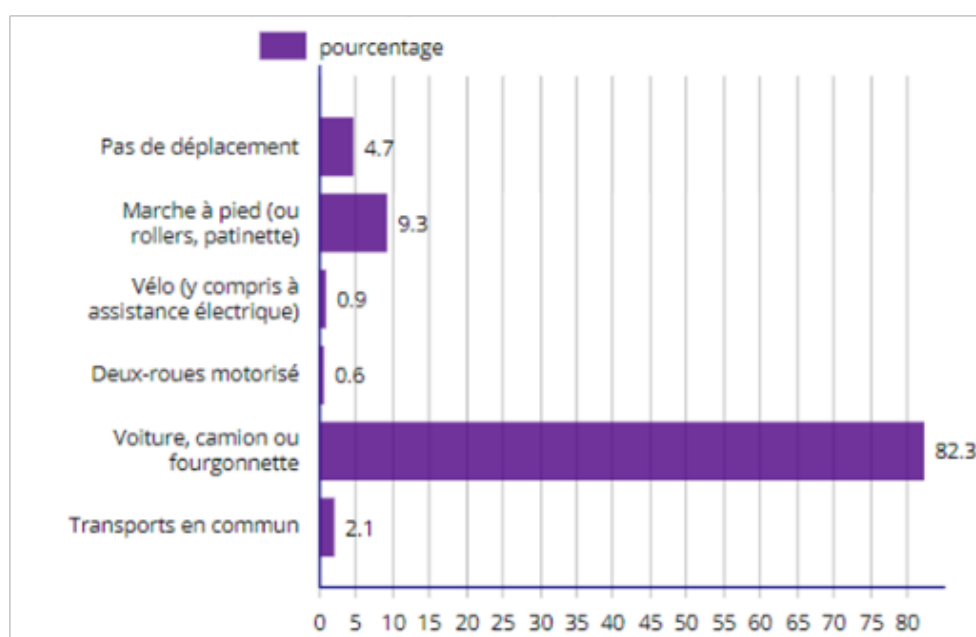


Figure 3. Part des transport utilisés pour se rendre au travail en 2017 – zone de Brignoles

(Source : Insee 2017)

III – Mobilité flexible et partagée au sein de la CAD : offre actuelle et projets

3.1 –Pertinence de l’offre de transport actuelle par rapport aux besoins.

Tous les documents administratifs (SCOT, PADD, DOO, etc...) font état d’une desserte insuffisante de Brignoles et, *a fortiori*, de la ZAC de Nicopolis.

Extrait du SCOT (p. 868)

Il est objectivé un **renforcement du cadencement et la rapidité des lignes de transport en commun sur 4 axes primaires (au moins 1 bus par demi-heure) permettant de relier les villes centres aux territoires voisins et aux communes-relais du sud de Provence Verte Verdon :**

- Un axe Est-Ouest : Aix-en-Provence – Saint-Maximin – Brignoles – Le Luc. Des études préciseront son organisation, soit en une liaison unique (Aix-Le Luc), soit en plusieurs liaisons (Aix-St Maximin-Brignoles et Brignoles-Le Luc par exemple).
- Organisation d’une desserte en transports en commun performante (1 bus toutes les demi-heures) des communes-relais au Nord en rabattement vers les villes centres :
 - Rabattement de Rians vers Saint-Maximin
 - Rabattement de Barjols vers Saint-Maximin et vers Brignoles,
 - Rabattement de Carcès vers Brignoles,
 - Rabattement du duopole Garéoult / Rocbaron vers Brignoles.
- Trois axes vers le Sud :
 - Saint-Maximin – Aubagne,
 - Saint-Maximin– Toulon par Solliès-Pont
 - Brignoles – Toulon par Cuers,

À long terme, cette organisation pourra être complétée par la réouverture de la ligne ferroviaire Carnoules-Gardanne et son réseau de gares qui constitueront alors le socle du système de déplacements.

3.1.1 – Des transports collectifs dont les fréquences et les connexions sont à améliorer

La ville de Brignoles est desservie par le réseau de bus interurbain (**Réseau Zou**, ex-Varlib) et les **Lignes Express Régionales** (cf. carte de la desserte de la Provence Verte Verdon ci-contre).

La Communauté d’agglomération assure par ailleurs de manière pleine et entière l’organisation des transports scolaires, urbains et interurbains entre ses 28 communes depuis le 1^{er} Septembre 2018. C’est le **réseau « Mouv’en bus »** qui gère donc aussi les lignes urbaines dont la navette Brignoles – Nicopolis (navette 101).



Concernant cette offre de mobilité en transport en commun, en particulier la desserte de la zone de Nicopolis, elle reste très faible et mal connectée, en termes d'horaires, au réseau « Mouv'en bus » qui reste essentiellement scolaire et aux lignes du réseau Zou et LER. **L'offre est finalement peu adaptée aux besoins des salariés qui, rappelons ici, ont aussi des horaires décalés ne correspondant alors pas du tout à ceux de démarrage et de fin de service des lignes régionales, départementales et, à fortiori, urbaine (ligne 101 vers Nicopolis).**

S'agissant des autres modalités de transport, relevant de la mobilité flexible et partagée, elles restent aussi réduites. Sur le site de la ville de Brignoles et celui de la CAPV, peu d'informations sont données sur les autres possibilités qui s'offrent aux actifs de la zone. Il n'y a pas non plus de site dédié à la zone de Nicopolis.



3.1.2 – L’insuffisance du co-voiturage

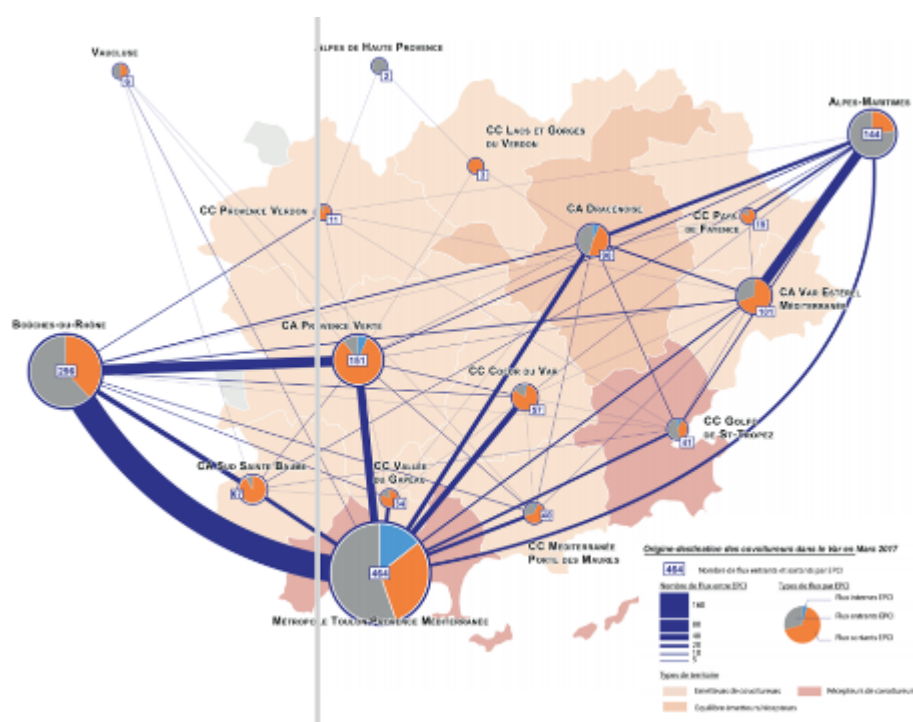
Concernant le co-voiturage, il n’y a **pas d’aires de stationnement sur Brignoles**. La CAPV annonce sur son site les 4 aires existantes actuellement au niveau de l’agglomération :

- Aire de Pourcieux : 30 places située au croisement des RDN7 et RD 423
- Aire de Néoules : 26 places localisées sur la RD 554
- Aire de Saint Maximin : 10 places situées sur la RD 560
- Aire de Nans les pins : 25 places situées au croisement des RD560 et RDN7.

La promotion de deux sites de co-voiturage y est aussi faite :

- **Covoit’83**, offre de services élaborée et cofinancée par le Conseil départemental 83, TPM, la CAD, la CAVEM, la CCIV, la Région Paca et l’Union Européenne et mise en service en 2016. Le nombre de membres actuel de la plate-forme est extrêmement faible.

- **Atchoum**, site de co-voiturage solidaire à destination du monde rural. Par curiosité, pour un trajet entre « Cotignac » et Brignoles » (20 km), le coût annoncé sur la plateforme « Michelin » est de 2,28 € (carburant). Les offres proposées par les covoitureurs sur la plateforme sont au tarif de 8,37€ (au 5 mars 2021). Il existe par ailleurs une ligne de bus régulière du réseau Zou « Saint-Maximin – Lorgues » (4223) desservant Cotignac et une ligne régulière « Mouv'en Bus » allant de Brignoles à Cotignac (103) au tarif de 2€ pour l'aller-retour. Quand bien même les horaires ne seraient pas adaptés aux besoins, le tarif proposé dans le cadre du co-voiturage reste dissuasif et incite plutôt à utiliser son propre véhicule.



Selon une étude de l'Audat réalisée en 2017, l'essentiel de trajet en co-voiturage sont supérieurs à 20 km. Concernant la CAPV, 68% des personnes qui utilise le co-voiturage le font pour se rendre vers les métropoles. « La CA Provence Verte, qui enregistre le plus grand nombre de trajets de covoiturage après la Métropole TPM (151 flux), regarde vers les Bouches-du-Rhône (58 flux) et MTPM (44 flux). » Elle est, à ce titre, un des principaux territoires émetteurs du Var.

3.1.3 – Des mobilités douces et flexibles peu encouragées

Concernant les mobilités plus douces et flexibles, telles que le vélo notamment, mais qui concerne évidemment des distances plus courtes, elles sont incitées par la CAPV qui, conformément à la

délibération n° 2020-435 du Conseil communautaire du 11 décembre 2020, propose une aide intercommunale à compter du 1er janvier 2021 pour tout achat de vélo neuf. Pour l'achat d'un vélo classique, le remboursement est fixé à 80 % du prix d'achat TTC dans la limite de 100 euros et pour un vélo à assistance électrique neuf, celui-ci est fixé à 30 % du prix d'achat TTC dans la limite de 350 euros. Toutefois, aucune infrastructure dédiée n'est à ce jour communiquée ou en projet.

L'absence de site propre limite le développement de ces mobilités douces et flexibles sachant, par exemple, qu'entre le centre de Brignoles et Nicopolis, il n'y a pas moins de 8 km à parcourir sur la DN7 particulièrement empruntée, du fait des activités dominantes dans la zone, par de très nombreux camions.

3.2 – Les projets en matière de mobilité identifiés dans le SCOT et le PADD

3.2.1 - Les projets et actions préconisés dans le SCOT

« Du point de vue des déplacements, les principaux objectifs du SCOT sont d'offrir au plus grand nombre une alternative crédible au « tout automobile » et de réduire la part des déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre afin de contribuer significativement à l'amélioration du bilan énergétique du territoire. » (SCOT Provence Verte Verdon, p. 886).

Peu de projets qui pourraient améliorer la desserte de la zone de Nicopolis sont annoncés clairement. Le SCOT émet un certain nombre de recommandations qui concernent à la fois le **développement de l'offre de transports collectifs de proximité** en développant de nouvelles lignes entre les villes centres et leurs communes-relais, par le biais du Transport à la Demande (TAD), mais surtout en coordonnant mieux leurs horaires et en offrant des possibilités de stationnement par le biais de lieux d'échanges intermodaux. La desserte des ZAE, dont celle Nicopolis doit être améliorée et coordonnée, tout comme l'offre de transport en Provence Verte dans son ensemble, aux lignes existantes et aux autres modalités de déplacement dont le développement est aussi préconisé dans le SCOT.

Le SCOT cible notamment le développement du co-voiturage avec l'implantation aussi de **parking-relais** et de **pôles d'échanges multimodaux couplés à des aménagements favorisant aussi le développement de mobilités douces (pistes cyclables dans les 3 km autour des PEM et park-relais)**. Brignoles est particulièrement ciblé car peu équipé en la matière. Un projet de déplacement de la gare routière pour créer un PEM est annoncé dans le Plan Global de Déplacements de la ville qui vise cependant plus l'aménagement du centre-ville et la qualité de vie en son sein (piétonisation, places de parking supplémentaire en périphérie, etc.).

Le SCOT incite aussi les collectivités à s'appuyer sur les entreprises et/ou les associations des zones d'activités pour qu'elles initient des **Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)** pour favoriser le report des automobilistes vers les transports collectifs, le co-voiturage ou encore, la marche et le vélo.

Dans le document d'Orientation et de Programmation d'Aménagement concernant la modification du PLU pour l'ouverture du secteur 5 de la zone de Nicopolis, la mobilité est peu développée, en particulier, les mobilités douces. Seuls des trottoirs d'une largeur d'1m50 seront construits en parallèle des voies d'accès principales et secondaires et raccordés aux voies existantes des autres secteurs. Ceux-ci peuvent effectivement être empruntés à vélo en sécurité.

3.2.2 - La ligne ferroviaire Carnoules – Gardanne : un projet incertain

A plus long terme, le SCOT de la CAPV et les élus locaux souhaiteraient que **la ligne ferroviaire « Carnoules – Gardanne »** et son réseau de gares (Gardanne, Trets, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Brignoles, Carnoules) et haltes (La Barque, Rousset, Peynier, Pourcieux, Tourves, Les Censies, Camps les Brignoles (ancien nom de Camps-la-Source), Forcalqueiret – Garéoult, Sainte-Anastasie, Besse-sur-Issole) soient remis en service. Au regard des déplacements domicile-travail entre la métropole d'Aix-Marseille et la CAPV, cette ligne revêt un potentiel important de report modal. Les travaux à réaliser tant pour la mise en conformité de la ligne qui date de 1880 et qui depuis l'interruption du trafic de voyageurs (1939) et de fret (1980) a peu été entretenue par l'armée. Elle a été retirée du réseau stratégique de défense en 2019. Ce sont désormais les collectivités qu'elle relie qui sont chargées de sa maintenance en tant que ligne touristique.

La mise en place de TER, qui nécessite une maintenance contraignante correspondant aux règles du réseau SNCF et donc de nombreux travaux de remise en état et d'aménagement (passages à niveau qui ont été supprimés), arrive, dans l'ordre des priorités, après la construction de la LGV PACA. Bien que ce projet ait du sens et soit en phase avec les objectifs de la Région en répondant aux besoins des territoires traversés, il a peu de chance d'aboutir dans un avenir proche.



Figure 3. Tracé de la ligne ferroviaire Carnoules – Gardanne

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Carnoules_%C3%A0_Gardanne

Conclusion

Comme dans les autres zones d'activités varoises étudiées, le développement des mobilités flexibles et partagées, quand bien même elles sont préconisées dans le cadre du SCOT Provence Verte Verdon 2020 – 2040, ne sont pas encore au cœur de préoccupations des acteurs. **Des Pôles d'Echanges Multimodaux sont en projet en particulier à Brignoles** pour favoriser le développement du co-voiturage et le report vers les transports collectifs qui semblent être les solutions les plus pertinentes au regard des caractéristiques des actifs et de leurs déplacements « Domicile – Travail ».

Les préconisations du SCOT semblent toutefois rester un peu incantatoires car les parties prenantes (collectivités, entreprises, association de zone) ne semblent pas vouloir s'emparer réellement de ce sujet, qualifié toutefois de stratégique sur les sites institutionnels compte tenu de ces enjeux pour le territoire (attractivité et maintien des jeunes générations sur place). **Les principaux projets concernent essentiellement l'aménagement des centres-villes ou visent à améliorer le maillage territorial global de la communauté d'agglomération (réseau routier essentiellement).** Ce constat est toutefois à nuancer au regard de l'aménagement de ces territoires qui fait de la voiture, le moyen finalement le plus flexible et le plus adapté au nombre de kilomètres à parcourir chaque jour compte tenu de l'étalement foncier et de l'éloignement d'un nombre important d'actifs de leur lieu de travail. L'optimisation du temps de trajet est un critère essentiel pour les actifs et les réseaux de transports collectifs existants ne sont, de ce point de vue, pas pertinents du fait notamment de leurs interconnexions.

Toutefois, **les informations sur les offres de mobilité existantes mériteraient déjà d'être regroupées et enrichies**, notamment pour diffuser auprès des actifs d'une zone d'activité donnée l'ensemble des ressources disponibles en la matière en étudiant aussi plus précisément les offres auxquelles ils ont régulièrement recours. Pour le co-voiturage par exemple, il serait pertinent de savoir par quelle plate-forme ils passent s'ils le font ou comment ils s'organisent. Rien ne sert de communiquer sur des plates-formes qui ne sont jamais utilisées ! Ou alors, et c'est le cas de l'initiative « Covoit'83 », la communication doit être améliorée pour pousser les covoitureurs potentiels à passer par cette plate-forme là pour accroître l'offre et faire aussi baisser les tarifs pour rendre cette modalité de déplacement plus attractive.

Par ailleurs, il est vrai que peu de Plan de Déplacements Entreprises (PDE), et *a fortiori* s'agissant des zones d'activités, de Plan de Déplacements Inter-entreprises sont mis en place. Le recensement des offres privées et/ou publiques existantes, des opportunités d'utiliser des modes doux n'est donc pas réalisé et rien n'incite les salariés à utiliser d'autres modes de transport que leur véhicule personnel. **L'implication des entreprises et des associations d'entreprises qui représentent les zones et les animent est probablement à améliorer.** C'est le cas de la zone de Nicopolis.

PARC DES BRÉGUIÈRES

Les arcs sur Argens

Sommaire

I – Le Parc des Bréguières dans son contexte économique et social	26
1.1 – Politique de développement économique et d’aménagement du territoire de la Dracénie en lien avec les objectifs de la Région Sud	26
1.1.1 – Les enjeux de la Dracénie dans le SRADETT : projets prioritaires identifiés	27
1.1.2 – Le SCOT de la Communauté d’Agglomération Dracénoise : les projets	28
1.2 – Le Parc des Bréguières : enjeux et perspectives	30
1.2.1 – Présentation générale du Parc des Bréguières	31
1.2.2 – Projets de développement	32
II – Socio-démographie de la CAD et du Parc des Bréguières	34
2.1 - Profil socio-démographique de la Communauté d’Agglomération Dracénoise	34
2.1.1 – Caractéristiques de la CAD : population et emplois	34
2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de la CAD	35
2.2 – Parc des Bréguières : entreprises et emplois	38
2.2.1 – Entreprises et nombre d’emplois	38
2.2.2 – Caractéristiques des emplois	38
2.2.3 – Mobilité des salariés des Bréguières : état des lieux	40
III – Mobilité flexible et partagée au sein de la CAD : offre actuelle et projets	41
3.1 – Pertinence de l’offre de transport actuelle par rapport aux besoins	41
3.1.1 – Coût et temps de trajet moyen en faveur du véhicule personnel	41
3.1.2 – Insuffisance de l’offre de co-voiturage	43
3.1.3 – Adéquation du réseau de transport collectif aux besoins des salariés	44
3.2 – Les projets en matière de mobilité identifiés dans le SCOT et le PADD	45
3.2.1 – Projets à court / moyen terme	46
3.2.2 – Projets encore à l’étude ou abandonnés	49
Conclusion	50
Annexes	51

I – le parc des Bréguières dans son contexte économique et social

Avant de présenter le Parc des Bréguières, il convient de le resituer dans son contexte économique et social au regard aussi des projets structurants de la Communauté d'Agglomération de Draguignan et de la Région Sud. Dans ce cadre, ont été recensés les principaux enjeux de la Dracénie dans la structuration du territoire de la Région Sud, ainsi que les projets d'aménagement de la communauté d'agglomération en phase avec ses objectifs économiques et sociaux. La création et le développement du Parc des Bréguières se sont pleinement inscrits dans la politique de développement économique de la Dracénie. Toutefois, la mobilité durable des salariés reste aujourd'hui une problématique peu développée par les collectivités locales.

1.1 – Politique de développement économique et d'aménagement du territoire de la Dracénie en lien avec les objectifs de la Région Sud

La Communauté d'Agglomération de Draguignan (CAD), appelée depuis 2019 « Dracénie Provence Verdon Agglomération », a été créée en 2000 avec un périmètre qui s'est progressivement élargi jusqu'en 2017. Elle regroupe aujourd'hui 23 communes où résident près de 110 000 habitants avec un taux de croissance de la population d'environ 1% par an (les moins de 26 ans représentant près de 30% des habitants). Le territoire est attractif du fait de ses caractéristiques géographiques ; la politique de développement économique et d'aménagement conduite par la communauté d'agglomération en a aussi amélioré l'attractivité en développant les infrastructures culturelles, sportives, administratives et, évidemment, économiques dont le Parc des Bréguières, créateur de près de 700 emplois directs et indirects (1000 à terme). Elle bénéficie d'une situation géographique intéressante entre Provence et Côte d'Azur avec un accès facilité aux autres territoires de la région grâce aux infrastructures de transport (autoroute A8 et TGV notamment). Elle s'inscrit aujourd'hui pleinement dans l'essor économique de la Région Sud et a un rôle important à jouer dans la structuration du « Moyen Var ».



Figure 1. La Dracénie

1.1.1 – Les enjeux de la Dracénie dans le SRADETT : projets prioritaires identifiés

Dans le cadre du SRADETT, le territoire de la Dracénie est effectivement visé à plusieurs reprises pour soutenir notamment la structuration du territoire « Moyen Var » autour de centres urbains régionaux dont l'attractivité reste encore à affirmer, quand bien même la population augmente et que de nombreux projets y ont déjà été réalisés. L'offre de logements, le réinvestissement des centres villes et le développement de services (formation et mobilité notamment) sont ainsi considérés, pour ce territoire, comme des priorités du SRADETT à horizon 2030.

Extraits du SRADETT

Rapport final – Décembre 2019

<https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional/>

DES ENJEUX MAJEURS DANS L'ESPACE AZURÉEN

Développer sur une large partie de l'espace un système de transport collectif comme armature de l'accueil du développement

- Des opportunités de structuration du moyen pays par une **offre de transport collectif structurante interconnectée à la ligne littorale**
 - Des marges de manœuvre pour organiser les pénétrantes ferroviaires (**Les Arcs / Draguignan**, Cannes-Grasse, Nice- Drap / l'Escarène, train des Pignes).

Recentrer le développement sur les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon et tirer pleinement parti de la multipolarisation de l'espace provençal pour structurer l'accueil du développement urbain

- Des grands centres urbains régionaux hors espaces métropolisés, à affirmer pour **équilibrer le développement de l'espace provençal**
 - Villes de Brignoles et **Draguignan** : un rôle trop faible dans la structuration du Moyen Var.

- Des centralités devant trouver leur rôle dans la structuration de l'espace régional.

Mettre en œuvre un mode de développement exemplaire orienté vers le réinvestissement des espaces urbains

- Des **centres urbains régionaux à reconquérir**
 - De grands centres urbains en situation de fragilité urbaine : Istres, Miramas, Berre l'Étang, Marignane, La Ciotat, La Seyne-sur-Mer, Brignoles, Draguignan.

Parmi les grands projets qui pourraient impacter positivement le territoire dracénois, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LGV) est toujours en discussion et à l'étude par la SNCF et les autorités compétentes.

1.1.2 – Le SCOT de la Communauté d'Agglomération Dracénoise : les projets

Le futur SCOT est encore en construction au sein de la CAD, mais dans sa phase terminale. Le diagnostic et l'enquête publique ont été réalisés et ont permis d'amender les projets initiaux formalisés. Ce SCOT a pour ambition de « *construire les conditions propices à l'édification d'une Dracénie ouverte, dynamique et solidaire* ». En matière d'aménagement du territoire et de développement durable, la communauté s'est fixé deux objectifs prioritaires : la réduction de la consommation d'espaces et des nuisances environnementales (GES, polluants atmosphériques, etc...) sans compter celle des risques d'inondation ; la CAD ayant été touchée durement à plusieurs reprises par les intempéries. Les politiques des transports, économiques et du logement doivent ainsi composer avec ces deux objectifs qui contraignent fortement les choix publics d'aménagement :

- **Une diminution ambitieuse des objectifs de consommation d'espace par rapport à la consommation passée** (orientation O4 du SCOT), qui passera notamment par une intensification des espaces urbains afin de préserver l'espace.
 - Au niveau économique, seule la création de la **ZAE « Arc-Sud » du Muy** est prévue (90 hectares). Elle a pour vocation de permettre la relocalisation de certaines activités impactées par le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI), de constituer des ensembles commerciaux thématiques (plusieurs projets, notamment sur le mode et le design, ainsi qu'un village des marques

ont cependant été refusés par la CNAC) et d'attirer de nouvelles activités relevant des « accélérateurs de croissance ».

- Il n'y a **pas de projet d'extension du Parc d'Activités des Bréguières** prévu dans le SCOT pour la période 2018 – 2030.
- **Un projet structuré autour d'une mobilité durable** (orientation O14 du SCOT). Le développement économique et de l'urbanisation devra se faire en cohérence avec la politique des transports du territoire en polarisant les nouveaux ensembles urbains autour des infrastructures collectives existantes ou en projet. Le **recours aux modes doux et actifs (marche et vélo) sera favorisé** pour réduire les nuisances environnementales et la congestion. Les projets d'amélioration de la mobilité au sein de la communauté sont présentés dans la troisième partie de ce document ; l'enjeu reste leur cohérence par rapport aux objectifs de consommation d'espaces avec la question de la création ou non de voies dédiées (Bus à Haut Niveau de Service notamment ou encore raccordement de Draguignan à la gare des Arcs *via* l'ancienne ligne de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont une partie a été déposée en 1980 lors de la construction de la double voie).

La figure 2 ci-dessous synthétise les projets de la CAD pour la période 2018 – 2030 en matière de mobilité durable (intermodalité et développement de l'offre de mobilité active et douce, de logements en ciblant des zones prioritaires de développement tout en préservant l'espace).

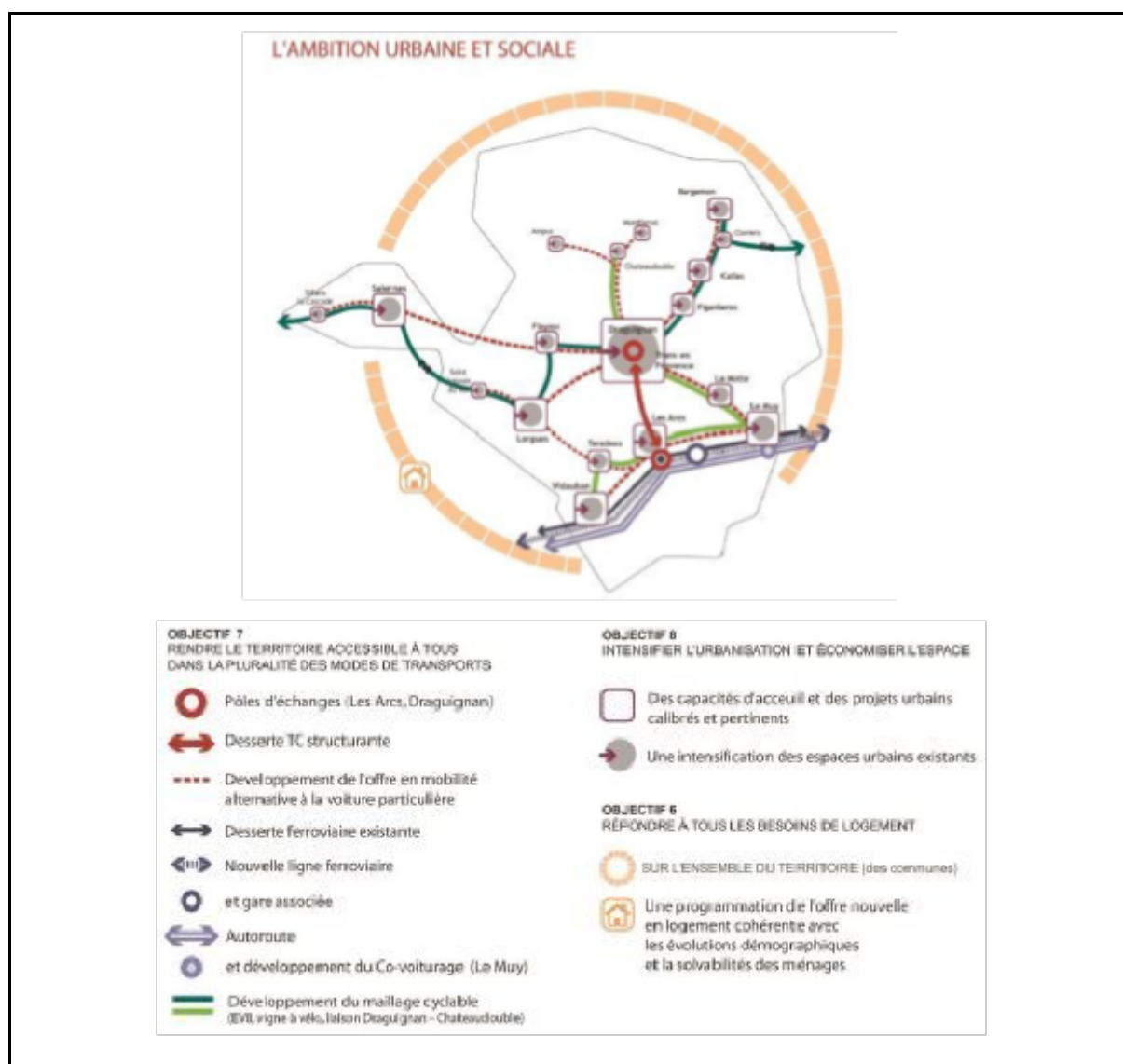


Figure 2. « La Dracénie, un territoire à vivre » : objectifs et projets (Source : Enquête publique dans le cadre de l'élaboration du futur SCOT, Décembre 2018, p. 60)

1.2 – Le Parc des Bréguières : enjeux et perspectives



Le parc d'activité des Bréguières (ZAE), inauguré en 2009 et mis en service au printemps 2010, s'étend sur **65 hectares**. Il est situé au sud de la Dracénie sur la commune des Arcs-sur-Argens à proximité directe de l'autoroute A8.

Il accueille aujourd'hui **22 entreprises pour 683 emplois** et participe ainsi pleinement de la politique de développement économique de la Communauté d'Agglomération Dracénoise.

Le Parc des Bréguières jouxte la **zone d'activité Pont Rout** à vocation commerciale. Sur 14 hectares, cette zone regroupe actuellement 46 entreprises pour un total de **452 emplois**.

Les deux zones représentent donc actuellement près de **1135 emplois** auxquels vont s'ajouter ceux des deux dernières implantations logistiques prévues aux Bréguières (§ 1.2.2).

1.2.1 – Présentation générale du Parc des Bréguières

Le parc des Bréguières est installé à la sortie de l'autoroute A8, sur la RDN 7 et à proximité de la Gare des Arcs qui accueille les TER et le TGV. A une 1h / 1h30 maximum de Nice, Marseille et Toulon, ce parc logistique dispose donc d'une situation géographique intéressante.



La création de cette zone à vocation logistique s'est pleinement inscrite dans la politique de développement économique de la CAD, mais aussi dans celle de la Région en matière de structuration logistique du territoire et de comblement du déficit en surfaces logistiques.

Le Parc des Bréguières est ainsi un projet majeur qui a été porté par les élus de la Dracénie et mis en concession auprès de l'aménageur-commercialisateur LODRAC, filiale du groupe BARJANE, propriétaire des terrains. Outre des **objectifs en matière de développement durable** qui ont dès lors prévalu dans la construction des bâtiments et l'exploitation du parc, d'autres en termes **d'emplois (20 emplois / hectare de foncier)** ont aussi été fixés par la CAD qui examine donc toutes les demandes d'implantation.

Le Parc des Bréguières est certifié ISO 14000 ; le Groupe Barjane ayant déployé un système de management environnemental (haute qualité architecturale et paysagère de ses bâtiments, centrale photovoltaïque de la totalité des bâtiments du parc avec une puissance de 6,5 MWc, 20 hectares d'espaces verts, sentier de la biodiversité ouvert aux écoles, trois ruches et de nombreuses autres installations) qui lui a d'ailleurs valu d'être primé en 2013 (1er Prix des Trophées RSE PACA dans la catégorie Parcs d'Activités, par l'Agence Régionale Pour l'Environnement - PACA et l'Association Innovation en Action).

Le Parc des Bréguières compte aujourd'hui **135 841 m² de surfaces logistiques sur 65 hectares**. Y sont implantés quatre grandes plateformes logistiques, quatre bâtiments d'activités diverses et de messagerie ainsi qu'un pôle de vie intégrant des services aux entreprises et aux usagers. Le parc est toujours géré par LODRAC, filiale de BARJANE qui assure la commercialisation des espaces encore disponibles.

Une Association Syndicale Libre (ASL du Parc des Bréguières) a aussi été créée par le groupe Barjane pour garantir la pérennité de ces services et équipements (opérations d'entretien, de gardiennage et de suivi général du parc) et celle de la norme ISO 14001, mais aussi créer et organiser des événements au sein du parc (cours d'obstacles annuelles). Elle emploie aujourd'hui 5 personnes.

D'un point de vue économique pour les entreprises présentes, l'objectif était de **mutualiser les charges** concernant notamment : les voies de desserte (routes et embranchements fer prévus), les parkings pour les véhicules légers et les parkings d'attente pour les poids lourds équipés d'un local d'accueil pour les chauffeurs, les réseaux d'eau (sprinklers, poteaux incendies et arrosage), électriques (centrale photovoltaïque) et télécom (fibre optique), les bassins de rétention des eaux pluviales, les aménagements paysagers et les services de la zone (sécurité, restauration, entretien, nettoyage, gestion des déchets, etc...). Les entreprises proposant ces services peuvent elles-mêmes être regroupées au sein d'un bâtiment unique, appelé « Pôle de vie ».

1.2.2 – Projets de développement

A terme, le Parc des Bréguières comptera 200 000 m² environ en surface de plancher pour un investissement total du Groupe BARJANE de l'ordre de 200 millions d'euros. Actuellement, 135 841 m² sont construits et exploités.

Deux derniers projets d'implantation sont en cours avec des échéances plus ou moins courtes :

- Implantation courant 2020 de **Colissimo** pour son activité de « tri des colis ». Le site comprend un bâtiment de 12740 m² sur 4,8 hectares de terrain. L'effectif de cette nouvelle plate-forme de tri, qui traitera environ 80000 colis / jour, a été estimé lors du dépôt du permis de construire (2017) à 132 personnes portant ainsi potentiellement les effectifs salariés de la zone à 815 personnes environ. L'augmentation du trafic routier associé est quant à lui évalué à 250 camions / jour soit 500 mouvements supplémentaires. Le site a été livré par Barjane en Janvier 2020.
- Une **nouvelle enseigne** devrait occuper dans un avenir proche le dernier lot important (en surface) disponible dans le Parc des Bréguières. Il reste d'autres lots, plus petits, ciblant plutôt des entreprises de transport (messagerie notamment).. A terme, le Parc devrait représenter **1000 emplois directs**.

A ces implantations s'était greffé un projet ambitieux du **raccordement du parc au réseau ferroviaire** et de **création d'embranchements particuliers** afin de favoriser le report modal des enseignes présentes avec une prévision de 2 trains par jour. D'après la région, il existait un potentiel de report modal concernant des marchandises à destination de la zone des Bréguières et, surtout, de l'Italie.

En l'absence de demande de la part des entreprises présentes sur la zone, le raccordement ferroviaire des bâtiments n'a finalement pas été réalisé par l'aménageur. L'Europe s'est même interrogé sur la pertinence des investissements publics liés à l'embranchement ferroviaire du parc alors que le potentiel d'utilisation par les acteurs de la zone était considéré comme très faible. Seul un fret ferroviaire longue distance aurait pu être pertinent (à destination de l'Italie par exemple), mais les schémas logistiques des groupes (grande distribution alimentaire et fret postal) présents ne s'y prêtent pas réellement.

Projet de raccordement ferroviaire du Parc des Bréguières

Plaquette actuelle de présentation de présentation du projet

L'embranchement ferré du parc est une priorité forte de la Communauté d'Agglomération Dracénoise et constitue un critère important pour l'implantation des investisseurs et des utilisateurs.

L'embranchement ferré de la desserte externe de la ZAC des Bréguières a coûté un peu plus de 3 millions d'€ hors taxes. Son financement a mobilisé tous les partenaires institutionnels et l'engagement financier des différents partenaires (Communauté d'Agglomération Dracénoise, Département, Région, État, Europe). Il témoigne de l'intérêt porté à ce projet. Une convention de cofinancement a formalisé ces engagements à l'été 2009. Le projet a également été sélectionné dans le cadre d'un programme opérationnel cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

L'aménageur LODRAC réalise l'ensemble de la desserte interne du Parc soit près de 3 km de voies ferrées collectives, pour un budget de plus d'1,6 million € à sa charge.

II – Socio-démographie de la CAD et du Parc des Breguières

Avant de présenter les caractéristiques socio-économiques du Parc des Bréguières (entreprises, emplois), celles de la CAD (chiffre clés de l'emploi et, surtout, mobilité constatée des salariés) sont développées. On peut supposer que les problématiques et les caractéristiques de la mobilité à l'échelle du territoire rejoignent celles des salariés de la zone logistique.

2.1 - Profil socio-démographique de la Communauté d'Agglomération Dracénoise

2.1.1 – Caractéristiques de la CAD : population et emplois

La CAD se distingue des autres territoires de Provence Verte, Cœur-du-Var et Fayence qui sont d'abord des territoires de développement de la résidence alors que la région de Draguignan se caractérise par l'importance, l'ancienneté mais également le **renouvellement de sa base économique** (place administrative importante pour l'Est du département et place militaire de tout premier ordre au niveau national).

Le futur SCOT Dracénien (**2018/2030**) prévoit par ailleurs une croissance continue de la population d'environ +1% soit 1100 habitants en plus en moyenne par an (**13.500 habitants en plus sur la période** avec une augmentation en valeur absolue des seniors et des jeunes).

Pour la Communauté d'Agglomération Dracénoise, en 2019, il y a **39 600 actifs** (8,5% de plus qu'en 2006). **89% de la population active résidente est en mesure de trouver un emploi sur le territoire**. 10% des actifs sont contraints d'exercer leur emploi en dehors du territoire. Le territoire peut donc être qualifié de « résident ».

SCOT concernés	Nombre d'habitants	Taux de concentration des emplois
SCOT DRACENIE	106.300 habitants	0,89
SCOT VAR ESTEREL Méditerranée	109.000 habitants	1,01
SCOT PROVENCE VERTE	116.000 habitants	0,67
SCOT FAYENCE	24.000 habitants	0,63
SCOT CŒUR DU VAR	40.000 habitants	0,71
Département du Var		0,92

Tableau 1. Taux de concentration des emplois au sein de la CAD en 2016 (INSEE)

Quand bien même le taux de concentration des emplois est de 89%, les flux entrants et sortants de la CAD témoignent de migrations quotidiennes importantes liées à l'exercice professionnel. L'entretien réalisé avec le Directeur des Transports et des Mobilités Durables nous a appris que, seuls, **2/3 des salariés de la communauté d'agglomération y sont effectivement résidents**. Aucune « enquête-ménage » n'a été réalisée depuis celle de 2007. Quelques résultats redressés sont présentés dans le paragraphe suivant pour nous donner une idée des migrations quotidiennes, mais la valeur des données, compte tenu de leur ancienneté et de l'évolution économique de la Dracénie, appellent à la prudence dans nos analyses.

2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de la CAD

S'agissant de la mobilité, le graphique suivant montre, qu'en **2016**, (dernières statistiques disponibles de l'INSEE) les déplacements journaliers lieu de résidence /lieu de travail se font principalement en voiture, camion ou fourgonnette (81,2%), le temps moyen des déplacements a par ailleurs été évalué à 56 mn.

L'utilisation du transport public reste encore limitée (3,2%). La ligne la plus utilisée est cependant celle qui relie Draguignan – Les Arcs (50% des voyages en bus) et dessert donc aussi les deux zones évoquées précédemment (Les Bréguières et Pont Rout). L'utilisation du transport collectif a par ailleurs diminué entre 2006 et 2016 avec une baisse de l'ordre de 0,4%.

Le vélo est encore très peu utilisé.

S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs, la gare des Arcs est la plus fréquentée avec près de 800 000 voyageurs par an utilisant, pour les 2/3, les lignes TER et, pour la partie restante, la ligne TGV.

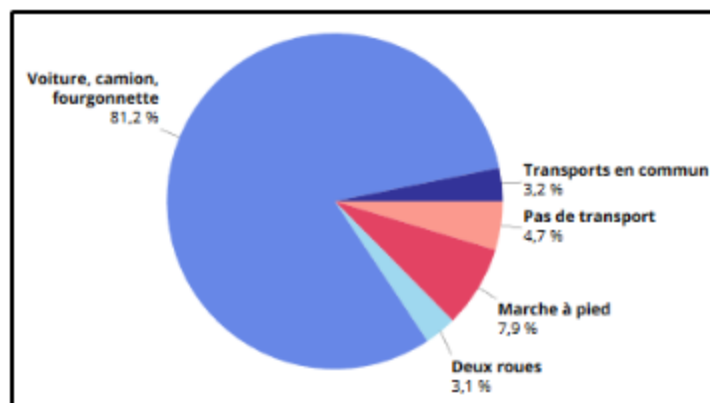


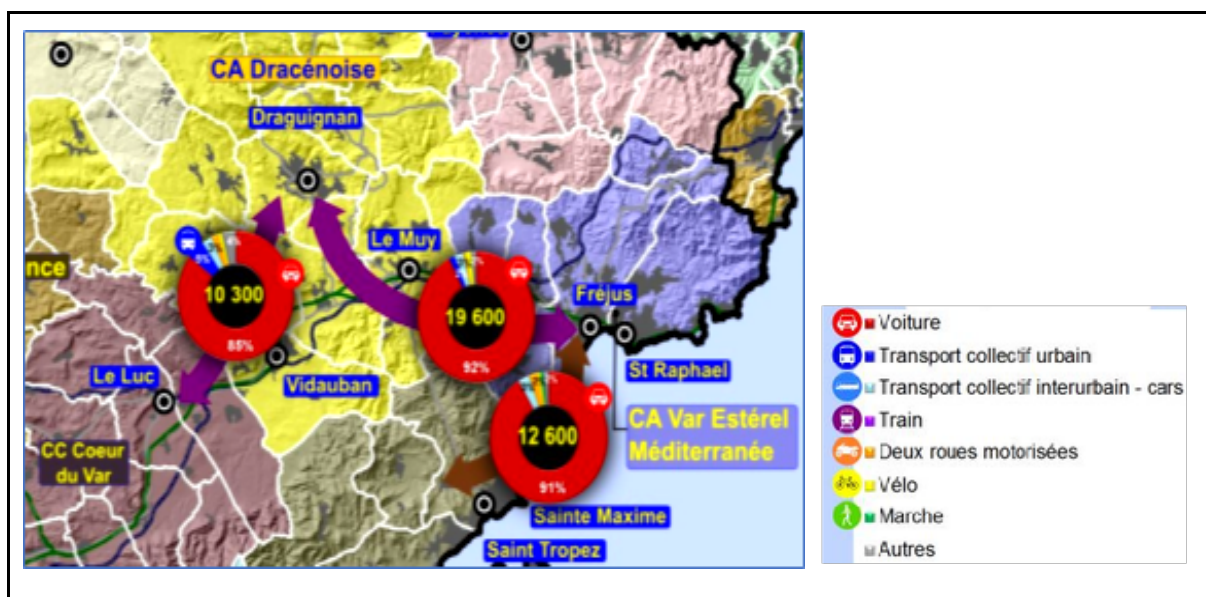
Figure 3. Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2016 (Insee, RP2016)

Le trafic routier a aussi fortement évolué ces dernières années avec le développement du tissu économique et l'augmentation de la population. Les comptages réalisés (Enquête Ménages – Déplacements notamment réalisée par l'INSEE entre 2007 et 2016, redressée au regard de l'évolution de la population et du développement économique et cartographiée sur le site de la Préfecture du Var) fournissent des informations sur l'utilisation des voies :

- LE MUY et échangeur avec A8 : niveaux élevés de fréquentation,
- RD d'accès à Draguignan : niveaux de trafic stables mais ils correspondent à la moitié des niveaux de trafic constatés entre Draguignan et Le Muy,
- RD555 (Les Arcs) : augmentation de 60% du trafic.

Les flux intra-communaux sont les plus importants et concernant près de 20 000 salariés, soit plus du double que les flux inter-communaux internes à la CAD. Les principaux flux entrants et sortants de la CAD sont en provenance et à destination des communautés d'agglomération Var Estérel Méditerranée et Cœur du Var. Approximativement, près de 10000 actifs en 2016 sortent de la CAD pour aller travailler et 5300 y entrent. A noter, toujours sur la base des résultats de cette enquête, que **la distance moyenne « domicile – travail » parcourue est de 14,1 km en 2016 et que le temps de parcours moyen quotidien des résidents de la CAD est le plus élevé du Var avec 60 minutes.**

Il y a par ailleurs un nombre important de « **grands navetteurs** » qui **représentent près de 3500 actifs** (soit 8,6% des actifs en 2016 avec une augmentation de 10% entre 2006 et 2016). Ils parcourent à eux seuls 45,8% des quelque 557 710 km des distances cumulées domicile – travail avec une progression de 5% environ entre 2006 et 2016.



S'agissant de ces migrations entre territoires, la carte suivante montre qu'elles concernent essentiellement **le travail (environ 40% des flux)** et les achats (environ 15%). Une partie des salariés des zones, Bréguières et Pont Rout, provient potentiellement des communautés d'agglomération voisines.

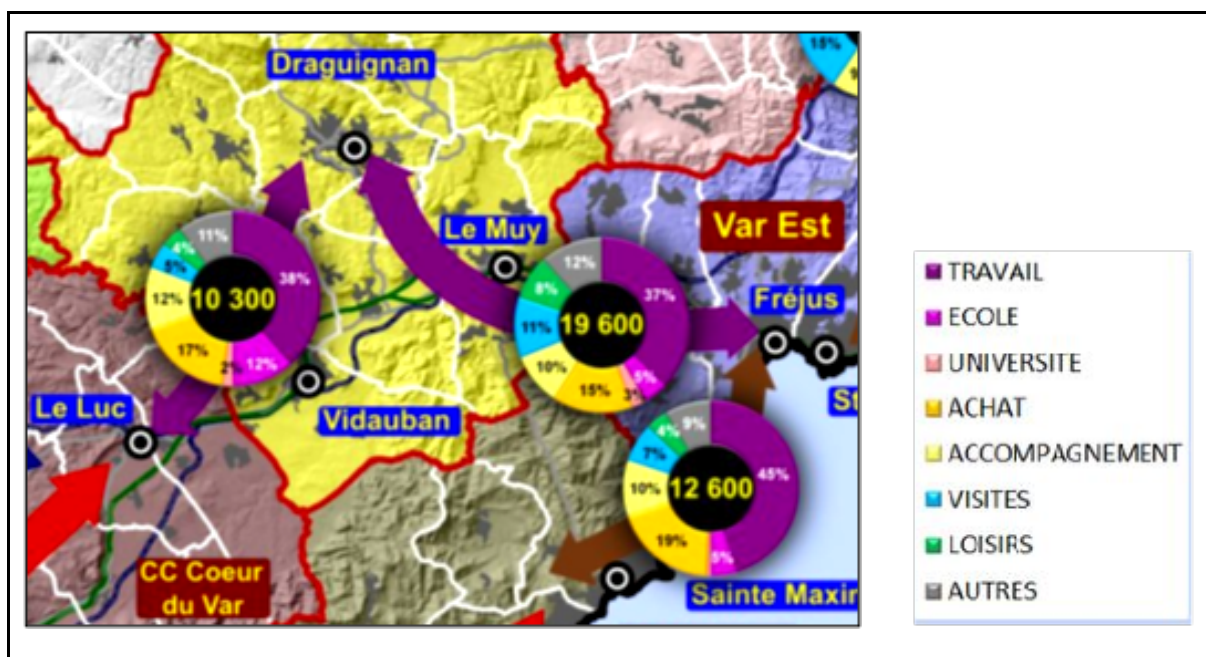


Figure 5. Motifs des déplacements entre communautés d'agglomérations (21/11/2016)

(Source : <http://www.var.gouv.fr/atlas-cartographique-scot-a6162.html>)

2.2 – Parc des Bréguières : entreprises et emplois

2.2.1 – Entreprises et nombre d'emplois

La parc des Bréguières compte donc actuellement **22 établissements pour 683 emplois auxquels vont s'ajouter ceux de la plate-forme Colissimo courant 2020**. Les entreprises qui y sont implantées sont essentiellement à vocation logistique et transport. Les plus gros employeurs actuellement sont **ID Logistics** qui gère la plate-forme régionale de distribution du Groupe Carrefour (formats hyper et supermarché), **LIDL** qui a implanté à la fois sa plate-forme régionale de distribution et sa direction régionale et **LA POSTE** qui, pour l'instant, exploite une plate-forme de préparation et de distribution du Courrier (PPDC). Se sont aussi implantés des transporteurs comme **GLS** (dès 2010 en même temps que LIDL) ou **DACHSER** (en 2015) dont une part importante de l'activité est dédiée aux enseignes de distribution présentes sur la zone et à La Poste. La liste complète des entreprises se trouve en annexe 1.

Les entreprises n'étant plus soumises depuis la LOM à l'obligation d'un plan de mobilité, le recueil d'informations s'est avéré difficile et il ne semble pas y avoir de mesures spécifiques, ni même de réflexions engagées concernant la mobilité de leurs salariés. Il faut noter par ailleurs que les horaires des sites logistiques coïncident souvent peu avec une offre de transport collectif ; des solutions individuelles peuvent s'avérer pertinentes (co-voiturage notamment). Quand à l'utilisation de modes actifs (marche ou vélo), là encore, la pénibilité des métiers (manutention) et les horaires posent la question de la sécurité (trajets de nuit, travail déjà fatigant, etc...). Les chiffres globaux de la mobilité des actifs au sein de la CAD montrent que ces solutions collectives et actives sont très peu utilisées.

2.2.2 – Caractéristiques des emplois

a) Parc des Bréguières

Compte tenu de la vocation du parc, la majorité des salariés sont employés dans les domaines de la logistique et du transport avec, on peut le supposer une majorité de personnels dédiée à l'exploitation. Le ratio habituel dans un entrepôt est de l'ordre de **80% de personnes en exploitation** (manutentionnaires, caristes, préparateurs de commandes, encadrement de proximité et

responsables d'exploitation) avec une **majorité d'agents ou d'employés logistiques** et **20% de personnes en gestion administrative**.

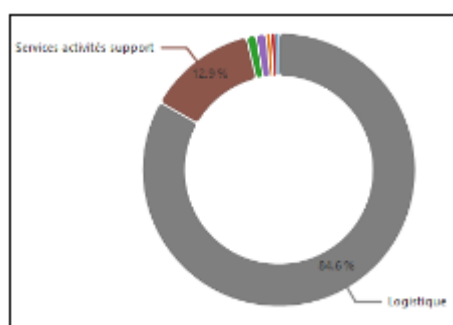


Figure 6. Répartition des emplois par secteur au sein du Parc des Bréguières

<https://fiches.sud-foncier-eco.fr/espaces-d-activites/0113/parc-des-breguieres-83-les-arcs.html>

Compte tenu de l'impact du coût de transport sur le pouvoir d'achat des salariés, il convient de rappeler quels sont les niveaux de salaire moyen en logistique et en transport. La part des dépenses en transport sur le revenu est un critère déterminant de sélection d'un emploi ; le transport est même devenu le poste le plus important de dépenses pour les ménages (INSEE, 2017).

Sur les 12 derniers mois, le salaire moyen d'un « **agent logistique de magasinage** » serait de **1655€ mensuels nets** avec un différentiel de +/- 5% selon le sexe. Cette rémunération mensuelle moyenne correspond aussi à celle des **chauffeurs-livreurs**. Celui d'un **responsable d'exploitation** avoisine les **2600 € nets en moyenne par mois**, tandis que pour un **responsable de site** (statut cadre), il serait en moyenne d'environ **3500 € nets par mois**.

b) ZAC Pont Roux

La ZAC Pont Rout jouxtant celle des Bréguières, il est apparu intéressant d'y regarder aussi la structure des emplois et des rémunérations. Même si les activités diffèrent et avec elles, les amplitudes horaires, l'objectif sera de voir quelle offre de mobilité durable peut être améliorée ou développée, si besoin, pour répondre aux attentes des personnels de ces deux zones.

Comme évoqué précédemment, cette zone compte 462 emplois répartis dans 46 établissements. Ils sont essentiellement dans le commerce (79,6% des effectifs) et, plus marginalement, les services aux particuliers (9,7%) et les services tertiaires supérieurs (4,6%). **PACA Distribution (Hyper U)** est le plus gros employeur de la zone **avec un effectif de 268 personnes** ; aucune autre entreprise ne dépasse les 30 salariés avec une majorité d'établissements inférieurs à 5 personnes. La seconde

entreprise qui a le plus gros effectif est dans le secteur de la restauration rapide, il s'agit de **MPA (Mc Donald's)** et elle emploie **28 personnes**.

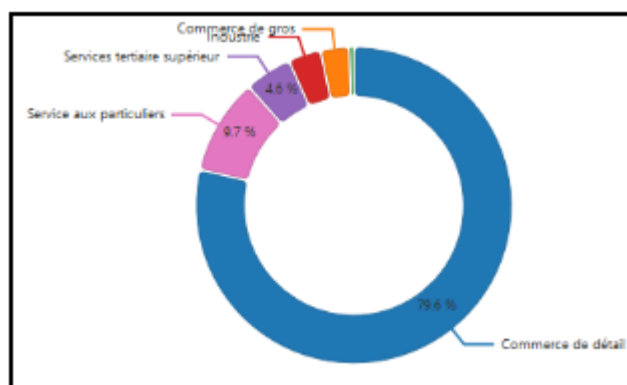


Figure 7. Répartition des emplois par secteur au sein de la ZAC Pont Rout

<https://fiches.sud-foncier-eco.fr/espaces-d-activites/0118/za-pont-rout-83-les-arcs.html>

La structure de l'emploi est similaire à celle de la logistique. La Fédération du Commerce et de la distribution indique en 2016 que 85 % des salariés sont à ranger dans la catégorie des ouvriers et employés, 8 % dans la catégorie des techniciens et agents de maîtrise et les 7 % restants seulement sont des cadres. Concernant les salaires, ils sont plus bas qu'en logistique. Un **employé de grande surface a un salaire moyen net mensuel de l'ordre de 1472 €**. Un **chef de rayon se situe autour de 2000 € nets par mois**.

2.2.3 – Mobilité des salariés des Bréguières : état des lieux

La demande d'informations sur la mobilité des salariés que nous avons faite auprès des entreprises concernées n'a pas aboutie. Le directeur des transports et des mobilités durables avoue n'avoir été contacté par aucune des entreprises du Parc des Bréguières à ce sujet. Seul une des entreprises de Pont Rout, Hyper U, s'est rapprochée de la communauté d'agglomération dans le cadre de la création d'un plan de mobilité.

La direction des transports et des mobilités de la CAD souligne que ces problématiques de déplacements des salariés n'a pas pour l'instant fait l'objet d'une attention particulière. C'est une des faiblesses de la réflexion en matière de déclinaison et d'adaptation de l'offre de transport collectif. Une analyse des flux et des besoins (nouvelle enquête ménages) est un projet sur lequel la

CAD souhaite effectivement se pencher prochainement (fin d'année 2020 si le nouvel exécutif le valide), mais en l'absence de moyens, ces études n'ont pour l'instant pas été conduites. Par ailleurs, les entreprises elles-mêmes ne sont jamais entrées en contact avec la CAD pour exprimer des besoins en la matière permettant un ajustement du réseau collectif, notamment en termes d'horaires ou d'ajout de desserte à proximité.

III – Mobilité flexible et partagée au sein de la CAD : offre actuelle et projets

3.1 – Pertinence de l'offre de transport actuelle par rapport aux besoins

Des premiers éléments d'analyse de l'offre de transport sont donnés dans le « diagnostic territorial » préalable au SCOT. Si nous en reprenons ici les principaux résultats, il est rappelé que ceux-ci se fondent sur des données anciennes qui ne permettent pas, au regard du développement économique et de la croissance de la population, d'avoir une connaissance actualisée des lacunes et des freins de l'offre de transport du territoire.

Nous avons donc complété cette analyse en identifiant les points et faibles de l'offre existante comparativement à l'utilisation de la voiture personnelle pour effectuer les trajets « domicile – travail ».

Nous nous sommes donc d'abord interrogés sur les facteurs qui pourraient inciter les salariés de ces zones à modifier leur comportement et pratiquer le report modal en commençant par analyser la part du budget transport dans le revenu des salariés concernés, de même que le temps de trajet « Domicile – Travail » qui nous semble aussi être un critère important associé à l'offre de transport collectif.

3.1.1 – Coût et temps de trajet moyen en faveur du véhicule personnel

Budget transport « domicile – travail » et temps de trajet en France

Une étude réalisée par l'INSEE (2017) montre que, pour les déplacements Domicile – Travail, le budget mensuel par personne des villes de moins de 20 000 habitants se situe entre 100 et 150 euros et pour les villes de 20 à 100 000 habitants autour de 100 euros. Il est concevable de considérer que ces sommes témoignent de l'effort que les ménages sont prêts à consentir pour se rendre sur leur lieu de travail. En conséquence, et dans la mesure où tous déplacements confondus, la part des dépenses pour le transport dans le revenu des ménages est de l'ordre de 16% / mois, on peut estimer qu'un **maximum de 10% sur un salaire moyen de 1655 € net mensuel**

est acceptable. Il faut tenir compte du fait que les loyers sont aussi très élevés dans la région et que l'arbitrage se fait souvent en faveur de la **qualité de vie et donc du logement**, critère auquel s'ajoute **le temps de trajet**.

Concernant ce temps de trajet, une étude réalisée par l'INSEE en 2015 et publiée début 2019 montre qu'il est en France de **30 minutes en moyenne**. Hors région parisienne et grandes métropoles où il est plus élevé, le **temps moyen de trajet consenti se situe généralement en dessous des 30 minutes**.

Le tableau suivant présente une estimation du coût et du temps de trajet (jusqu'à 45 minutes) autour du Parc des Bréguières. Ces estimations ont été faites sur la base d'un A/R par jour pendant 5 jours sur 4 semaines. Les données sont issues de *Viamichelin*. En prenant pour référence un salaire moyen de 1655 € / mois, une estimation de la part des dépenses en transport « domicile – travail » / revenu net mensuel permettra de comparer aussi avec les autres offres, notamment de transport collectif.

Depuis	Temps de trajet	Coût trajet à Coût mensuel à Part dans le revenu net mensuel
Le Muy	9 minutes	0,80 € à 32 € / mois à 1,93 % du RNM
Draguignan	15 minutes	1,40 € à 56 € / mois à 3,83 % du RNM
Flayoc	20 minutes	1,78 € à 71,20 € / mois à 4,30 % du RNM
Fréjus	22 minutes	4,01 € à 160 € / mois à 9,66 % du RNM
Brignoles	34 minutes	6,72 € à 268.80 € / mois à 16,24 % du RNM
Gonfaron	34 minutes	3,09 € à 123,60 € / mois à 7,46 % du RNM
Cuers	36 minutes	9,09 € à 363,60 € / mois à 21,96 % du RNM
Salerne	37 minutes	3,29 € à 131,60 € / mois à 7,65 % du RNM
Cannes	44 minutes	10,89 € à 435,60 € / mois à 26,32 % du RNM
Aups	45 minutes	4,09 € à 163,60 € / mois à 9,88 % du RNM
Fayence	48 minutes	4,25 € à 170 € / mois à 10,27 % du RNM

Tableau 2. Estimation du coût et du temps de trajet (jusqu'à 45 minutes) autour du Parc des Bréguières
(Source : calculé à partir du site « Viamichelin.fr »)

Le tableau précédent met en évidence qu'à 30 minutes du site des Bréguières, la part du transport dans le revenu mensuel correspond à la moyenne nationale. Ce qui signifie aussi qu'entrant dans ce que les Français semble trouver acceptable pour se rendre sur leur lieu de travail, sachant qu'ils peuvent le déduire fiscalement et en réduire encore l'impact, **le coût de transport n'est *a priori* pas un facteur incitant à un changement de comportement** pour les salariés qui résident au sein de la CAD ou dans les communes limitrophes. Ce qui explique aussi que le recours très limité au co-voiturage sur de courtes distances, au-delà de ses nombreux autres freins.

3.1.2 – Insuffisance de l'offre de co-voiturage

A l'initiative du Département du Var et de la Chambre de Commerce et d'Industrie, la CAD et les autres Autorités Organisatrices de la Mobilité varoises, ont travaillé, il y a quelques années, à la création d'un site internet de covoiturage à destination des actifs (**Covoit83.fr**), mais pas seulement. Il avait pour objectif de combler l'absence de liaisons dans certains secteurs et recensait les aires de covoiturage aménagées présentes dans le département.

Le site existe toujours, mais son utilisation n'est pas effective. La direction des transports et des mobilités souligne que le « co-voiturage » est passé du giron des villes et communautés d'agglomération à celui des régions sans que les projets en cours ou de nouveaux projets soient initiés. Celui de la CAD a progressivement été abandonné. En l'absence de communication et de nouvelles aires de co-voiturage adaptée à la structure des déplacements, les usagers potentiels ne se sont pas approprié la démarche. Cela laisse supposer, qu'au-delà des freins habituels à l'utilisation de ce mode de déplacement, l'absence de visibilité du site et le démarche dans son ensemble est un facteur aggravant. Il ne suffit pas de créer l'offre pour que les usagers se l'approprient.

L'échec de ce projet témoigne à la fois des difficultés liées au transfert mouvant de responsabilités (la loi LOM les a séparées entre communautés d'agglomérations et régions) en impliquant aussi les employeurs. La mobilité des salariés fait désormais partie des thématiques obligatoires du dialogue social et ce n'est qu'en l'absence de ce dialogue que le Plan de mobilité est obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés. Il témoigne aussi des freins habituels relevés au travers d'une analyse par le CEREMA en 2018 de toutes les études sur le sujet et de nombreux projets conduits par les collectivités territoriales, les opérateurs de transport publics et privés, les sociétés d'autoroute et, évidemment, les acteurs dédiés (plates-formes) qu'elles soient solidaires ou non. Parmi ces freins, la méconnaissance de l'offre par les utilisateurs est un des principaux. S'y ajoutent les freins psychologiques (organisation quotidienne des déplacements complexe et contraignant – travail, école, courses, etc..., peur de perdre son autonomie, manque de confiance dans l'autre, le manque de

confiance dans utilisation du smart phone (partage de données privées, notamment de géolocalisation) et des applications numériques, sociabilité forcée, sentiment d'insécurité, organisation fastidieuse des déplacements, fracture numérique, clarté de la réglementation fiscale et sociale, etc...). Au-delà des questions de création physique de ces services (investissement dans les parkings dédiés, réglementation de ces aires de co-voiturage, etc...), **l'évaluation coût / avantage par les usagers potentiels ne favorise pas son utilisation sur les trajets du quotidien, en particulier pour les familles pour lesquelles ces déplacements sont souvent complexes et contraignants.**

3.1.3 – Adéquation du réseau de transport collectif aux besoins des salariés

Les données transmises par la direction des transports de la CAD témoignent d'une augmentation de 10% (environ 700 000 validations en 2019) par rapport à 2018 avec l'adoption d'un **nouveau réseau Ted Bus** dès le septembre 2018. Le réseau est cependant majoritairement utilisé par les scolaires même si de plus en plus de jeunes actifs (2^{ème} position) et de retraités (3^{ème} position) y font appel.

Toujours d'après la direction des transports, le réseau est correctement maillé sur l'ensemble du territoire (cohérent avec l'aménagement du territoire caractérisé par un mitage urbain) mais l'offre reste assez faible même si elle a été renforcée à Draguignan en 2018 (1 bus toutes les 20 à 30' sur les lignes principales) et la liaison vers la gare des Arcs/Draguignan située sur la commune des Arcs avec 27 AR/jour et qui représente 35% des validations. Le réseau urbain à Draguignan représente 40% des validations.

Une récente analyse de l'AUDAT (2019) montre que le transport collectif dans le Var est d'autant plus utilisé que les actifs sont éloignés de leur lieu de travail. Lorsque celui-ci se situe à moins de 2 km de leur domicile, ils ne sont que 5% à utiliser les transports collectifs contre 10% pour ceux qui travaillent à plus de 40 km de chez eux. La réduction du temps de parcours (Ligne Express Régionales et Trains Express Régionaux), le développement d'une offre de co-voiturage (plus utilisée pour les trajets longue distance que courte distance), une articulation physique et informationnelle entre réseaux sont trois leviers majeurs pour agir sur ces trajets longue distance. Même si sur ces différents leviers, des progrès ont été fait ces dernières années, les temps de parcours restent importants en transport collectif et l'offre de co-voiturage est à développer, en particulier les aires de stationnement saturées à 75% dans le Var.

Compte-tenu des échanges inter-communautés, les **LER** les plus utilisées sont les lignes routières Zou! vers Fréjus/ St Raphaël avec une évaluation positive de la desserte par la Direction des transports de la CAD qui estime que celle-ci est plutôt bonne, contrairement aux autres axes organisé

par la Région dont l'offre reste modeste. Pour les **TER**, la gare des Arcs est le principal point de connexion, l'autre est Vidauban, avec des trajets principalement orientés vers Nice ou Toulon pour lesquels la CAD a peu de données. Le service est efficace en temps normal, mais malgré les améliorations, le niveau de qualité de service reste problématique.

3.2 – Les projets en matière de mobilité identifiés dans le SCOT et le PADD

En matière de transport, plusieurs projets ont donc été identifiés dans le cadre du SCOT. Ils visent notamment à **favoriser le report modal** (utilisation accrue du transport collectif), **réduire les externalités environnementales négatives**, ainsi que la **congestion routière**. Le développement des **modes de transport actifs** (marche à pied, vélo) est aussi souhaitée par la communauté d'agglomération, particulièrement en centre-ville, mais aussi dans le cadre de la valorisation du patrimoine du territoire (tourisme). Les voies douces créées pourraient cependant aussi être utilisées dans le cadre des déplacements « domicile – travail ».

Ces projets représentent autant d'opportunités de mobilité durable à court, moyen et long terme pour les salariés du parc des Bréguières et ceux, futurs, de la nouvelle ZAE « Arc Sud » sur la commune du Muy. Ils sont présentés ici en fonction de leur faisabilité à court et long terme ; certains étant encore à l'étude.

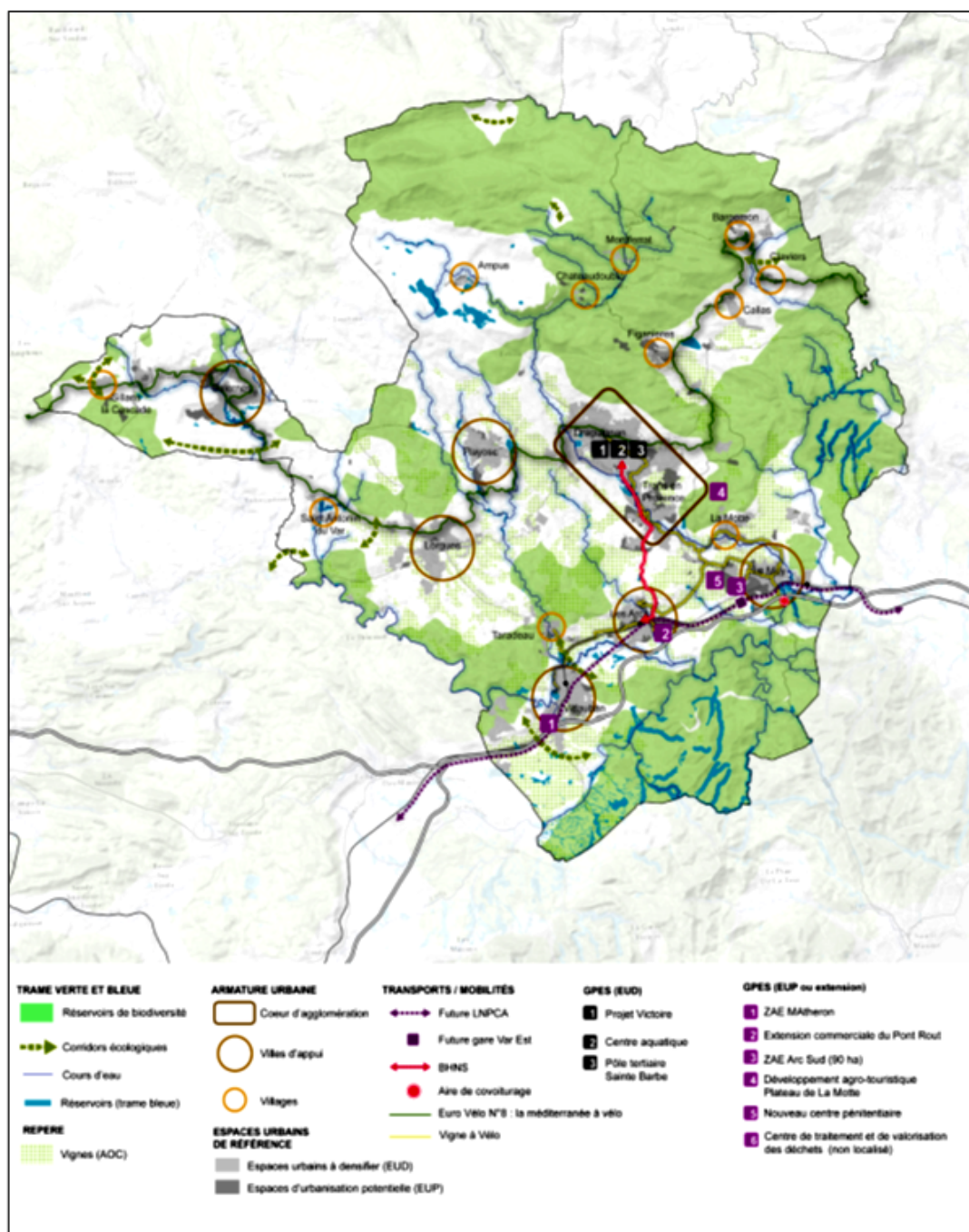


Figure 8. Projets de développement (PADD de la Dracénie)

3.2.1 – Projets à court / moyen terme

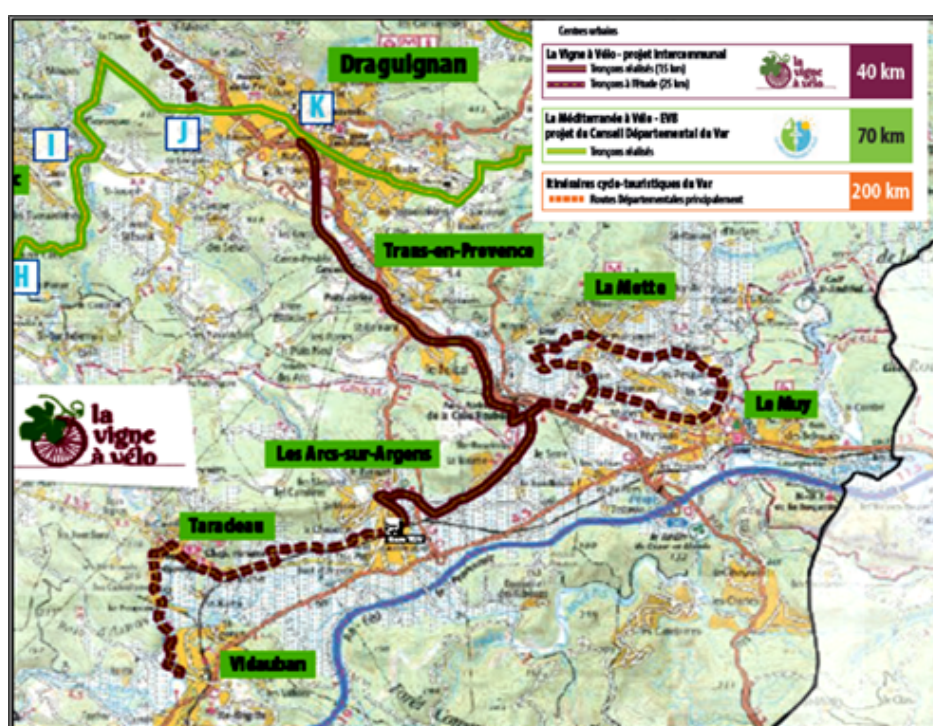
- **Aire de covoiturage au droit de l'A8** qui, même si elle est consommatrice d'espace, devrait avoir un impact positif sur la réduction des émissions de GES, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores, au-delà de la réduction de la consommation énergétique. Quelques autres projets complémentaires à l'aire du Muy existent dans différentes communes mais la Direction des transports de la CAD

indique qu'il n'y a pas de politique bien définie en ce domaine. La gouvernance locale attend beaucoup du comité des partenaires inscrit dans la LOM qui devrait permettre de réunir tous les acteurs économiques concernés et de les accompagner sur la méthodologie. Elle attend aussi de voir comment la Région se saisit de cette problématique avec le nouveau cadrage de la LOM.

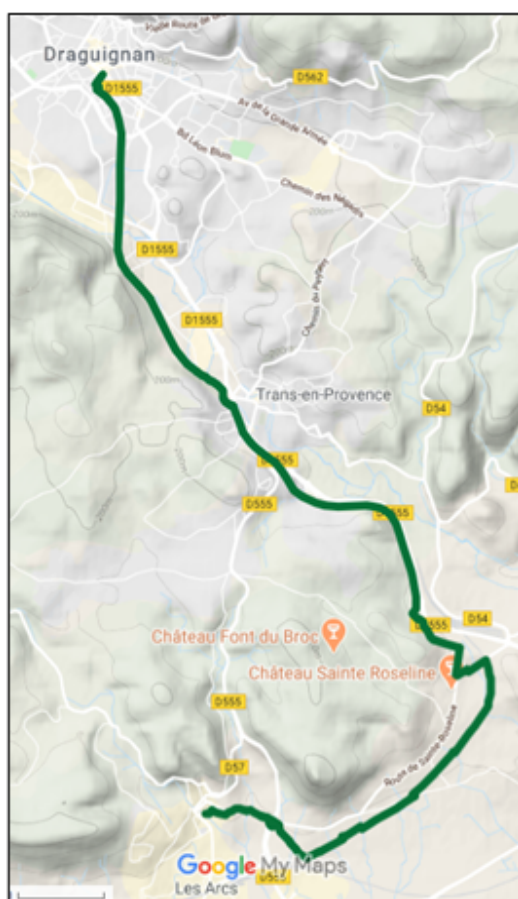
- **Voie verte et pistes cyclables**

En adéquation avec les retombées territoriales positives observées à l'échelle nationale et européenne en matière de tourisme cyclable, la CAD étudie la faisabilité d'une voie verte de 20 à 25 km sillonnant les paysages viticoles du sud de l'agglomération, de Vidauban à La Motte, pour se connecter *via* des vélo-routes sur la voie verte européenne qui traversera le Var et la Dracénie sur l'emprise de la voie de l'ancien "train des pignes" de Rians à Montauroux.

Il existe déjà un réseau de « voies douces » que la CAD se propose encore de développer dans le cadre du projet « La Vigne à Vélo ».



Le réseau « Vignes à Vélo »



Tronçons actuels « La Vigne à vélo »

- Draguignan - Trans-en-Provence 3,5 km
- Trans-en-Provence - Sainte Roseline 5,5 km
- Sainte Roseline - Les Arcs sur Argens 4,5 km

Un parcours total de 13,5 km avec un dénivelé d'environ 110 m

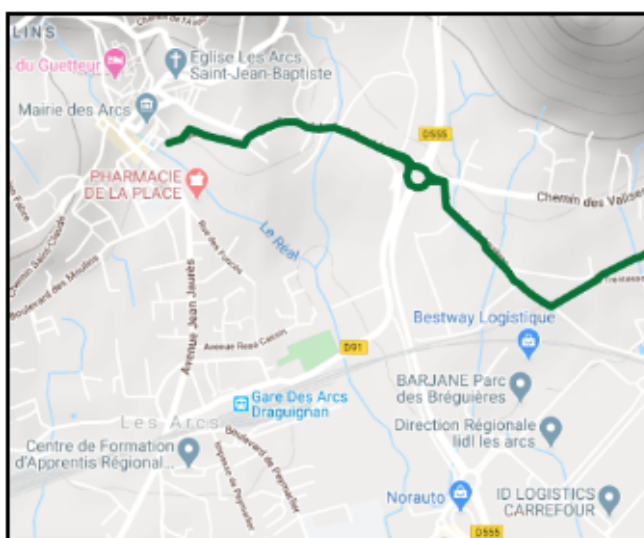


Figure 9. Tronçon du réseau « Vignes à vélo » passant à proximité du Parc des Bréguières

Selon la Direction des transports, des salariés de la CAD (sans en connaître le nombre) utilisent ces voies et parcourent 10 km chaque jour à vélo.

Le développement de cette mobilité est une démarche importante de la CAD depuis l'adoption d'un plan de transition énergétique et la réponse à l'appel à projet « Vélo et Territoires » de l'Ademe. Le plan d'actions a été approuvé et une chargée de mission a été recrutée depuis janvier 2020. C'est un sujet qui fait consensus et qui est inscrit dans les programmes budgétaires avec près de 4 à 5M€ pour l'aménagement de voies intercommunales à destination aussi et potentiellement des actifs.

3.2.2 – Projets encore à l'étude ou abandonnés

Au-delà de ces projets, d'autres études ont été conduites par la CAD ou ses partenaires avec la formalisation plus ou moins aboutie de projets :

- **Ligne de transports en commun (BHNS)** en site propre « Arc Sud-Cœur d'agglomération » et « pôle d'échange multimodal ».

Le projet initial avait avorté en raison d'arbitrage politique en 2014 mais il a été remis à l'agenda dans le cadre des études de la LNPCA. Il sera étudié spécifiquement le raccordement de Draguignan en THNS laissant libre le mode et le niveau de service. Il s'agit plutôt d'irriguer Draguignan, coupée du ferroviaire, considérant que de nombreux emplois essentiellement administratifs sont au centre-ville.

- **La Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur Var-Est** avec une gare prévue aux Arcs – Le Muy, considérée comme « Gare d'intérêt national » dans le SRADETT 2019. C'est évidemment un des projets prioritaires au niveau de la Région SUD qui est encore en discussion concernant son tracé définitif.

•



- **Raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire**

Une étude prospective, cofinancée par l'Etat, la Région, le Département, RFF et la CAD a pour objectif d'étudier l'opportunité et la faisabilité de toutes les solutions de raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire de la gare des Arcs. Le projet d'un BHNS reste actif, tandis que le raccordement ferré semble abandonné. Au-delà des investissements que nécessiterait la remise en service de la voie, l'agglomération a acheté l'emprise foncière et à réaliser l'infrastructure cyclable "la vigne à vélo"

plébiscitée par la population. Il apparaît donc inenvisageable à ce stade de réutiliser cette plate-forme à des fins de sites propres pour une infrastructure de transport en raison de son succès et de sa fréquentation par les promeneurs et cyclistes.

Conclusion

La mobilité flexible et partagée en provenance et à destination du parc des Bréguières, et plus globalement au sein de la CAD ou entre communautés d'agglomérations pour les trajets « Domicile – Travail » n'est actuellement pas une préoccupation majeure des acteurs locaux qu'il s'agisse des entreprises, des communes ou de la CAD qui souhaite toutefois s'engager dans cette réflexion avec une phase de recueil des données qui devrait débuter, si le nouvel exécutif le valide, fin d'année 2020.

L'implication des entreprises reste limitée d'autant que les plans de mobilité ne sont plus obligatoires avec la LOM si ce sujet est abordé par les CHSCT. Il n'y a pas non plus au niveau du Parc des Bréguières ou de Pont Roue, de syndicat de zone susceptible de s'approprier ces sujets. Au niveau de la CAD, les efforts ont surtout porté sur l'amélioration des transports scolaires avec une adaptation du réseau Ted bus et le développement de modes actifs (vélo et marche) destinés plutôt au tourisme, mais possiblement empruntés par des salariés sur des distances d'environ 10 km. Concernant le covoiturage, pertinent compte des distances parcourues par les salariés et des temps de trajet moyen, des projets de parking sont en cours, mais concernant le développement et la valorisation de l'offre (site internet dédié, communication sur l'offre, etc...), les acteurs locaux sont en attente d'actions de la Région et de la mise en place des Comités de partenaires prévus dans la LOM.

L'analyse de cette zone met en exergue la complexité des processus de décision (responsabilités et financements partagés entre communes, communautés d'agglomération et Région, sujettes par ailleurs à évolution dans le cadre de nouvelles législations) et l'articulation parfois difficile entre des objectifs de préservation environnementale (artificialisation des sols par exemple) et de mobilité durable (le projet BHNS en est un exemple). Elle met aussi en exergue le manque de relais (syndicats de zones, entreprises) pour initier et déployer des offres simples (co-voiturage par exemple) mais pertinentes compte tenu des caractéristiques de la mobilité des salariés.

Au-delà du fait que l'information n'est pas disponible (enquêtes anciennes), la gouvernance de tels projets suppose une « coordination » importante entre l'ensemble des parties prenantes qui implique des moyens humains comme financiers. Ces projets sont donc souvent retardés dans leur initialisation avec un processus de décision et de déploiement qui s'avère alors très long et, compte tenu du partage de responsabilités et de ses évolutions, n'est pas toujours réalisés jusqu'à son terme dans les meilleures conditions (l'exemple du site Covoit83.fr l'illustre).

Annexe 1 – Liste des entreprises et nombre d’emplois du parc des Bréguières

Source : Chambre de Commerce et d’Industrie (2018)

Siret	Raison sociale	Activité principale	Effectif CCI
72205746002128	AXA FRANCE IARD	Autres assurances	0
53386817000044	BESTWAY FRANCE	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et verres en grandes surfaces (400 m ² et plus)	1
50871604000037	BPM IMMOBILIER	Promotion immobilière de logements	6
53060579900226	EUROTRANSPHARMA	Transports routiers de fret de proximité	31
43369186200869	ID LOGISTICS FRANCE	Entreposage et stockage non frigorifique	129
35600000041065	LA POSTE	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	109
35600000068872	LA POSTE	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	0
34326262216970	LIDL	Entreposage et stockage non frigorifique	203
42995529713696	MANPOWER FRANCE	Activités des agences de travail temporaire	15
52961120400031	PERRENOT BRIGNOLES	Transports routiers de fret de proximité	39
38298643800176	PETIT FORESTIER MEUBLES	Location et location-bail d'autres machines, équipements et biens matériels n.c.a.	1
83125613600035	RAS 720	Activités des agences de travail temporaire	1
95450797608240	SA LYONNAISE DE BANQUE	Autres intermédiations monétaires	6
39285767800057	SARL NTC INTERNATIONAL	Fabrication d'aliments homogénéisés et diététiques	2
79357209000017	SAS AJS GROUP	Autres commerces de détail alimentaires en magasin spécialisé	0
54665033401691	SAS DACHSER FRANCE	Transports routiers de fret interurbains	43
31533401102101	SAS GENERAL LOGISTICS SYSTEMS FRANCE	Affrètement et organisation des transports	16
80022340600029	SAS INSIDE STAFFING BY ADEQUAT 136	Activités des agences de travail temporaire	71
34299394600165	SAS IRON MOUNTAIN FRANCE	Entreposage et stockage non frigorifique	6
44101302600030	SAS PASTOR VAR	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures pour la plomberie et le chauffage	2
50861679400048	SNC LIDL ENERGIE	Production d'électricité	0
41472510100094	THALES ALENIA SPACE FRANCE	Entreposage et stockage non frigorifique	2

PARCS D'ACTIVITES DE L'ANJOLY ET DES ESTROUBLANS

Vitrolles

Sommaire

I – Les parcs de l’Anjoly et des Estroublans dans leur contexte économique et social	54
1.1 – Politique de développement économique et d’aménagement du territoire vitrollais en lien avec les objectifs de la Région Sud	54
1.1.1 – Les enjeux dans le SRADETT : projets prioritaires identifiés	56
1.1.2 – Le SCOT de la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aix : les projets	57
1.2 – Les Parcs de l’Anjoly et des Estroublans : enjeux et perspectives	58
1.2.1 – Présentation générale des Parcs de l’Anjoly et des Estroublans	58
1.2.2 – Projets de développement	59
II – Socio-démographie de la Métropole Aix Marseille Provence et des Parcs de l’Anjoly et des Estroublans	60
2.1 - Profil socio-démographique de Vitrolles	60
2.1.1 – Caractéristiques de Vitrolles : population et emplois	60
2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de l’aire métropolitaine et autour de Vitrolles	62
2.2 – Parcs de l’Anjoly et des Estroublans: entreprises et emplois	65
2.2.1 – Entreprises et nombre d’emplois	65
2.2.2 – Mobilité des salariés des parcs de l’Anjoly et des Estroublans : état des lieux	66
III – Mobilité flexible et partagée vers les parcs de l’Anjoly et des Estroublans : offre actuelle et projets	68
3.1 – Les équipements et l’offre de mobilité flexible et partagée	68
3.2 Les initiatives locales de mobilité flexible et partagée dans les zones Anjoly-Estroublans portées par Vitropole Entreprendre	71

Située dans l'aire urbaine de Marseille et dans la communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA), la commune de Vitrolles est le quatrième pôle économique des Bouches-du-Rhône et le deuxième de la communauté d'agglomération.

L'implantation de l'industrie aéronautique et l'industrialisation du territoire vitrollais ont radicalement changé la physionomie de Vitrolles. L'aéroport Marseille-Provence construit en 1920 puis la création du Port de Fos en 1970 ont favorisé une forte urbanisation de l'Etang de Berre. A l'aide de subventions, Vitrolles construit dès les années 60 de nouvelles habitations répondant aux besoins de main d'œuvre croissant. Parallèlement, Vitrolles se dote dès les années 60, d'infrastructures routières et ferroviaires majeures favorisant l'implantation d'un vaste espace économique et commercial au Sud de la Commune.

Le développement urbain de Vitrolles est aujourd'hui contraint par le relief qui contribue à définir des limites naturelles à la ville. Au Sud de l'autoroute A7 se situent la majorité des zones d'activités économiques de la commune de Villes tandis que le Nord de cette voie est destinée à l'habitation.

La commune de Vitrolles bénéficie d'un positionnement privilégié au sein de l'espace Métropolitain, au travers notamment :

- d'une desserte exceptionnelle avec la proximité d'infrastructures nationales et internationales : gare TGV de l'Arbois, aéroport Marseille/Provence mais également les autoroutes A7 et A55 , la gare VAMP (Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence), le réseau de transports en commun.
- d'un foncier encore disponible (terrains, potentiel de densification, renouvellement ...) sur ses espaces d'activités des Estroublans, de Couperigneet aux abords de la gare.

Avec la spécialisation de ses parcs d'activités et leur rayonnement au-delà des limites territoriales, Vitrolles présente un fort potentiel de développement économique et favorise l'accueil de grandes entreprises sur son territoire. Les secteurs les plus représentés sur la commune : les services (transport et logistique notamment), le commerce, l'industrie, le BTP.

Plusieurs parcs d'activités sont présents sur Vitrolles (figure 2) :

- Les Estroublans : 296 hectares, Industrie et divers. Créée au début des années 1960, la zone des Estroublans demeure la principale zone du pôle vitrollais. D'abord industrielle, elle s'est diversifiée au fil du temps et présente aujourd'hui un profil assez généraliste. Les zones créées par la suite sont plus spécialisées.
- L'Anjoly : 95 hectares, Transport et logistique
- Couperigne : 150 hectares, Transport et logistique

- Les Cadestaux : 72 hectares, Transport et logistique
- Les Bagnols : 26 hectares, Industrie
- La Bastide Blanche : 26 hectares, Services et commerce
- Le Liourat : 28 hectares, Services et commerce
- Parc du Griffon : 15 hectares, Services
- Ferme de Croze : 9 hectares, Services et commerce

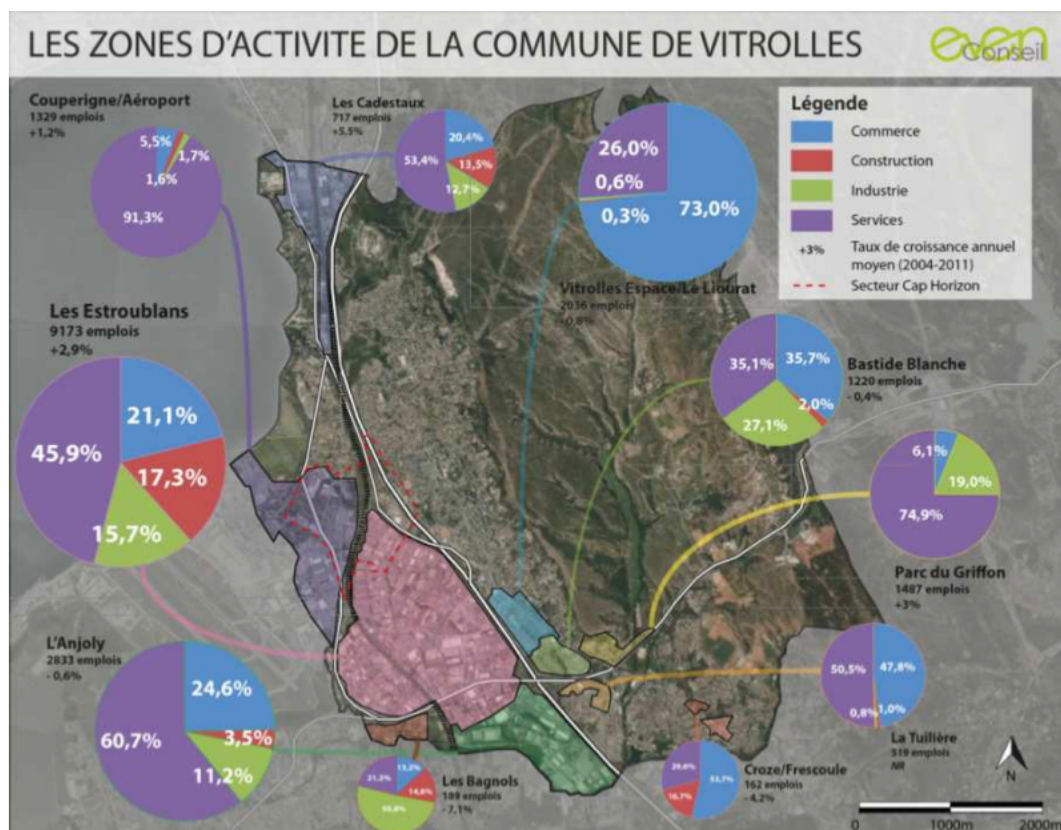


Figure 2. Zones d'activités de la commune de Vitrolles (Rapport Cap Horizon)

1.1.1 – Les enjeux dans le SRADETT : projets prioritaires identifiés

Extraits du SRADETT

Rapport final – Décembre 2019

<https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional/>

CONSOLIDER LES DYNAMIQUES DES CENTRES URBAINS RÉGIONAUX

Le SRADETT identifie les centres urbains régionaux suivants, ayant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique, la formation, le développement des services et l'organisation des transports: Aubagne, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Martigues, Istres, Salon,

Pertuis, Hyères, Cannes, Grasse, Antibes, Menton, Cavaillon, Carpentras, Orange, Arles et Apt, Gap, Digne, Fréjus/Saint-Raphaël, Draguignan, Brignoles, Manosque, Briançon

Outre les centralités métropolitaines réparties sur l'axe littoral et rhodanien, l'organisation du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur prend appui sur des centres urbains de niveau régional, qui jouent un rôle essentiel dans l'équilibre du territoire régional, mais présentent, pour certains d'entre eux, un fort enjeu de redynamisation.

Généralement situés au cœur des espaces métropolisés et espaces d'équilibre régional, ils sont dans ce dernier cas le plus souvent chefs-lieux de communautés d'agglomération et de communautés de communes et constituent des zones d'emploi.

Un rôle majeur pour assurer une organisation équilibrée du territoire régional

Dans la stratégie urbaine régionale, ces centres urbains régionaux se distribuent essentiellement au sein des espaces dits «les plus métropolisés» et au sein des « espaces d'équilibre régional ». Ce positionnement différencié conduit à distinguer des vocations distinctes. Les centres urbains régionaux situés au sein des espaces métropolisés ont vocation à consolider leur rôle d'appui au développement métropolitain.

C'est le cas d'Aubagne, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Martigues, Istres, Salon et Pertuis pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, etc.

Le territoire organisé : un territoire polycentrique à structurer

L'enjeu clé de la mobilité, l'échelle des déplacements quotidiens est marquée par la prépondérance de l'usage de la voiture individuelle. Le recours limité aux transports en commun est accentué dans les villes principales comme Toulon, Antibes, Cannes (15 % des habitants ayant un emploi utilisent les transports en commun), comme dans les pôles secondaires des grandes aires urbaines où cette part se situe en deçà de 10 % (Istres, Marignane, Vitrolles, La Penne-sur-Huveaune, Rousset, Le Pontet, Monteux, Carros, Valbonne, La Garde...).

1.1.2 – Le SCOT de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix : les projets

Le Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Aix a été réalisé et publié en 2015. Il souligne les attraits et avantages de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence mais également les difficultés, liées à certains retards d'infrastructures, notamment en ce qui concerne les mobilités, des disparités socio-spatiales, des impacts environnementaux croissants, etc. Concernant plus précisément Vitrolles, plusieurs éléments saillants sont abordés.

- Une forte représentation des fonctions métropolitaines

Vitrolles assure d'importantes fonctions économiques de niveau métropolitain, notamment dans le commerce de gros et la logistique. La part des fonctions métropolitaines dans l'emploi est relativement élevée, toutefois les cadres représentent une part plus faible des emplois à Vitrolles que dans l'ensemble de la CPA (9,4 % des emplois contre 13,6 % dans la CPA).

- Le transport routier apparaît comme la principale source de nuisance sonore en Pays d'Aix

Le bilan des sources de bruit par communes montre que Vitrolles fait partie des 3 communes concernées par l'ensemble des nuisances c'est-à-dire le bruit ferré, le bruit aérien, et le bruit routier.

- Améliorer l'attractivité des transports collectifs pour réduire l'usage de la voiture et agir sur les temps de déplacements

La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé, ce qui génère des risques, des nuisances et contribue à la saturation des axes routiers. Cette saturation pénalise grandement les temps de déplacements domicile - travail de manière récurrente sur certaines liaisons autoroutières, notamment Vitrolles-Marseille.

- Vitrolles : requalification des Estroublans et de Couperigne

Le SCOT considère que les zones des Estroublans et Couperigne et sont les plus à même d'accueillir les filières stratégiques pour le développement futur. La requalification de la zone des Estroublans et de Couperigne a fait l'objet d'un projet intitulé « CAP HORIZON », qui a plusieurs objectifs :

- Placer Vitrolles au cœur d'un développement économique d'envergure en créant les conditions d'accueil des futurs acteurs économiques, cibles du Projet Henri Fabre ;
- Positionner la gare VAMP comme un véritable pôle d'échanges intégré au cœur d'un espace économique de rayonnement métropolitain, et facilitant les connexions entre les espaces d'activités et les espaces résidentiels ;
- Réconcilier la ville avec son espace d'activités : première amorce de renouvellement urbain, le projet d'aménagement permettra à la ville d'initier la reconquête de ses espaces d'activités, notamment celui des Estroublans ;
- Devenir un quartier exemplaire et performant : il s'agira de concevoir un quartier qui offre de réelles qualités urbaines, architecturales, environnementales et paysagères, propice à l'émergence d'un lieu d'urbanité, un nouvel espace de vie ouvert sur les quartiers périphériques, permettant enfin de relier le plateau inférieur au reste de la ville.

1.2 – Les Parcs de l'Anjoly et des Estroublans : enjeux et perspectives

1.2.1 – Présentation générale des Parcs de l'Anjoly et des Estroublans

La commune compte deux zones industrielles situées au Sud-Ouest du territoire : la ZI des Estroublans et la ZI de l'Anjoly. Ce vaste secteur, qui figure comme l'une des plus importantes zones industrielles du département, représente 439 ha, soit 12% du territoire communal.

- Les Estroublans : 296 hectares, : transport, stockage, industriel, tertiaire

La zone des Estroublans, créée en 1962, demeure la principale zone d'activités du pôle vitrollais. D'abord industrielle, elle s'est diversifiée au fil du temps et présente aujourd'hui un profil assez généraliste. Les zones créées par la suite sont plus spécialisées.

Le diagnostic proposé lors du projet de CAP Horizon dans le cadre du SCOT, met en évidence que la zone d'activité des Estroublans présente un paysage bâti de faible qualité. Plusieurs espaces ne sont pas entretenus, voire même en friche. Il n'existe aucun aménagement favorisant les modes de déplacements doux. Au-delà d'une qualité paysagère médiocre, cet espace est soumis à de nombreux problèmes dus à la mauvaise gestion des eaux pluviales. Le risque d'inondation est en effet élevé lors d'épisodes pluvieux intenses du fait de l'imperméabilisation quasi intégrale du sol. La mise en place de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales telles que des noues pourraient réduire ce risque.

Pour autant, le secteur des Estroublans bénéficie d'une position stratégique avec la proximité de la gare VAMP et la liaison directe avec la gare routière Pierre Plantée.

Le principal enjeu de cette partie de la zone industrielle est d'anticiper les potentialités de mutation de ce secteur afin d'accueillir la croissance, envisager un aménagement en lien avec la proximité de la gare.

- L'Anjoly, 94 hectares, transports, logistique, commerce de gros

La ZAE d'Anjoly est créée en 1985 sur les dernières parcelles disponibles. La zone est accessible directement par l'A7.

1.2.2 – Projets de développement

Les projets de développement de la Zone Anjoly-Estroublans sont principalement initiés et portés par Vitropôle et Vitropôle Entreprendre, qui assurent le lien entre le monde institutionnel, les propriétaires fonciers et les entreprises de la Zone. Les structures Vitropôle et Vitropôle Entreprendre sont des interlocuteurs de référence pour la municipalité notamment. Créé en 1964, Vitropôle est l'Association Syndicale Libre qui regroupe l'ensemble des 340 propriétaires fonciers des parcs d'activités des Estroublans et de l'Anjoly. Son objectif est de valoriser le territoire. Créée en 2012, Vitropôle Entreprendre est une structure associative, qui se présente sous la forme d'un « club d'entreprises » de la zone. Ses objectifs sont triples ;

- Dynamiser le territoire et les échanges entre les acteurs économiques
- Faire connaître le tissu économique et améliorer l'image du territoire
- Attirer de nouvelles entreprises

Concernant les projets récents, l'association Vitropôle Entreprendre a signé un partenariat avec l'entreprise Veolia pour la gestion mutualisée des déchets de ses deux parcs d'activités. Concrètement, l'objectif était de mettre en application le décret 5 Flux, loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et qui oblige les producteurs et détenteurs de déchets à les trier à la source en 5 flux : papiers/cartons, métal, plastique, verre, bois. 347 points de collecte sont déployés sur les zones d'activités de Vitropôle.

Dans ce dispositif, Veolia effectue 3 fois par semaine le ramassage des bacs des déchets recyclables en mélange (5 flux) et 2 fois par semaine les autres bacs de déchets d'ordures ménagères. Un véhicule de collecte équipé des dernières technologies permet ensuite de peser et d'identifier les bacs. Une opération qui permet de mesurer les quantités collectées chaque jour par point de collecte et par flux de déchets. Ces données serviront à mettre en place un grand plan d'amélioration de la qualité de tri et d'adapter le contrat de l'entreprise. Les déchets collectés sont ensuite acheminés dans le centre de tri de Veolia permettant de trier et préparer les déchets recyclables sur place avant de les acheminer vers les filières de recyclage agréées.

En 2018, la Métropole Aix Marseille Provence a lancé un appel à projets visant à développer l'émergence de nouvelles solutions répondant aux enjeux d'une mobilité durable et efficiente. Vitropôle Entreprendre associé à Wever et Transdev a remporté le premier prix de cet appel à projets.

II – Socio-démographie de la Métropole Aix Marseille Provence et des Parcs de l'Anjoly et des Estroublans

2.1 - Profil socio-démographique de Vitrolles

2.1.1 – Caractéristiques de Vitrolles : population et emplois

Comme évoqué précédemment, Vitrolles est l'une des 36 communes du Pays d'Aix et l'une des 92 communes de la Métropole Aix Marseille Provence qui compte environ 1 840 000 habitants.

La Métropole a connu une croissance d'emploi de +0.6% par an entre 2006 et 2016 (Insee). La Métropole est un territoire offreur d'emploi. En 2016, le taux de couverture de l'emploi est de 105% (on recense 105 emplois pour 100 actifs occupés résidents) alors que le taux de sortie est de 3,7% (3,7 % des actifs résidant dans la Métropole travaillent dans un autre EPCI ou à l'étranger).

Marseille est la ville la plus importante de la métropole. En dehors de Marseille, quatre zones de concentration de l'emploi salarié privé d'AMP rassemblent près de 20% de l'emploi salarié privé métropolitain sur une surface de 3 360 ha :

- Vitrolles-Marignane-Estroublans-Griffon-Aéroport (32 800 emplois)
- Aix-en-Provence-Pôle d'activités-Technopôle de l'Arbois (28 300 emplois)
- Aix-en-Provence Centre (22 800 emplois) et Aubagne-Gémenos-Les Paluds (12 900 emplois).

Les activités de Vitrolles-Marignane-Estroublans-Griffon-Aéroport présentent un caractère industriel, par la présence d'Airbus Helicopters et des parcs d'activités des Estroublans et des Bagnols. L'orientation sectorielle de ce territoire ne se limite toutefois pas à l'industrie : l'aéroport Marseille-Provence et les parcs d'activités de Couperigne et de l'Anjoly induisent une forte proportion d'emplois consacrés au transport et à l'entreposage (17 %). Par ailleurs, près de 5 000 emplois salariés de la zone relèvent du commerce, en lien avec l'implantation de nombreuses zones d'activités commerciales (Griffon, Bastide Blanche, Liourat...).

La seule commune de Vitrolles est le quatrième pôle économique des Bouches-du-Rhône et le deuxième de la communauté d'agglomération. Au 01/01/2017, la population de Vitrolles comprend 20 736 actifs (pour une population totale de 33 310 habitants), dont 12 711 ont un emploi (Insee). La commune pourvoit par ailleurs 23 099 emplois, elle présente donc un taux de concentration de l'emploi de 181,7%, en hausse constante depuis 2007 (Tableau 1). La commune est un bassin d'emploi fortement attractif de travailleurs non résidents et un important générateur de trajets intercommunaux.

MP T5 - Emploi et activité () -			
	2007	2012	2017
Nombre d'emplois dans la zone	23 886	23 817	23 099
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	15 423	14 035	12 711
Indicateur de concentration d'emploi	154,9	169,7	181,7

Tableau 1. Taux de concentration de l'emploi à Vitrolles (Source Insee)

L'occupation des sols de la commune est révélatrice de cette concentration d'emploi, avec une part importante des sols occupés par les zones industrielles et commerciales (Figure 3).

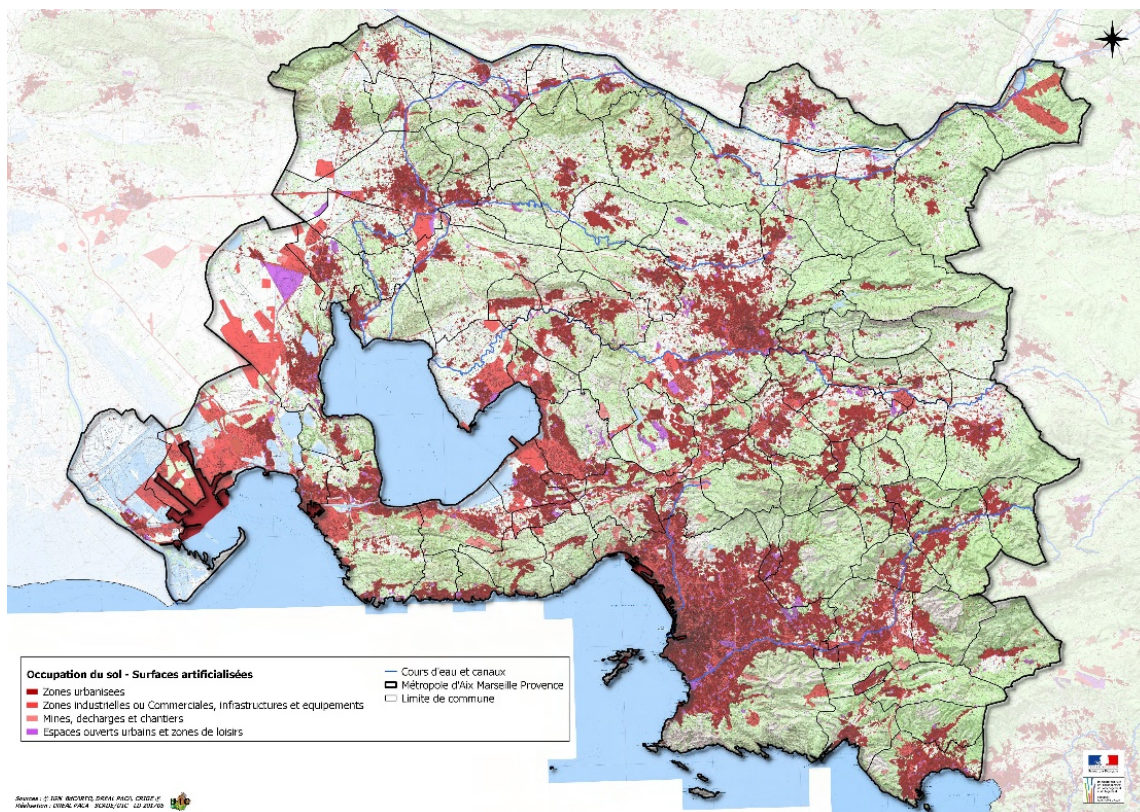


Figure 3 – Occupation des sols dans la métropole Aix Marseille Provence (source DREAL PACA)

2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de l'aire métropolitaine et autour de Vitrolles

L'éclatement de l'aire métropolitaine en plusieurs zones de concentration d'emploi génère des déplacements domicile – travail autour de différents corridors (Figures 4 et 5) :

- Trois corridors principaux : Marseille-Aubagne, Marseille-Aix en Provence, Marseille-Est de l'Étang de Berre,
- Des corridors secondaires : autour des pôles à l'ouest de l'Étang de Berre, le long de la Côte Bleue, et en étoile autour de Salon-de-Provence et d'Aix-en-Provence.

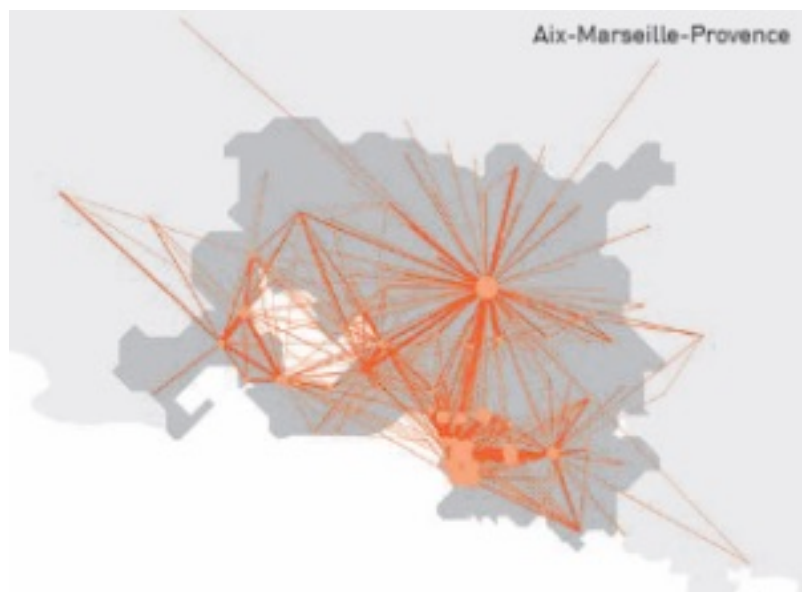


Figure 4 – Géographie des déplacements domicile-travail (source PDU métropole, décembre 2019)

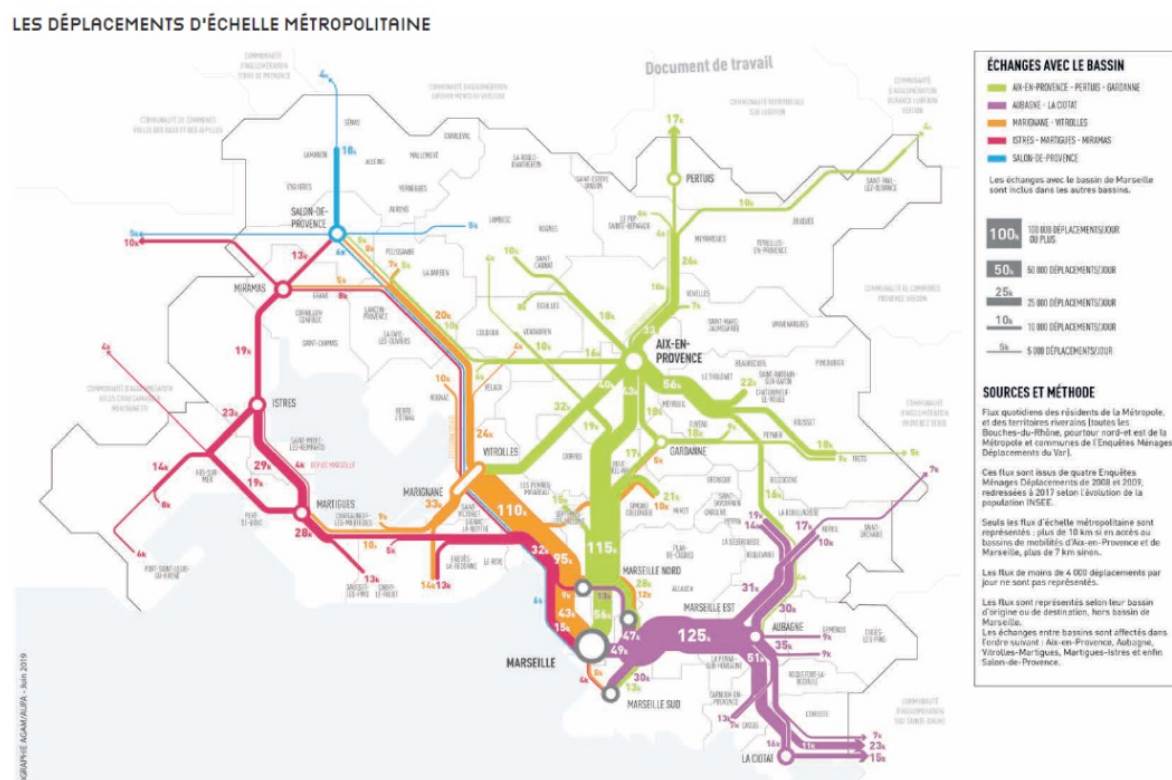


Figure 5 – Volumétrie des déplacements quotidiens d'échelle métropolitaine (source PDU métropole, décembre 2019)

L'ensemble Vitrolles-Marignane, constituant un pôle d'activité majeur est un important générateur de mobilité. Les actifs ayant un emploi dans la commune de Vitrolles (hors résidents) proviennent de différentes communes, dont les principales sont Marignane et Aix-en-Provence (Figure 6).

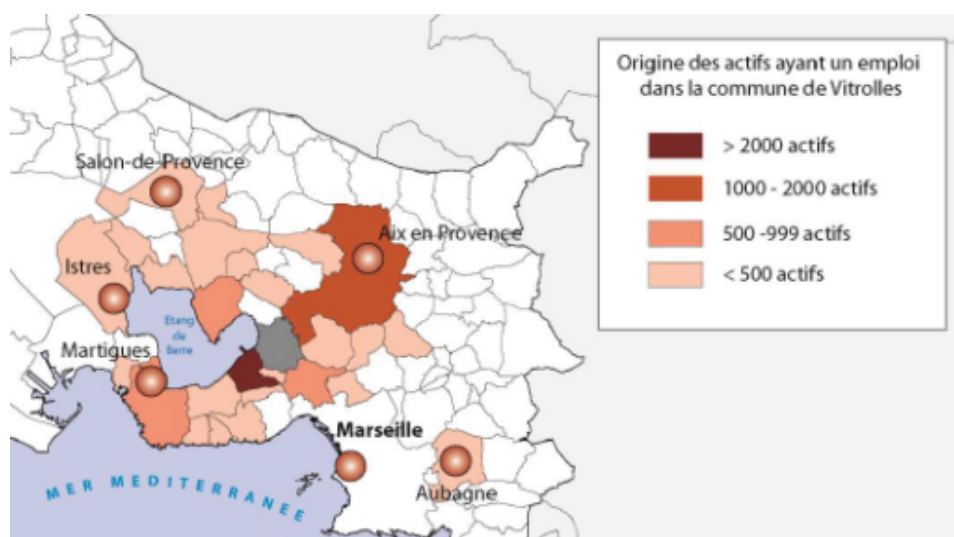


Figure 6 – Origine des actifs ayant un emploi dans la commune de Vitrolles (Source : PLU Vitrolles, rapport de présentation, octobre 2014)

Les Vitrollais actifs travaillent pour l'essentiel dans leur commune de résidence. Ceux dont l'emploi se situe hors commune de résidence travaillent principalement à Marseille, Marignane et Aix-en-Provence (Figure 7).

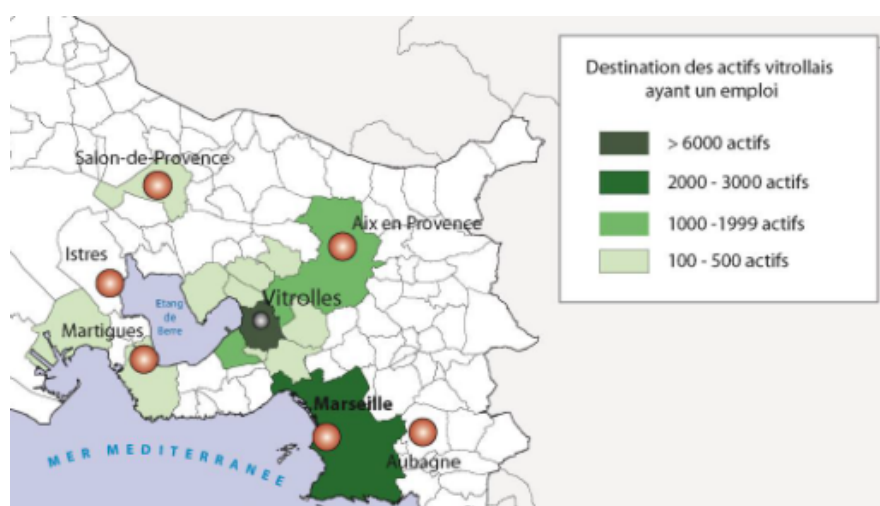


Figure 7 – Destination des actifs vitrollais ayant un emploi (Source : PLU Vitrolles, rapport de présentation, octobre 2014)

Compte tenu des volumes de déplacements routiers quotidiens, et bien que disposant d'un réseau autoroutier maillant tout le territoire, les congestions routières sont fortes aux abords des principaux pôles du territoire métropolitain. Les flux de marchandises empruntent globalement les mêmes corridors que les véhicules légers, aggravant la congestion routière. Les axes desservant Vitrolles sont touchés par ces problèmes de saturation (cf 1.1.2, éléments du SCOT), par ailleurs renforcés par la proximité de la gare Aix TGV et de l'aéroport Marseille Provence eux-mêmes générateurs de flux.



Figure 8 – Congestion des réseaux routiers et autoroutiers dans la métropole (source PDU métropole, décembre 2019)

2.2 – Parcs de l’Anjoly et des Estroublans: entreprises et emplois

2.2.1 – Entreprises et nombre d’emplois

On dénombre 736 entreprises installées dans les parcs de l’Anjoly et des Estroublans (annuaire Vitropole Entreprendre).

L’analyse de l’annuaire Vitropole Entreprendre révèle que le nombre d’emplois total dans les parcs est de 15 335 en 2019, l’effectif moyen par entreprise étant de 21 salariés et l’effectif médian de 7 salariés.

Les entreprises présentent des effectifs sur site hétérogènes :

- 429 entreprises (soit 58% des entreprises) ont moins de 10 emplois sur site

- 119 entreprises (soit 16% des entreprises) ont de 10 à 19 emplois sur site
- 124 entreprises (soit 17% des entreprises) ont de 20 à 49 emplois sur site
- 56 entreprises (soit 7% des entreprises) ont de 50 à 249 emplois sur site
- 8 entreprises (soit 1% des entreprises) ont de 250 à 500 emplois sur site

D'après Vitropôle Entreprendre, les emplois sont pour la plupart des emplois de statut ouvrier ou employé (pas de chiffre précis communiqué).

2.2.2 – Mobilité des salariés des parcs de l'Anjoly et des Estroublans : état des lieux

Les données de recensement 2016 de l'Insee permettent d'estimer que les salariés des parcs de l'Anjoly et des Estroublans proviennent :

- à 45% des communes de l'étang de Berre,
- à 20% de Marseille,
- à 15% du pays d'Aix,
- à 20% d'origine diffuse métropolitaine
-

L'enquête Vitromove menée en 2019 suggère un pourcentage plus important de travailleurs provenant de Marseille (figure 9) (chiffres non communiqués).

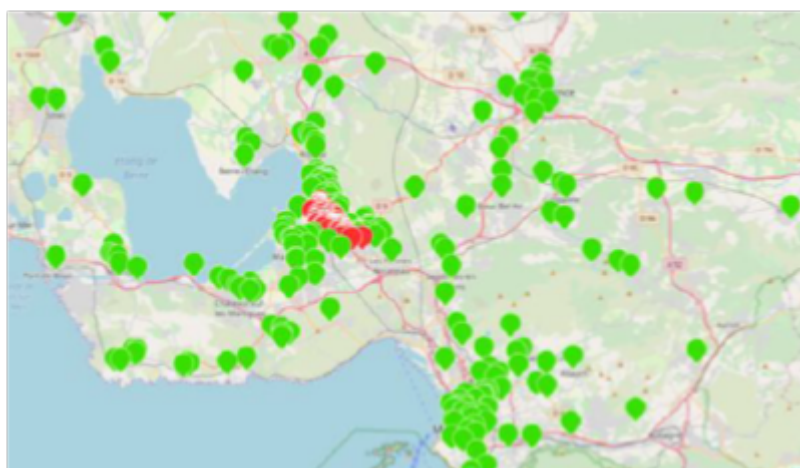


Figure 9 – Lieu de résidence des travailleurs des Parcs de l'Anjoly et des Estroublans (source : enquête Vitromove)

L'enquête Vitromove révèle par ailleurs que la distance moyenne parcourue pour les trajets domicile-travail est de 36 km/jour (aller-retour).

Ces trajets sont effectués en grande majorité en mode « autosoliste ». Les travailleurs déclarent ainsi recourir aux modes de transport suivants (plusieurs modes peuvent être cumulés) :

- Voiture : 88,46% (dont voiture personnelle 73,56%, voiture de fonction 12,98%, voiture de service 1,92%)
- Bus : 8,17%
- Covoiturage : 4,33%
- Moto/scooter : 3,37%
- Train : 2,40%
- Métro : 1,92%
- Vélo personnel : 1,92%
- Piéton : 1,44%
- Tramway : 0,48%

En termes d'habitudes de déplacement, pour 67% des travailleurs le trajet du matin se fait sans aucune étape, alors qu'il inclut une ou plusieurs étapes pour 64% des travailleurs le soir (courses, récupération d'enfants etc.). 70% des travailleurs ne se déplacent pas le midi : ils déjeunent sur leur lieu de travail.

Les travailleurs évoquent différentes sources de pénibilité liées aux trajets domicile-travail : les bouchons, le coût du transport, la sécurité, l'éloignement des arrêts et l'inadaptation des horaires pour les transports collectifs.

Sur l'aire vitrollaise, plusieurs problématiques liées à la mobilité ont été soulignées par Vitropole. Pour Vitropôle, faciliter l'accès aux entreprises est aujourd'hui primordial pour maintenir et développer l'attractivité des parcs d'activités. Il est urgent de trouver des solutions alternatives à la voiture individuelle pour :

- Diminuer le coût du transport domicile / travail et donc lever un important frein à l'embauche,
- Réduire le nombre de véhicules garés sur les parcs d'activités et donc libérer du foncier dédié à l'activité économique,
- Rendre plus fluide la circulation aux abords des parcs d'activités,
- Limiter l'impact environnemental des déplacements.

III – Mobilité flexible et partagée vers les parcs de l'Anjoly et des Estroublans : offre actuelle et projets

3.1 Les équipements et l'offre de mobilité flexible et partagée

Le réseau de transport collectif (routier et ferroviaire) s'organise au sein des principaux pôles métropolitains et entre ces pôles. Depuis 2016, la métropole est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire. Elle gère à ce titre les réseaux de transports en commun urbains et les lignes de transport en commun routier interurbain. Le Conseil Régional conserve la gestion du réseau ferroviaire.

Le réseau de cars interurbains est particulièrement fréquenté entre Aix et Marseille (25% de la fréquentation des cars interurbains s'effectue sur la ligne 50). Vitrolles est desservie par :

- une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), baptisée Zénibus, reliant Marignane, Saint Victoret, Vitrolles et Les Pennes Mirabeau. La ligne se déploie sur 17 km et 33 stations. Elle est ponctuée de 4 pôles d'échanges et d'un parc-relais.
- ICIBUS, le bus de l'étang propose un service de transport à la demande sur 7 secteurs dont Vitrolles.
- un réseau dense de lignes de bus (cf figure 10 Plan de réseau des bus de l'Etang)

Pour la desserte interne des zones de l'Anjoly et des Estroublans, une ligne de transport à la demande appelée CHRONOPRO a été créée. Il s'agit d'un service de transport à la demande réservée aux salariés des zones d'activités de Vitrolles, il correspond à un bus interentreprises. Ce service permet de se déplacer dans la Zone Industrielle des Estroublans et la Zone d'Activités de l'Anjoly à partir de la gare routière de Vitrolles Pierre Plantée, et de Griffon Clinique.



Figure 10 – Plan de réseau des bus de l'Etang

Le transport collectif depuis / vers / dans la zone se structure ainsi essentiellement autour de la gare routière de Vitrolles – Pierre Plantée. La gare routière est desservie par les lignes des réseaux Bus de l'Etang (dont le BHNS entre Marignane et les Pennes Mirabeau), Pays d'Aix Mobilité, leCar, et c'est aussi le point de départ de Chronopro pour la desserte intérieure de la zone.

Le réseau ferroviaire accueille 55000 voyageurs par jour (source PDU Métropole). Vitrolles bénéficie de la gare ferroviaire Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence (VAMP), créée en décembre 2008. 40 trains quotidiens assurent des liaisons avec Arles, Avignon, Marseille, Miramas, Montpellier, Nîmes. 1900 montées/descentes sont enregistrées quotidiennement en gare. Une centaine sont générées par les montées des habitants du bassin de vie embarquant vers d'autres destinations tandis que les 1800 autres ne concernent que les arrivées et départs des établissements situés en partie basse : l'aéroport (500/j), Airbus (1150/j), les entreprises de Vitropole (env. 150/j).

Depuis la gare VAMP, une liaison est assurée avec la ligne 13 des bus de l'Etang, vers la gare routière de la Pierre Plantée (avec desserte de Airbus Helicopters). Une navette assurant la liaison VAMP-Pierre Plantée à plus haute fréquence devrait être mis en service.

La gare VAMP est équipée d'un parking gardienné pouvant accueillir jusqu'à 430 voitures. Sont également présents une station de taxi et un local pour vélos.

Outre les possibilités de multimodalité offertes par les gares, **des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des parkings-relais** ont été créés sur le territoire métropolitain pour diminuer le recours exclusif à la voiture et favoriser le recours aux transports collectifs (figures 11 et 12). Le parking relais de Plan d'Aillane est par exemple pertinent pour les travailleurs des zones de Vitrolles provenant d'Aix-en-Provence. Dans le cadre du projet Vitrolles Cap Horizon, une réflexion est en cours pour la réalisation d'ici 2025, d'un parking relais à la Gare VAMP de plus de 690 places.

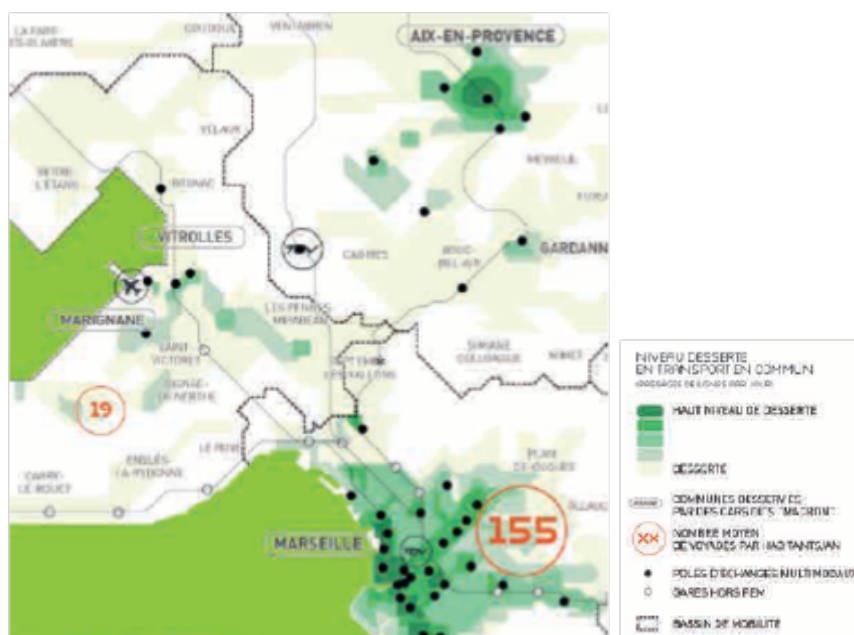


Figure 11 – Les réseaux de transports collectifs et les PEM (source PDU métropole, décembre 2019)



3.2 Les initiatives locales de mobilité flexible et partagée dans les zones Anjoly-Estroublans portées par Vitropole Entreprendre

Dans le cadre du projet Vitromove porté par Vitropole Entreprendre, l'opérateur de transport Transdev et Wever, plusieurs expérimentations sont proposées. Certaines d'entre elles sont déjà en cours.

A l'issue d'un diagnostic réalisé par enquête auprès d'un millier de salariés des zones, 4 plans d'action ont été définis :

- **Le plan vélo.**

L'enquête Vitromove conclut que 30% des salariés des zones sont éligibles au vélo pour effectuer les trajets domicile / travail (figure 13) , ce qui représente une économie potentielle de 1200 km autosolistes par jour et de 324kg de CO2 / jour. Le plan est mis en œuvre de manière effective depuis 2020. Il concerne la mise à disposition de vélos à assistance électrique (VAE) sur une période de 15 jours aux travailleurs de la zone volontaires afin qu'ils puissent expérimenter leurs déplacements à vélo. Un parc de 6 vélos a été constitué pour le prêt. Le plan comporte aussi le test

de pistes cyclables sécurisées et un accompagnement à l'acquisition de VAE pour les salariés convaincus après la phase d'essai.



Figure 13 - Repérage des salariés éligibles au plan vélo (Vitromove).

- **Le plan transports en commun.**

L'enquête Vitromove établit que 46% des salariés de la zone résident à moins de 500 mètres d'un arrêt et sont donc éligibles au transport en commun (figure 14), ce qui représente une économie potentielle de 4000 km autosolistes par jour et de 1080 kg de CO₂ / jour. Le plan prévoit la diffusion de fiches trajets « voyageurs » personnalisées, la promotion des transports en commun (don de cartes pass Métropole valables 7 jours pour que les salariés testent des trajets) et le renforcement de la ligne Chronopro. La crise sanitaire, entraînant une peur de la proximité physique, a freiné le déploiement de ce plan.

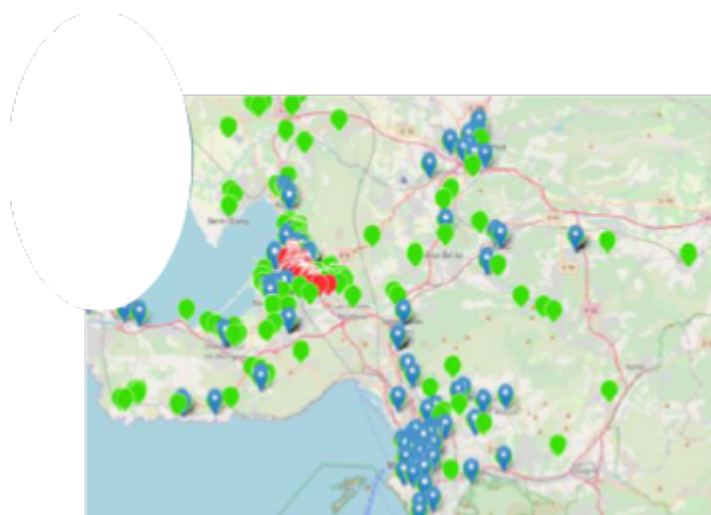


Figure 14 - Repérage des salariés éligibles au plan transport en commun (Vitromove).

- **Le plan covoiturage.**

L'enquête Vitromove établit que 20% des salariés de la zone peuvent être concernés par le covoiturage, ce qui représente une économie potentielle de 2600 km autosolistes par jour et de 702 kg de CO₂ / jour. Le plan prévoit le déploiement d'une plateforme de mise en relation des covoitureurs interentreprises et le test de parking-relais et de lignes à forte fréquentation (figure 15). Compte tenu des craintes liées à la crise sanitaire (peur de la proximité physique), la mise en œuvre de ce plan a été repoussée.



Figure 15 - Repérage des parking-relais pour le plan covoiturage (Vitromove)

- **Le plan travail à distance.**

L'enquête Vitromove établit que 15% des salariés de la zone sont concernés par le télétravail, ce qui représente une économie potentielle de 1950 km autosolistes par jour et de 526,5 kg de CO₂ / jour. Le plan prévoit le test de la mise en place du travail à distance dans des centres de coworking (figure 16) et un accompagnement des entreprises pour opérer le changement.

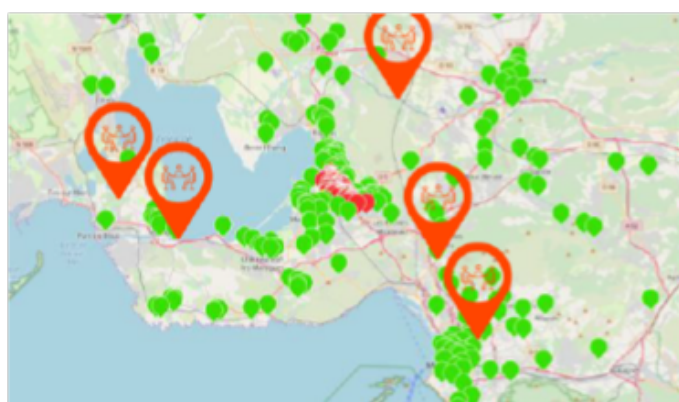


Figure 16 - Repérage des espaces de coworking pour le plan travail à distance (Vitromove)

PARC D'ACTIVITES

Les Lauves – La Pardiguière

Le Luc en Provence

Sommaire

I – La ZAE Les Lauves – La Pardiguière dans son contexte économique et social	76
1.1 – Politique de développement économique et d’aménagement du territoire du Luc en Provence: projets prioritaires identifiés	76
1.2 – Le Parc Les Lauves – La Pardiguière : enjeux et perspectives	83
1.2.1 – Présentation générale du Parc Les Lauves – La Pardiguière	84
1.2.2 – Projets de développement	85
II – Socio-démographie de la Communauté de Communes Cœur du Var et du parc d’activités Les Lauves – La Pardiguière	89
2.1 - Profil socio-démographique de la Communauté de Communes Cœur du Var	89
2.1.1 – Caractéristiques de la Communauté de Communes Cœur du Var : population et emplois	89
2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de la Communauté de Communes Cœur du Var	92
2.2 – Parc Les Lauves – La Pardiguière : entreprises et emplois	97
2.2.1 – Entreprises et nombre d’emplois	97
2.2.2 – Caractéristiques des emplois	98
2.2.3 – Mobilité des salariés du parc Les Lauves – La Pardiguière : état des lieux	99
III – Mobilité flexible et partagée au sein de la Communauté de Communes Cœur du Var : offre actuelle et projets	100
3.1 – Des projets de « mobilité » en cours de réalisation	100
3.2 – Vers un bilan	103
Annexes	105

I – La ZAE Les Lauves – La Pardiguière dans son contexte économique et social

Avant de présenter le Parc des Lauves – La Paradiguière, il convient de les resituer dans leur contexte économique et social au regard des projets structurants de la communauté de Communes Cœur du Var. Dans ce cadre, ont été recensés les projets prioritaires en termes de développement économique et d'aménagement du territoire du Luc en Provence.

1.1 – Politique de développement économique et d'aménagement du territoire du Luc en Provence : projets prioritaires identifiés

La commune du Luc en Provence située dans le département du Var, est l'une des 11 communes de la communauté de Communes Cœur du Var, qui représente une population de 43 796 habitants (39 608 habitants en 2011) répartie sur une superficie de 448.2 km² soit une densité de 97.7 habitants par km². Si cette intercommunalité siège sur la commune du Luc, le territoire Cœur du Var est délimité au Sud par le Massif des Maures, au Nord par le fleuve Argens et à l'Ouest avec trois communes de la vallée de l'Issole. Il est alors présent sur deux cantons administratifs : celui de Garéoult(communes de Puget-Ville et de Carnoules) et celui du Luc (autres communes du territoire : Besse, Flassans, Cabasse, le Thoronet, le Luc, le Cannet, les Mayons, Gonfaron et Pignans ainsi que deux communes extérieures : la Garde-Freinet et Collobrières).



Figure 1. Situation locale de la commune du Luc (Source : PLU, 2013)

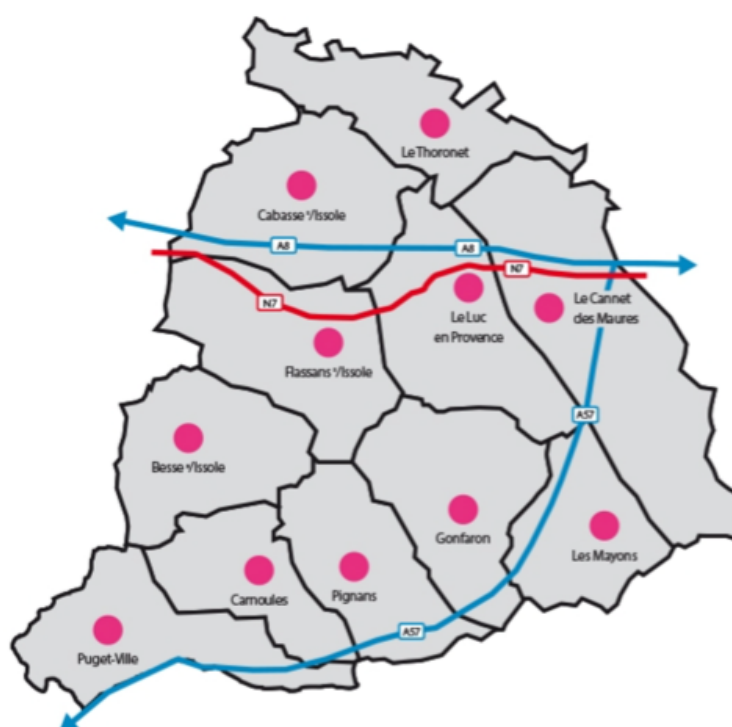


Figure 2. Les 11 communes du Territoire Cœur du Var (Source : Cœurduvar.com)

La commune du Luc est ainsi construite sur le coude formé par le changement de direction de sud/nord à ouest/est de la plaine permienne qui ceinture le massif des Maures et de l'Esterel. La valeur agronomique et de la qualité pédologique de ces sols (PLU, 2013, p.24-25) en fait une zone à préserver. De fait, la commune bénéficie d'une attractivité liée à la richesse de son terroir agricole et à la qualité de son patrimoine naturel.

Le Luc-en-Provence est la commune la plus importante du territoire de Cœur du Var, en termes de population. En 2011, la part de la commune du Luc reste prépondérante dans la population globale du ScoT (9 532 habitants). Toutefois, alors qu'elle dépassait les 31 % en 1975, elle ne représente désormais que 24% de la population totale du territoire. Le rythme de croissance démographique annuelle de la commune reste élevé, en raison notamment des apports migratoires.

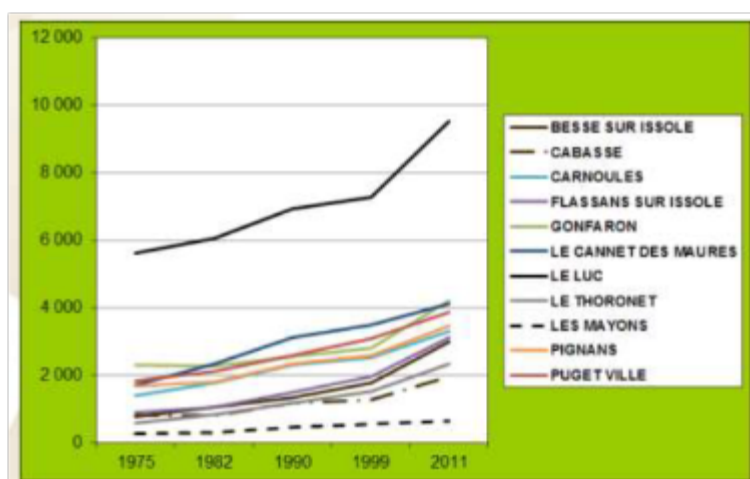


Figure n°3 : Évolution de la population (Source : données Insee)

Concernant la population active, d'une façon générale, les personnes en âge de travailler prédominent dans la population totale du ScoT (22.169 personnes). Les communes du Luc et du Cannet-des-Maures regroupent 1/3 (34,1%) de la population totale des 20-64 ans. Les « jeunes » (9.828) sont mieux représentés dans les grosses communes du ScoT, ainsi que les plus de 65 ans (7.611) dont ¼ (26,1%) vit au Luc.

	2016	%	2011	%
Ensemble	10 952	100,0	9 532	100,0
0 à 14 ans	2 126	19,4	1 809	19,0
15 à 29 ans	1 747	15,9	1 440	15,1
30 à 44 ans	2 054	18,8	1 879	19,7
45 à 59 ans	1 994	18,2	1 741	18,3
60 à 74 ans	1 897	17,3	1 661	17,4
75 ans ou plus	1 134	10,4	1 004	10,5

Tableau n°1 : Population par grandes tranches d'âges (Source : données Insee, RP2011 et RP 2016, exploitation principales, géographie du 01/01/2019)

Ce territoire bénéficie d'une situation centrale au cœur du département et de la région et d'une bonne accessibilité. Situé entre Nice et Marseille, le Luc en Provence occupe une position centrale dans le département, au carrefour stratégique d'axes de circulation structurants : une voie ferrée reliant notamment Marseille/Toulon/Fréjus-St Raphaël/Nice (cinq gares ou haltes TER), des autoroutes (A8 et A57), des routes départementales (RDN7, RD97, RD13), et un maillage d'autres départementales irriguant le territoire et reliant les communes de Cœur du Var entre elles mais aussi aux territoires voisins (aire urbaine dracénoise notamment). La voie SNCF Paris-Vintimille traverse une partie du territoire communal pour rejoindre et suivre en parallèle les RDN7 et RDN97. L'aérodrome « Luc Le Cannel », aérodrome militaire ouvert à la circulation aérienne publique, est également situé sur la commune du Cannel

De multiples critères (géographique, démographique, équipements, logistiques, historiques, emplois) positionnent le Luc de façon centrale comme un pôle moteur du territoire Cœur du Var.

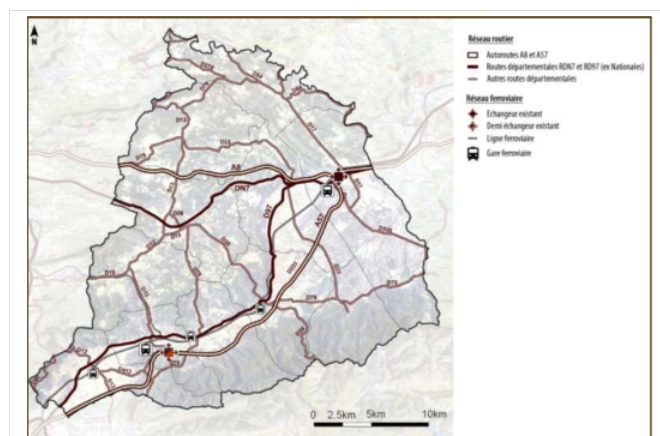


Figure 4. Les infrastructures routières et ferroviaires existantes (Source : SCOT, 2016)

Tout comme l'essor économique et démographique de la Région Sud, les objectifs de croissance démographique - hypothèse allant de + 6.000 habitants pour Le Cannet et jusqu'à + 18.000 habitants pour Le Luc - seraient potentiellement atteints à l'horizon 2030 et devraient favoriser un **renforcement du pôle urbain aggloméré actuel**.

Pour les pouvoirs publics, cette population supplémentaire doit être, en effet, accueillie dans un objectif de développement durable du territoire communal. L'implantation devra se faire au sein des tissus urbains existants, notamment par le biais d'une construction de « la ville sur la ville », ou selon une logique de continuité territoriale, en privilégiant des formes urbaines peu consommatrices d'espace (ScoT, PLU).

Si les bonnes conditions d'accessibilité favorisent le développement économique territorial il n'en demeure pas moins que celles-ci sont, en effet, soumises à des **problématiques particulières** : fragmentation du territoire, éventrement du tissu urbain, intersections dangereuses, engorgement vs absence de flux, dangerosité du trafic, absence de liaisons (*PLU, 2013*) qui génèrent **des externalités non négligeables**.

Dans un premier temps, le classement sonore et le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome présentés dans les cartographies ci-après, permettent ainsi de rendre compte de défis associés en termes de plans de circulation, de modes de transport et doivent guider les pouvoirs publics dans leurs prises de décision.

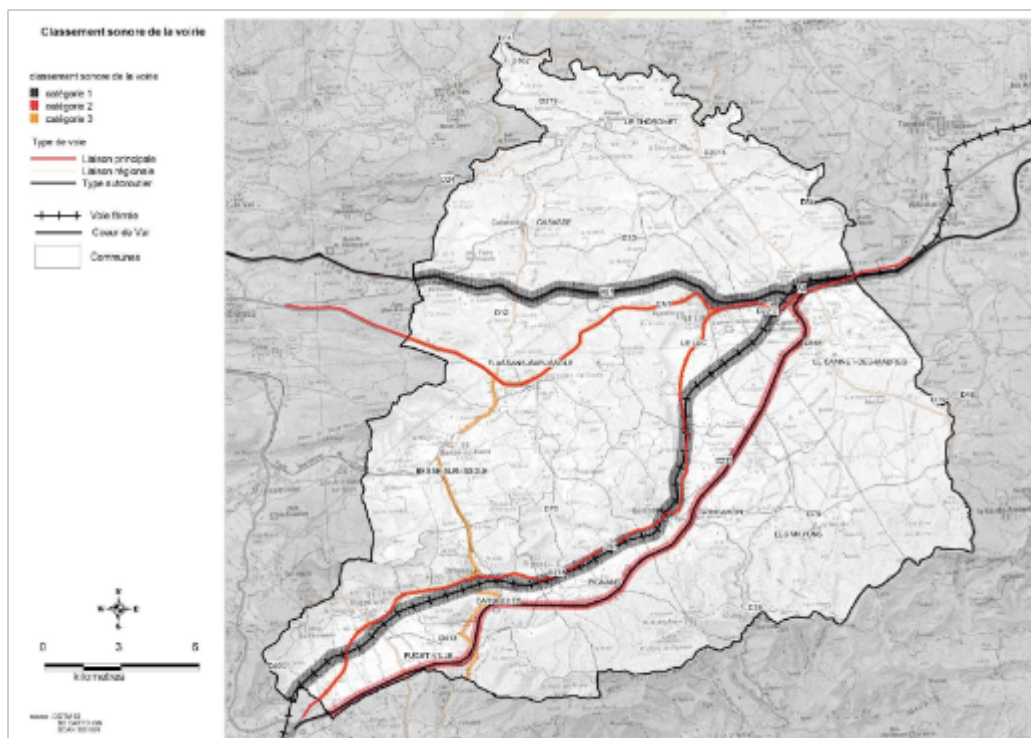


Figure 5. Classement sonore des voies sur le territoire Cœur du Var (Source : SCOT, 2016)

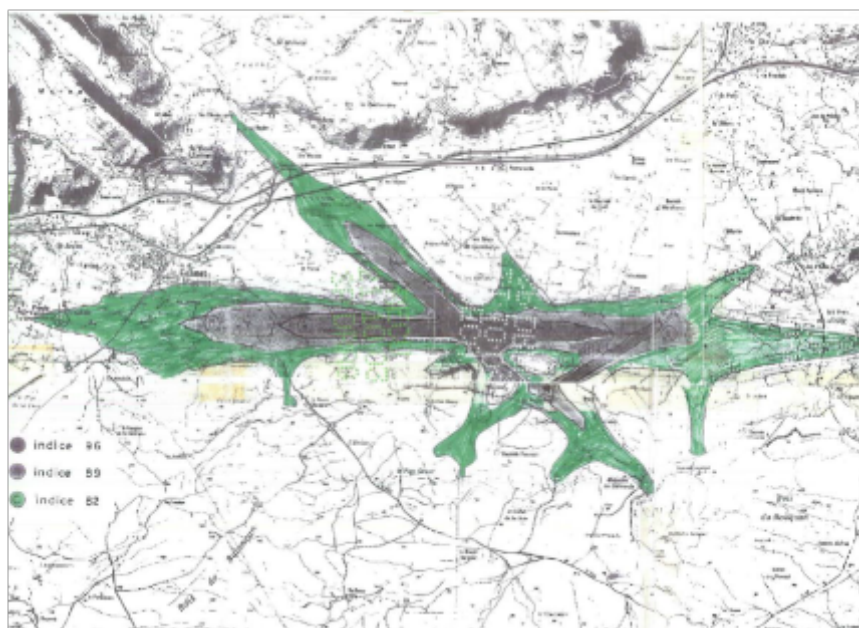


Figure 6. Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Luc et du Canet-des-Maures (Source : SCOT, 2016)

Dans un second temps, la centralité du territoire l'expose à des enjeux environnementaux. En effet, la densification des espaces urbanisés et l'adaptation des équipements (assainissement, captage) en fonction de l'évolution démographique apparaissent comme des enjeux phares.

L'aménagement des espaces publics, la réhabilitation de l'ancien, l'amélioration de la desserte en transports collectifs et modes doux font ainsi partie des projets identifiés.

La cartographie suivante précise les **enjeux environnementaux de cette centralité**.

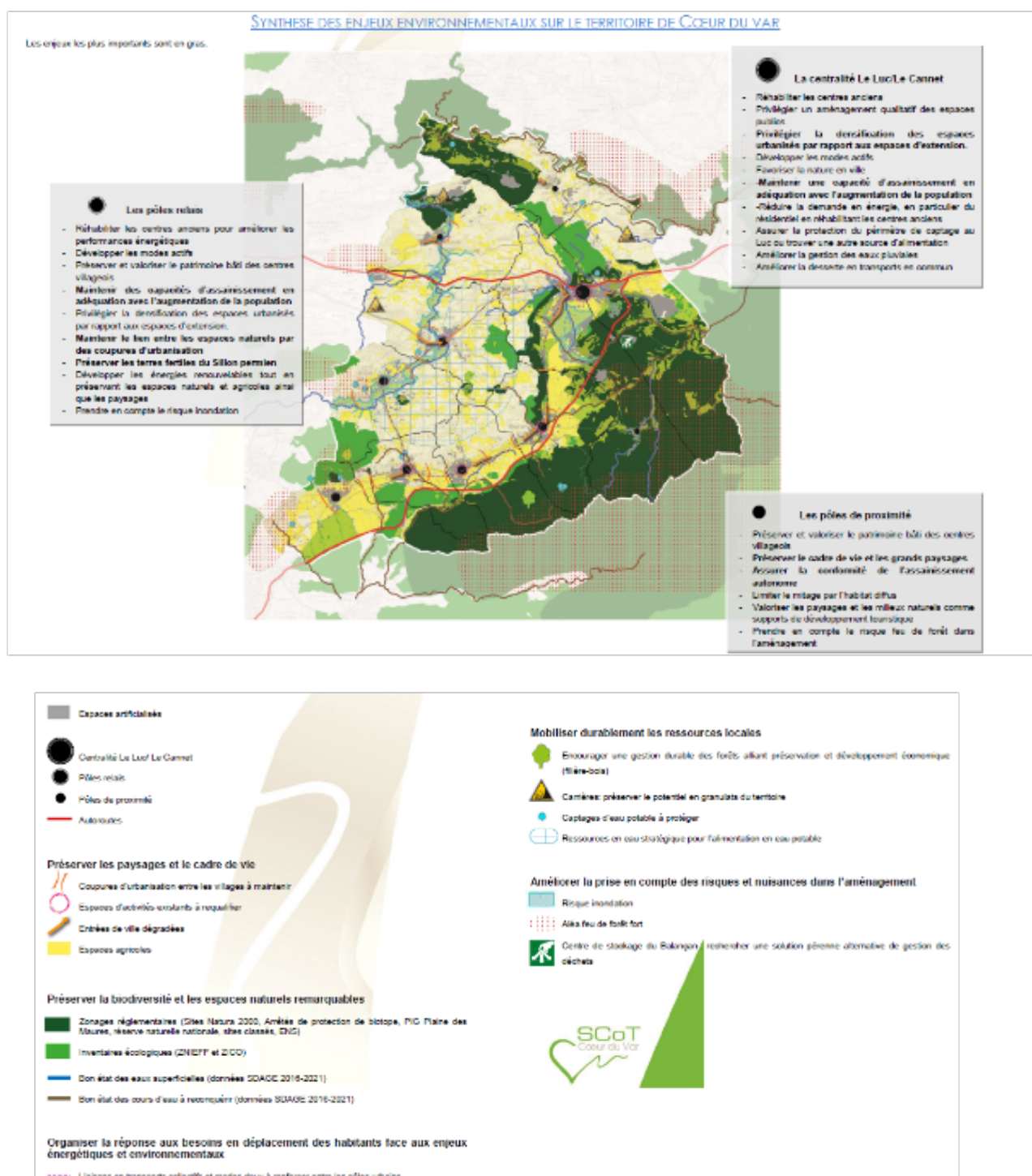


Figure 7. Synthèse des enjeux environnementaux sur le Territoire Cœur du Var (Source : SCOT, 2016)

Enfin, la réunion des deux pôles urbains du Luc et du Cannet-des-Maures, va justifier des déplacements supplémentaires. La mobilité douce, flexible, adaptée apparaît de fait une nécessité à appréhender pour vivre et faire vivre durablement le territoire.

1.2 – La ZAE Les Lauves – La Pardiguière : enjeux et perspectives

Située sur la commune du Luc (cf. carte ci-après, zone numéro 3), la ZAE des Lauves, quartier la Pardiguière s’est développée dès 1978, avec l’implantation de la centrale d’achat Leclerc La LECASUD. Située en limite Sud de la voie ferrée et entre deux autoroutes, A57 et A8 au Nord, la zone s’étend sur une surface de **39 hectares**. La ZAE reste très faiblement desservie par les transports en commun.

Sur **19 entreprises** accueillies sur cette zone en 2018 pour **604 emplois**, l’employeur principal La LECASUD en représente 321.

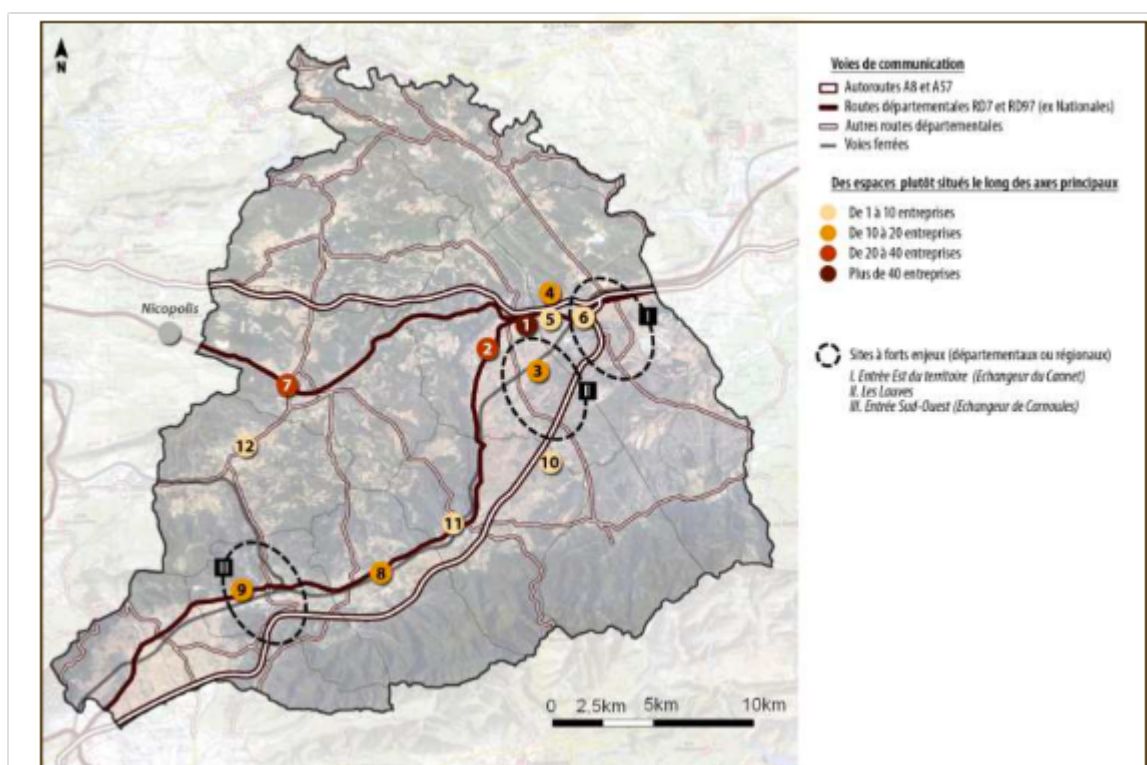


Figure 8. Localisation et caractéristiques des espaces d’activités sur le Territoire Cœur du Var

(Source : SCOT, 2016)

1.2.1 – Présentation générale des espaces d'activités

A l'échelle du Territoire Cœur du Var, les **espaces d'activités** sont situés essentiellement **le long des axes principaux et en majorité à proximité de l'échangeur principal sur les deux communes du Luc et du Cannet (carte n°X ci-après)**. Ils participent aux dynamiques économiques locales avec une majorité de pourvoyeurs d'emplois du secteur tertiaire faisant partie des domaines du transport et de la logistique.

La zone des **Lauves (quartier de la Pardiguière)** accueille des entreprises exerçant majoritairement dans le domaine de la logistique tandis que la **ZAC des Retraches**, située au sud du Luc, au niveau de la RDN 97 regroupe des entreprises dans le secteur du commerce et des services.

Un autre **espace d'activités** s'est développé linéairement **le long de la RDN7** (en bordure de la voie) sur les deux communes (au Cannet et au Luc). Il accueille une vingtaine d'entreprises pour 130 emplois sur la commune du Luc, puis une soixantaine d'entreprises pour 310 emplois sur le secteur du Cannet.

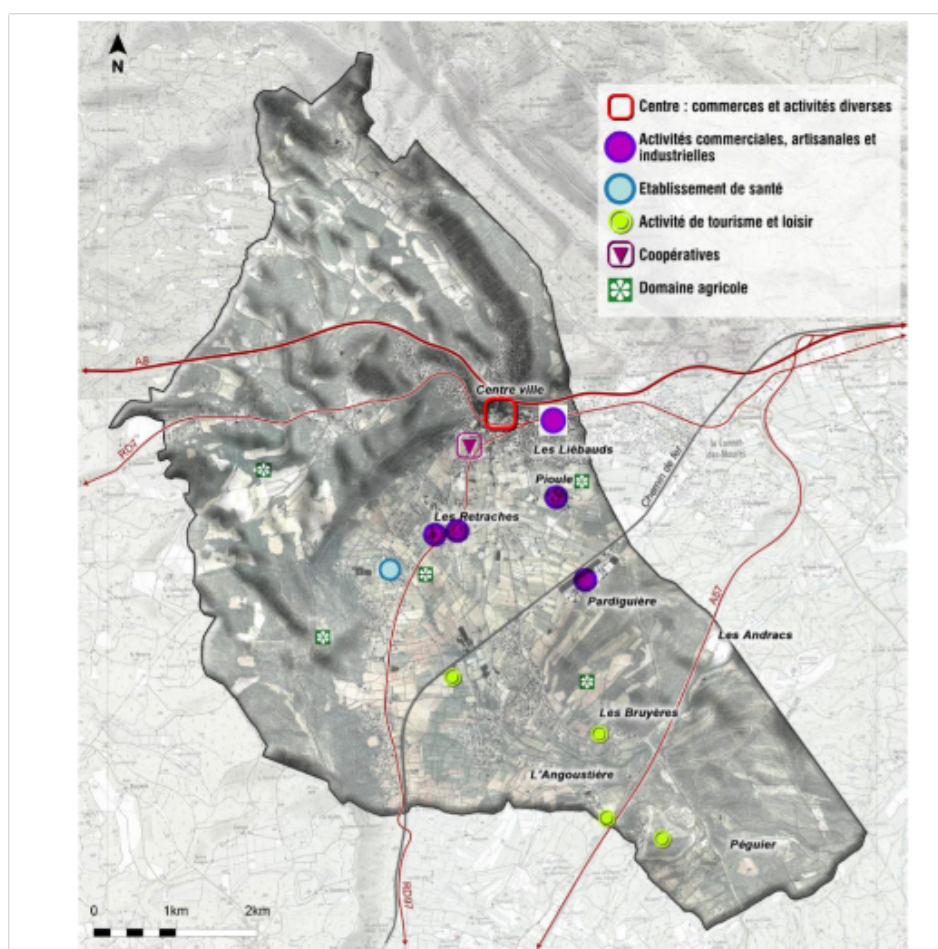


Figure 9. Principaux espaces et secteurs d'activités sur le territoire (Source : SCOT, 2016)

1.2.2 – Projets de développement

Le développement économique territorial sur le Territoire Cœur du Var se heurte à **trois défis majeurs** : une saturation des zones existantes, une montée de la concurrence inter-zone et de nouvelles pratiques en matière de télétravail et de co-working qui bouleversent la physionomie des zones. L'évolution des zones d'activités doit se faire en intégrant deux défis environnementaux majeurs relatif d'une part, à la maîtrise de la consommation spatiale et d'autre part, à la préservation et l'amélioration de la qualité de l'air.

Concernant le développement des zones économiques actuelles, il n'existe plus de disponibilités foncières. La ZI des Lauves étant saturée, la commune a lancé des études de faisabilité visant à assurer son extension, sous la forme de la ZAC de la Pardiguière. La synthèse des contraintes réglementaires liées aux enjeux écologiques, ajoutés à la présence de nombreuses habitations à exproprier dans cette zone NB du POS et d'exploitations agricoles en activité ont conduit la municipalité après deux réunions de concertation avec les habitants, dont la dernière le 7 janvier 2011, à renoncer à la deuxième extension de la ZAC La Pardiguière.

Du projet initial, il ne reste ainsi plus qu'une bande de terrain d'environ 2 hectares, destinés, en grande partie à recevoir l'extension du Centre Technique Municipal.

La commune examinait alors la faisabilité de créer une zone d'activité de l'autre côté de la voie ferrée, de la route de Mayons jusqu'au chemin de Gazan où la municipalité précédente avait prévu la petite zone d'activité du Plan. Ces terrains étant en zone inondable et en zone agricole, cette perspective était rapidement abandonnée.

La commune se retrouvait ainsi avec un potentiel très limité pour accueillir de nouvelles entreprises à proximité de la ZI des Lauves et du parc paysager de la Pardiguière. Afin de pouvoir tout de même créer de l'emploi pour les nouveaux habitants et de rapprocher les activités des habitations pour diminuer les déplacements, la municipalité décidait, d'une part d'augmenter les possibilités d'accueil de la zone commerciale de la Retrache, à l'Ouest du RDN 97 et de créer une nouvelle zone artisanale de l'autre côté du giratoire de la Retrache (à l'Est de la RDN 97), dans le prolongement d'une petite zone artisanale existante et en limite d'une future zone d'habitat.

De préciser alors dans le PLU de 2013 que les zones d'activités économiques, ne disposant plus de disponibilités foncières, sont amenées à mettre en oeuvre **une stratégie de développement afin de participer à la dynamisation de l'économie locale et renforcer** l'attractivité luchoise. **La mixité des fonctions urbaines** est un critère à prendre en compte pour structurer de manière équilibrée l'aménagement des tissus urbains existants et des futurs quartiers. L'objectif

visé pour la commune est de représenter un **pôle majeur d'équipement à l'échelle de l'ensemble du centre Var**.

Pour l'heure il n'y a donc plus d'espaces disponibles pour accueillir de nouvelles entreprises et de nouvelles activités. Les zones des Retraches et des Lauves-Paradiguière sont ainsi qualifiées de saturées.

Concernant la concurrence entre zones, les espaces d'activités du Territoire Cœur du Var sont en concurrence directe avec des zones d'activités hors du territoire, dont certaines bénéficient d'une situation de proximité plus favorable par rapport aux aires urbaines voisines (ex : Nicopolis).

De plus, au delà de ces zones d'activités, se développent des initiatives de regroupement de chefs d'entreprise, salariés, etc. désirant faire du télétravail, avec la création d'un espace collaboratif de travail (coworking) de Cœur du Var. Ainsi, Le Tarmac a vu le jour en 2018. Cet espace de travail met à disposition du matériel et permet l'accueil d'acteurs institutionnels (Chambre des métiers, Chambre de Commerce et d'Industrie, Var Initiative, Pôle emploi, UPV, ADIE, CREASOL, ESIA, BOREAL, BGE VAR ACCES CONSEIL etc.) avec également un pôle consacré à la création d'entreprise. Membre du Réseau départemental Coworking Var, cet espace de coworking se situe dans les bureaux de la Communauté de communes Cœur du Var, à proximité des dessertes routières et autoroutières.

Enfin, concernant les enjeux environnementaux, bénéficiant de conditions de dessertes attractives, la commune du Luc en Provence est soumise à une augmentation continue du trafic de véhicules motorisés qui nuit à la préservation de la qualité de l'air. De plus, l'espace d'activité crée le long de la RDN7, génère un trafic important (plus de 20 000 véhicules par jour) et pose des problèmes de sécurité, des conflits d'usage, mais également des questions de banalisation du paysage urbain de l'entrée de ville. Une étude a récemment été lancée par le gestionnaire de la voie (CG83) pour envisager sa requalification.

Cet enjeu, clairement exprimé dans la quatrième orientation du PADD qui entend « fluidifier et sécuriser la circulation, valoriser les entrées de ville, développer les modes de déplacements alternatifs », doit notamment s'appuyer sur un certain nombre d'actions visant développer l'offre de pistes cyclables et cheminements piétonniers (cf. figure 10 ci-après).

Grâce à la réduction envisagée du trafic automobile, ces actions permettront de favoriser la préservation de la qualité de l'air sur la commune.

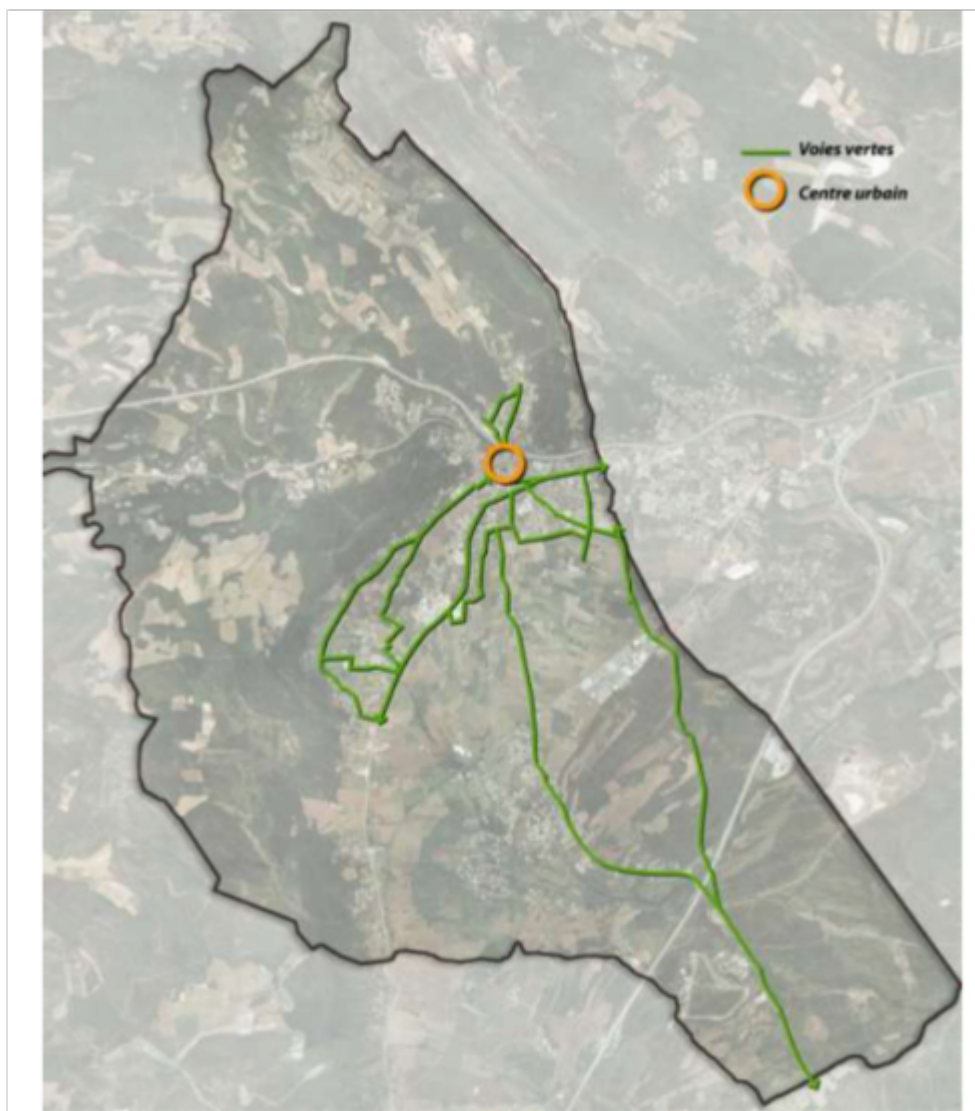


Figure 10. Les voies « vertes » du PLU (Source : PLU, 2013)

Trois actions sont ainsi envisagées :

- **Développement de liaisons piétonnes et cyclables inter quartiers**, sur les emprises publiques existantes ou par l'intermédiaire d'emplacements réservés. Ce nouveau maillage devant assurer des connexions valorisées entre les différents quartiers de l'agglomération lucoise et les quartiers ou les équipements plus excentrés. Dans ce cadre, le maillage de « voies vertes » doit permettre de remplir cet objectif.
- **Identification d'un secteur stratégiquement localisé dans le centre ville**, à proximité immédiate du carrefour de l'Europe, destiné à recevoir un pôle d'échanges multimodal, notamment organisé sur la création future d'une gare de transports en commun.

- **Possibilité de programmer de nouveaux parcs de stationnement**, notamment dans le cœur de ville ou à proximité immédiate de celui-ci.

Ces deux derniers thèmes sont notamment intégrés dans l'orientation d'aménagement retenue dans le PLU sur le centre-ville lucois. La cartographie de cette orientation est présentée ci-après.

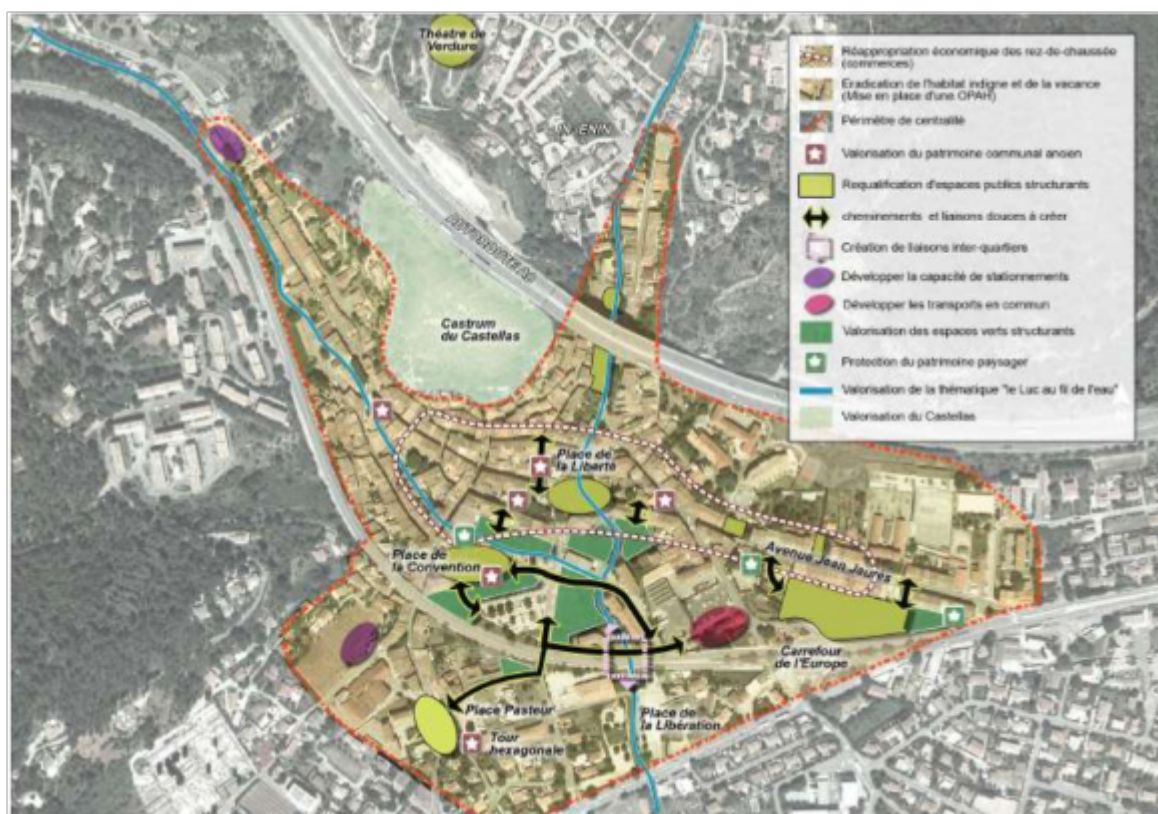


Figure 11. Orientation d'aménagement du centre-ville (Source : PLU, 2013)

Encadré n°1. Synthèse des principaux défis et projets de développement

Défis	Projets de développement
Saturation des zones d'activités	Mixité des fonctions urbaines Maîtrise de la consommation spatiale dans les projets d'expansion
Congestion urbaine, conflits d'usage, sécurité	Requalification de la voirie Développement des modes de déplacements alternatifs Nouveaux aménagement urbains
Montée en concurrence des zones Changement de la physionomie des zones	Développement de nouveaux services Accompagnement par les acteurs institutionnels

II – Socio-démographie de la Communauté de Commune Cœur du Var et de la ZAE des Lauves– La Pardiguère

Avant de présenter les caractéristiques socio-économiques de la ZAE des Lauves-La Paradiguère (entreprises, emplois), celles de la Communauté de Commune Cœur du Var sont développées (population, emplois, mobilité).

2.1 - Profil socio-démographique de la Communauté de Commune Cœur du Var

2.1.1 – Caractéristiques de la Communauté de Commune Cœur du Var : population et emplois

Le secteur d'activité tertiaire prédomine sur le territoire Cœur du Var. En 2010, 4096 emplois sont dénombrés dans le secteur tertiaire marchand (40%) et 3787 emplois dans le secteur tertiaire non-marchand (37%), soit un total de **77% d'emplois dans le secteur tertiaire**. La grande majorité des emplois créés dans les années 2000 sont des emplois tertiaires (3017 emplois au total, soit 90% des emplois créés sur la période).

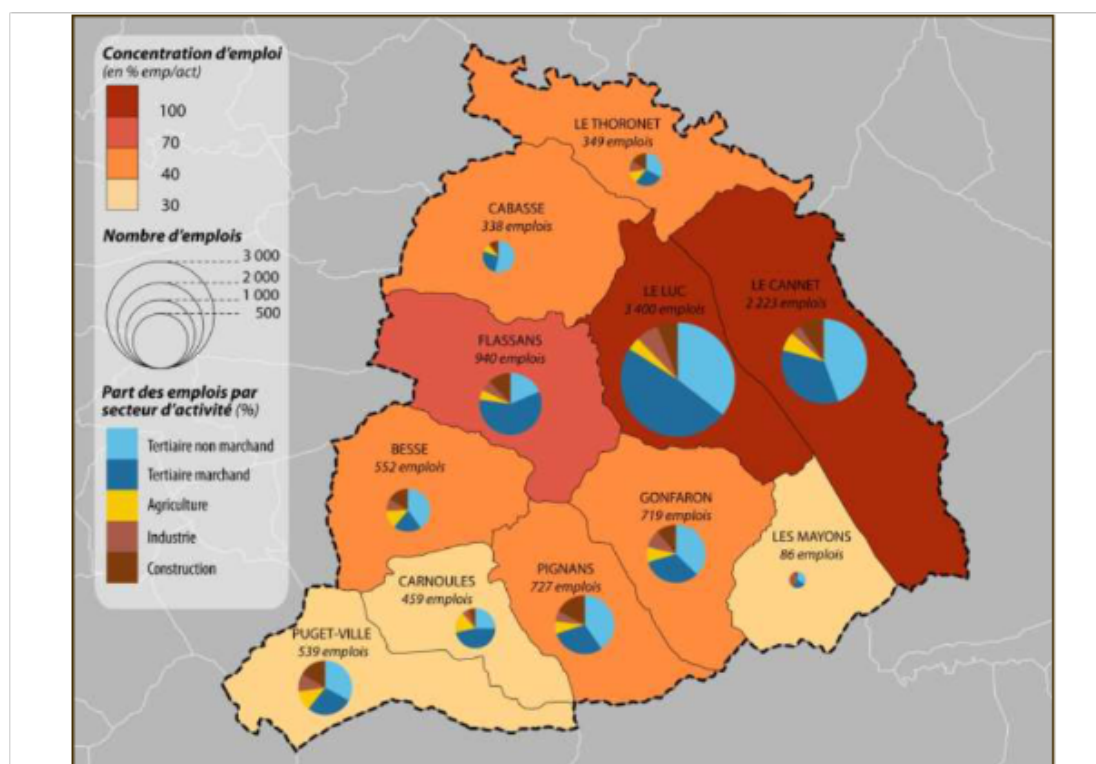


Figure 12. L'emploi local : concentration et répartition par secteur d'activités (Source : Insee, 2011)

C'est toutefois le secteur de la construction qui a connu la progression la plus spectaculaire, de 577 emplois en 1999 à 1028 en 2010, soit une augmentation de 78%. Ce sont donc assez logiquement les secteurs des commerces et services, de l'administration publique et de la construction qui ont bénéficié du dynamisme démographique de Cœur du Var et ont créé le plus d'emplois durant la dernière décennie.

	2016				2011	
	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %	Nombre	%
Ensemble	3 600	100,0	49,5	86,9	3 396	100,0
Agriculture	158	4,4	29,7	81,9	108	3,2
Industrie	194	5,4	40,7	86,9	229	6,8
Construction	224	6,2	5,0	54,8	215	6,3
Commerce, transports, services divers	1 710	47,5	46,4	85,3	1 569	46,2
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	1 314	36,5	64,8	94,9	1 275	37,5

Tableau n°2 : Emplois selon le secteur d'activité (Source : données Insee, RP2011 et RP 2016, exploitation principales, géographie du 01/01/2019)

En 2007, le territoire Cœur du Var compte ainsi 8 secteurs spécifiques qui sont surreprésentés par rapport à la moyenne nationale. Si l'on croise ces chiffres avec le poids de ces secteurs en pourcentage de l'emploi salarié total, quatre secteurs sortent du lot : **les transports, le commerce de gros, la construction et le commerce de détails**. Ce constat est confirmé par la mise en évidence de **quelques grands pourvoyeurs d'emplois dans les secteurs des transports la logistique et du commerce de gros (ScoT, 2016)**.

Sur le territoire, la part du chômage est cependant en hausse. La part des chômeurs dans la population active a progressé de 11,4% à 15,1%. Toutefois la population active a progressé dans une proportion plus grande de 67,5% à 72,6%.

	2016	2011
Ensemble	6 456	5 739
Actifs en %	72,6	67,5
Actifs ayant un emploi en %	57,5	56,1
Chômeurs en %	15,1	11,4
Inactifs en %	27,4	32,5
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	7,0	7,1
Retraités ou préretraités en %	7,5	10,6
Autres inactifs en %	12,9	14,8

Tableau 3 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité
(Source : données Insee, RP2011 et RP 2016, exploitation principales, géographie du 01/01/2019)

Les 16.066 ménages de Cœur du Var sont plutôt issus des **milieux ouvriers, professions intermédiaires et employés avec une faible représentation des cadres, artisans, chefs d'entreprises**. On note aussi que les ménages d'ouvriers, artisans, commerçants, professions intermédiaires sont plus présents sur le ScoT qu'au niveau départemental. Le territoire du ScoT est donc composé de ménages peu qualifiés professionnellement.

	2016	%	2011	%
Ensemble	8 881	100,0	7 817	100,0
Agriculteurs exploitants	30	0,3	68	0,9
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	365	4,1	353	4,5
Cadres et professions intellectuelles supérieures	415	4,7	410	5,2
Professions intermédiaires	1 003	11,3	791	10,1
Employés	1 615	18,2	1 233	15,8
Ouvriers	1 214	13,7	1 048	13,4
Retraités	2 833	31,9	2 457	31,4
Autres personnes sans activité professionnelle	1 406	15,8	1 457	18,6

Tableau 4 : Population de 15 ou plus selon la catégorie professionnelle (Source : données Insee, RP2011 et RP 2016, exploitation principales, géographie du 01/01/2019)

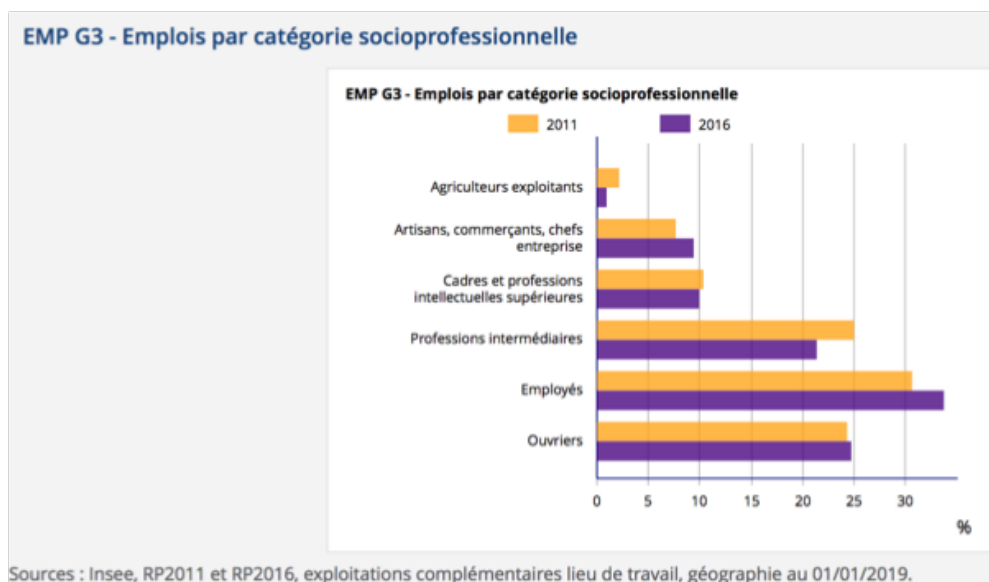


Tableau 5 : Emplois par catégorie socioprofessionnelle (Source : données Insee, RP2011 et RP 2016, exploitation principales, géographie du 01/01/2019)

S'agissant du nombre d'emplois dans le territoire, celui-ci a progressé de 10% sur la période 2011-2016. La part des actifs ayant un emploi a également progressé de 13%. Pour autant le taux de concentration des emplois même s'il reste élevé a diminué.

	2016				2011	
	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %	Nombre	%
Ensemble	3 600	100,0	49,5	86,9	3 396	100,0
Agriculture	158	4,4	29,7	81,9	108	3,2
Industrie	194	5,4	40,7	86,9	229	6,8
Construction	224	6,2	5,0	54,8	215	6,3
Commerce, transports, services divers	1 710	47,5	46,4	85,3	1 569	46,2
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	1 314	36,5	64,8	94,9	1 275	37,5

Tableau 6. Emplois et activité (Source : données Insee, RP2011 et RP 2016, exploitation principales)

2.1.2 – Mobilité des actifs au sein de la Communauté de Commune Cœur du Var

S'agissant de la mobilité, 15 % des actifs résidents du Cœur du Var travaillent à plus de 40 km de leur domicile, ce qui représente 47% des distances domicile-travail de ce territoire, soit 144 100 km (Insee, Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var). 30% des flux domicile-travail de Cœur du Var s'exercent entre les communes du Luc et du Cannet.

Le **Luc entretient des liens étroits avec l'aire urbaine dracénoise**, qui polarise 14% des sorties d'actifs résidants dans Cœur du Var. Les temps de parcours vers les aires urbaines voisines sont en effet relativement élevés, avec 30 minutes en moyenne aller/retour vers l'aire Brignolaise à 1 heure en moyenne aller/retour vers l'aire toulonnaise ou vers l'aire dracénoise.

Le Luc et le Cannet attirent près de 70% des déplacements domicile/travail internes au territoire. Ces flux s'effectuent sur de petites distances car sur les 7 430 actifs résidents travaillant dans Cœur du Var, 63% travaillent dans leur commune de résidence, alors que les 37% restant se déplacent dans une autre commune (chiffres de 2011).

Selon les données de l'INSEE, présentées dans le graphique suivant, l'utilisation des transports en commun et les pratiques de mobilité douces sont faiblement représentées avec l'usage prédominant des véhicules personnels (84,6%) en ce qui concerne les déplacements journaliers lieu de résidence /lieu de travail.

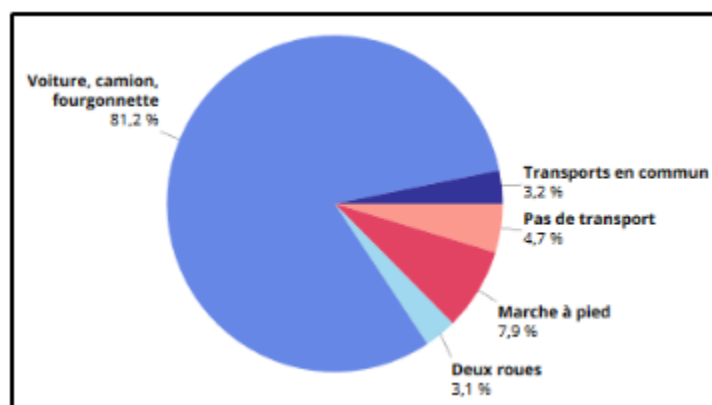


Figure 13. Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2016 (Source : Insee, RP2016)

Sur la commune du Luc, il n'existe **pas de réseau de transport urbain**. L'autorité organisatrice, le SIVU Transports Urbains de l'agglomération Le Luc-en-Provence - Le Cannet-des-Maures fait appel à l'exploitant Autocars Bleu Voyages pour exploiter une ligne régulière de transport en commun avec un minibus : le **TACO**.

Tel que présenté dans la cartographie du réseau de bus sur le territoire ci-après, cinq lignes d'autocars du réseau départemental desservent la commune.



Figure 14. Réseau de lignes de bus sur le territoire (Source : SCOT, 2016 d'après CG83)

Encadré n°2 : Lignes d'autocars du réseau départemental desservant la commune

La ligne Draguignan-Saint Maximin-Marseille : deux navettes par jour y font un arrêt.

La ligne Les Mayons – Le Luc qui assure uniquement une navette le vendredi matin. Cette ligne suit la route départementale et s'arrête en plusieurs points de la commune (Pardiguère, ZI des Lauves...).

La ligne Nice-Aix-Marseille-Avignon y dessert deux fois par jour les communes du Luc, de Flassans, Brignoles, Vidauban.

La ligne Le Luc-Cabasses-Brignoles avec deux liaisons quotidiennes, uniquement l'après-midi en début de semaine puis le matin les vendredis et le samedi.

La ligne Toulon-Le Luc-Draguignan qui n'assure qu'une seule liaison journalière.

La faible desserte en transports en commun ainsi que la **dispersion des secteurs d'habitat, de services, de commerces et d'activités économiques** induit une forte utilisation de la voiture, qui, à titre indicatif, représente les 3/4 des déplacements domicile/travail, alors que les transports en commun ne constituent qu'1% du total concerné.

Mode de déplacement des actifs ayant un emploi	effectif	taux
n'utilisant pas de transport	111	5,1%
marche à pied	224	10,4%
deux-roues	67	3,1%
voiture particulière	1611	74,5%
transports en commun	23	1,1%
plusieurs modes de transport	125	5,8%
actifs ayant un emploi	2161	100%

Tableau 7. Mode de déplacement des actifs ayant un emploi (Source : Insee, RGP99)



Figure 15. Desserte territoriale des zones d'emploi (Source : PLU, 2013)

Cette **insuffisance de transports collectifs** est particulièrement ressentie dans les quartiers des Retraches et du Vergeiras, qui sont relativement éloignés du centre et dont la population, en raison d'une situation économique plus difficile, n'est souvent équipée que d'un véhicule par famille. La **création d'une ligne** reliant le centre du village à ces quartiers périphériques fait cependant partie des opportunités qui pourraient être envisagées par la municipalité (PLU, 2013).

Un train express régional Marseille – Toulon – Les Arcs – Draguignan effectue plusieurs allers-retours vers Marseille ou Toulon mais aussi vers les gares des communes voisines : Gonfaron, Vidauban, Pignans et dessert quotidiennement la gare "le Luc et le Cannel". Cette gare située au Cannel des Maures propose cependant très peu de coordination avec les transports en commun (pas de liaison avec le réseau de bus). La mise en place d'une gare de transports en communs comme préconisés par le PLU s'avère ainsi prometteuse.

Enfin, la prédominance de la voiture comme mode essentiel de déplacement, nuit à la qualité de vie des habitants et des usagers. Cette nuisance est accentuée par l'absence d'un réseau structuré de « voies vertes » (pistes cyclables et piétonniers) comme évoquée précédemment (Cf.§1.2.2). Ce contexte particulier doit faire l'objet d'une nouvelle politique visant à proposer une alternative efficace en matière de **développement des modes de déplacements alternatifs**, grâce à un ensemble d'actions et d'aménagements adaptés à l'ensemble du territoire communal, et notamment à ses espaces urbanisés et ses futurs quartiers. Cette stratégie doit être associée avec des actions ciblées concernant le développement de parcs de stationnement, notamment dans le centre ville, afin de renforcer son attractivité (PLU, 2013).

La desserte territoriale des zones d'emplois en voiture est facilitée par un réseau routier important. Parmi les voies les plus empruntées, deux autoroutes, deux routes nationales et une route départementale maillent en effet le territoire. Cette desserte attractive est pourtant soumise à des **problématiques particulières** d'engorgement vs absence de flux ou encore d'absence de liaisons (PLU, 2013).

En ce qui concerne les autoroutes, l'autoroute A8 permettant de relier Aix à Vintimille passe au nord du centre-ville. Sur l'axe Toulon-Nice, l'autoroute A57 permet de minimiser les temps de trajet entre le Centre Var et l'agglomération toulonnaise et assure le délestage de la RDN 97. L'échangeur entre l'A8 et l'A57 étant situé au Cannet des Maures, le projet « d'échangeur du Luc » sur l'A57 au sud de la commune (approuvé par décision ministérielle du 20 mai 1997) vise à éviter la circulation quotidienne de plusieurs centaines de poids lourds entre le Cannet et Le Luc. Les travaux de réalisation de l'échangeur sont toutefois conditionnés par l'atteinte d'un trafic de 15 000 véhicules par jours annuels sur le tronçon Cuers/le Cannet des Maures.

Parmi les routes, la route nationale RDN97 qui relie le Luc à l'agglomération toulonnaise, constitue l'entrée sud de la commune. Elle dessert la zone des Retraches (centre Leclerc et zones résidentielles). En moyenne, elle est empruntée par plus de 7000 véhicules par jour. Le trafic, autrefois très dangereux, a été sécurisé grâce à un réaménagement et la réalisation d'un giratoire. La route nationale RDN7 représente l'entrée est de la commune et s'étend linéairement de la limite communale avec le Cannet jusqu'au rond-point de l'Europe. La sécurisation de cet axe majeur a commencé avec la réalisation d'un giratoire au lieu-dit « les Liébauds / la Burlière ». La déviation de la RDN7 contournant le centre-ville par le sud contribue à son désengorgement. Le trafic moyen représente en effet de plus de 7 000 véhicules par jour sur la section Brignoles-Le Luc et de plus de 12 500 sur la section Le Luc-Le Cannet. La RDN7 correspond à un évenement du tissu urbain avec une implantation disparate des activités le long de cet axe et des abords peu ou mal aménagés et des intersections dangereuses. La

commune apparaît ainsi fragmentée avec des quartiers isolés (comme celui du Vergeiras) incitant à la prévision d'aménagements et une sécurisation des voies.

Enfin, la route départementale RD33 assure la liaison inter-communale entre Cabasse et les Mayons. Elle dessert la commune du Luc et la zone d'activité des Lauves. En moyenne, elle est empruntée par plus de 3500 véhicules par jour et 400 semi-remorques par jour avec une mixité des flux lié au trafic des poids lourds (transportant des matières dangereuses). La desserte de la zone d'emploi des Lauves est ainsi particulièrement problématique car elle implique de traverser la conurbation le Luc – le Cannet, depuis l'échangeur du Cannet et la RDN7, jusqu'à la connexion avec la RD33. Cette desserte fait face à des contraintes d'engorgement et nécessite également des travaux de sécurisation et d'aménagement (création de l'échangeur sur l'A57).

2.2 – Parc des Lauves – La Pardiguière : entreprises et emplois

2.2.1 – Entreprises et nombre d'emplois

La ZAE des Lauves, quartier la Pardiguière accueille actuellement **19 établissements pour 604 emplois**. Les entreprises qui y sont implantées sont essentiellement à vocation logistique et transport.

Le plus gros employeur actuellement est la **LECASUD**, la centrale d'achat du Groupe Leclerc, avec 321 employés et qui occupe une grande partie de la zone. Y sont également installées, les entreprises Armafor (Armatures, béton), Transports Joyau (messagerie, fret, express) et Transport Sodilot (transport alimentaire). Autres sociétés de transport routier : Schenker France, Transports Ravasso et Fils, DPD France, TB Lec, VHST - VH Service Transport ou encore Delanchy. La liste complète des entreprises se trouve en annexe 1.

Les entreprises n'étant plus soumises depuis la LOM à l'obligation d'un plan de mobilité, le recueil d'informations s'est avéré difficile et il ne semble pas y avoir de mesures spécifiques, ni même de réflexions engagées concernant la mobilité de leurs salariés. Comme évoqué par ailleurs, les horaires des sites logistiques coïncident souvent peu avec une offre de transport collectif ; des solutions inter-individuelles peuvent s'avérer pertinentes (co-voiturage notamment). Enfin, pour ce qui concerne l'utilisation de modes actifs (marche ou vélo), là encore, la pénibilité des métiers (manutention) et les horaires posent la question de la sécurité (trajets de nuit, travail déjà fatigant, etc...).

2.2.2 – Caractéristiques des emplois

a) ZAE des Lauves la Pardiguière

Compte tenu de la vocation du parc, la majorité des salariés sont employés dans les domaines du commerce de gros (57,8%), puis de la logistique et du transport (16,2%) avec une majorité d'emplois dédiés à l'exploitation et une forte concentration des catégories socio-professionnelles peu qualifiées.

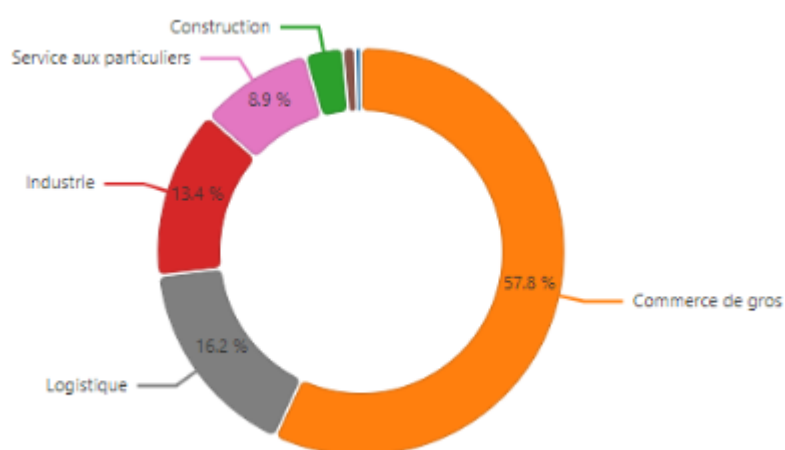


Figure 16. Répartition des emplois par secteur au sein du Parc des Lauves la Pardiguière
(Source : <https://fiches.sud-foncier-eco.fr/espaces-d-activites/0143/za-des-lauves-la-pardiguiere-83-le-luc.html>)

b) ZAC Les Retraches

Située au sud du Luc, au niveau de la RDN 97, et correctement desservie par un large carrefour, la ZAC Les Retraches jouxtant celle des Lauves – La Pardiguière s'étend sur 17 hectares. Cette zone compte 350 emplois répartis dans 57 établissements. Ils sont essentiellement dans le secteur du commerce (80,3% des effectifs) et des services : les services tertiaires supérieurs (6%), les services aux particuliers (5,7%).

SODILUC (Centre commercial Leclerc/Leclerc jardin/Leclerc bricolage) est le plus gros employeur de la zone avec un effectif entre 100 et 199 personnes. D'autres entreprises de services y sont également installées : Pneu services, Marchands de matériaux, etc. De façon similaire à la structure de l'emploi en logistique, le secteur du Commerce et de la Distribution a une forte concentration des catégories socio-professionnelles peu qualifiées.

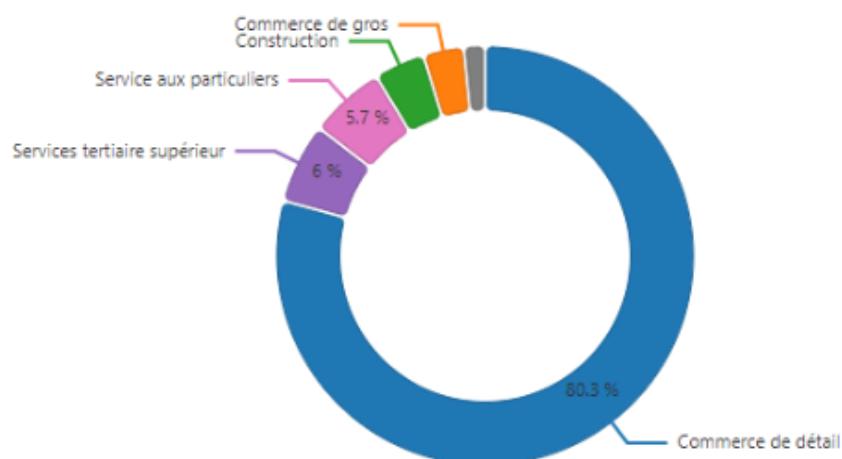


Figure 17. Répartition des emplois par secteur au sein de la ZAC Les Retraches (Source : <https://fiches.sud-foncier-eco.fr/espaces-d-activites/0147/za-les-retraches-83-le-luc.html>)

2.2.3 – Mobilité des salariés des Lauves – La Pardiguière : état des lieux

Le territoire est traversé par des axes de circulation structurants et proposent des offres de mobilité classiques. Située en limite Sud de la voie ferrée et entre deux autoroutes (A8 au Nord et A57), la ZAE des Lauves – La Pardiguière est très faiblement desservie par les transports en commun.

Nos recherches ont mis en évidence l'absence de de syndicat de zone, d'association de zone ou encore de référent mobilité. Depuis la loi Notre, les compétences ont été transférées à la Communauté de Communes du Cœur du Var. là encore, il n'existe pas à notre connaissance d'études de mobilité réalisées ou initiées à ce jour. Nos recherches ne nous ont pas permis de conclure à un intérêt sur ces questions. Ce sujet ne préoccupe pas les principaux employeurs de zones.

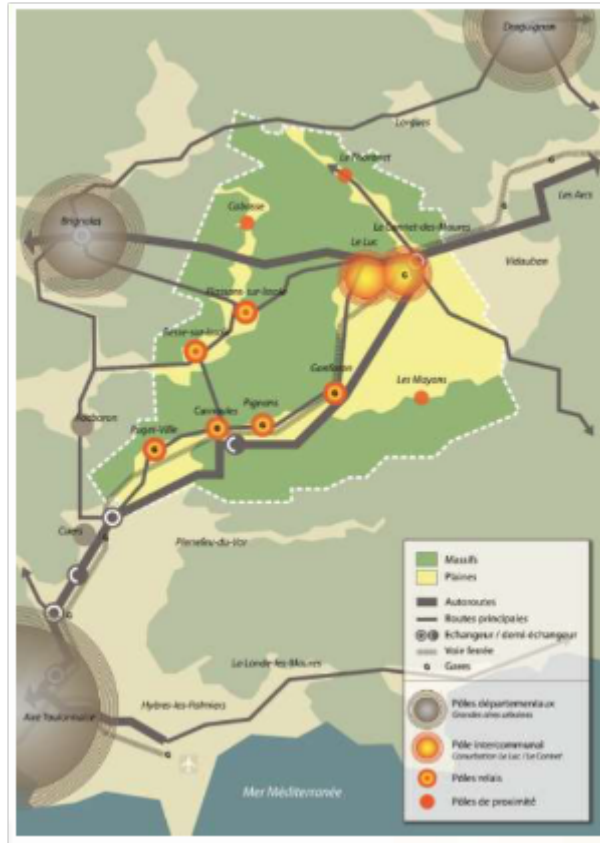
III – Mobilité flexible et partagée au sein de la Communauté de Communes de Cœur du Var : offre actuelle et projets

3.1 – Des projets de « mobilité » en cours de réalisation

Des projets dits de « mobilité » peuvent être observés sur la commune du Luc et plus largement sur le Territoire Cœur du Var. En voici une synthèse ci-après.

Sur la commune du Luc, le PLU faisait état de projet de développement d'un **réseau structuré de voies vertes** (pistes cyclables et liaisons piétonnes) pour pallier à l'utilisation majoritaire des voitures et promouvoir la mobilité douce et flexible. Ce projet s'associe à des **actions d'aménagement en centre-ville** avec le développement d'espaces de stationnement pour renforcer attractivité du centre-ville ainsi que la création d'un pôle d'échange multimodal et d'une gare de transports en commun

Au niveau du Territoire du Cœur du var, des **enjeux urbains** ont été identifiés : création de trois pôles d'échanges structurants au Cannet-des-Maures (en lien avec l'aire dracénoise), à Carnoules (tourné vers l'aire toulonnaise), et à Flassans-sur-Issole (tourné vers l'aire bignolaise). Il s'agit ainsi de promouvoir les offres de mobilité flexible et partagée telle que le co-voiturage, le cycle ou encore le train et l'autocar.



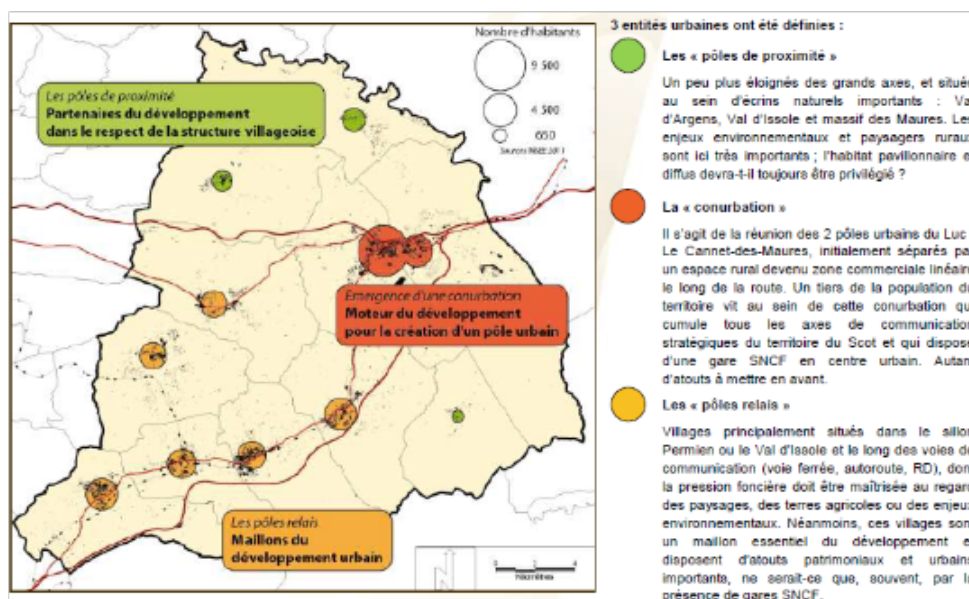


Figure 19. Principaux enjeux urbains (Source : SCOT, 2016)

Ainsi, pour promouvoir le report-modal, le multimodal et ainsi développer les mobilités douces, flexibles et partagées, le SCoT Cœur du Var envisage la création de **trois pôles d'échanges structurants** au **Cannet-des-Maures**, à **Carnoules**, et à **Flassans-sur-Issole**. La cartographie ci-après permet de rendre compte du maillage routiers et auroutiers qui structure le territoire.

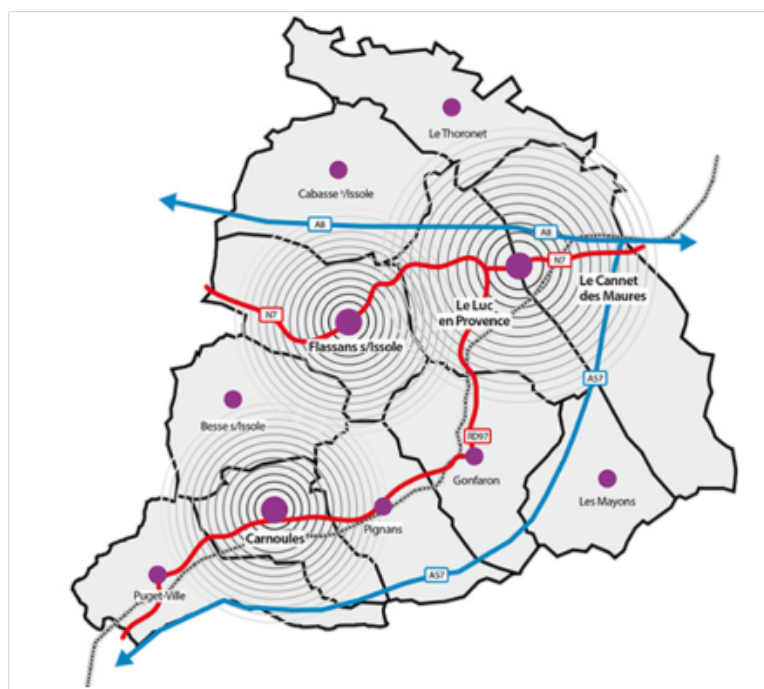


Figure 20. Pôles d'échanges structurants (Source : <https://www.coeurduvar.com/grands-dossiers/le-Scot>)

3.2 – Vers un bilan

La zone des Lauves, quartier la Pardiguière, située entre le massif des maures et le val d'Issole bénéficie d'un ancrage environnemental spécifique avec la plaine permienne des maures. Des études d'impacts environnementaux ont déjà été réalisées. Un arrêté de protection des biotopes a été mis en place à proximité de la réserve afin de garantir l'équilibre biologique des milieux et la conservation des biotopes de la Tortue d'Hermann. La préservation du patrimoine naturel encadre ainsi les projets de développement et d'aménagement en réduisant la pression foncière existant sur la plaine. Sur la zone, aucun foncier n'est ainsi disponible.

La faible desserte en transports en commun ainsi que la dispersion des secteurs d'habitat, de services, de commerces et d'activités économiques induit une forte utilisation de la voiture sur le territoire. La desserte de la zone d'activité des Lauves via les axes routiers et ses connexions (conurbation le Luc-le Cannet, RDN7, RD33) est soumise à des contraintes d'engorgement et des problématiques de sécurité.

Des projets d'aménagement de de sécurisation des voies en découlent avec la création d'échangeurs (notamment sur l'A57) mais aussi des projets d'évolution de la desserte par les transports en commun. Au départ de la gare du Luc le Cannet, l'exploitation du potentiel ferroviaire, la coordination avec les réseaux de bus ainsi que la mise en place d'une gare de transports en commun faciliteraient la mise en place et le développement d'une offre de mobilité flexible.

Cette évolution de la desserte s'inscrit de façon parallèle aux défis environnementaux majeurs à relever au sein de ce territoire : maîtrise de la consommation spatiale, préservation et amélioration de la qualité de l'air. Elle doit aussi tenir compte des pôles d'emplois que représentant cette zone d'activité et nécessite une démarche d'accompagnement à initier en lien avec les entreprises, les pouvoirs publics et les autorités organisatrices. Des subventions pourraient ainsi être envisagées pour faciliter les solutions de partage et de covoiturage ou mettre en place des zones de stationnement sécurisées pour les vélos par exemple. La possibilité de recharger des modes de transports électriques sur ces parkings serait en lien avec les attentes environnementales du territoire.

L'enjeu principal apparaît dans l'accessibilité et la mise en commun des informations liées à la part d'utilisation de modes de transports plus doux (vélo, train, bus). Cette mutualisation des informations devrait se faire en lien avec les entreprises (communication des horaires de travail et des flux de leurs salariés, information sur la part et les possibilités de télétravail). La mise en place d'une offre de transport commune à l'ensemble de ces modes avec un titre de transport valable pour un trajet multimodal pourrait être à terme une piste à explorer. Le déploiement d'une mobilité électrique avec

le financement d'équipements dans les parkings devraient être envisagés lors des projets d'aménagement et de sécurisation des voies routières, de réhabilitation et des zones d'habitat et de réduction de la fragmentation urbaine.

Annexe 1 – Liste des entreprises et nombre d’emplois du parc des Lauves – la Pardiguère

Source : Chambre de Commerce et d’Industrie (2018)

Siret	Raison sociale	Activité principale	Tranche d'effectif salarié	Source des effectifs
03552140000032	SERVICE DE RAMASSAGE DES HUILES USAGEES	Récupération de déchets triés	10 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
30464645800030	FIMUREX MEDITERRANEE	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	8 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
30464645800048	FIMUREX MEDITERRANEE	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	DE 20 A 49 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
31089060400254	TIP TAILER SERVICES FRANCE	Location et location-bail de machines et équipements pour la construction	4 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
31179945601297	SCHENKER FRANCE	Messagerie, fret express	DE 50 A 99 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
31226374200032	LECLERC APPROVISIONNEMENT SUD	Centrales d'achat alimentaires	DE 200 A 499 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
32712724700366	SASU GPOIS FRANCE	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'appareils électroménagers	DE 20 A 49 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
42260273000067	MR PRIE LAURENT	Commerce de détail de textiles, d'habillement et de chaussures sur éventaires et marchés	0 SALARIE	CCI_FC_PACA_2018
44442083001018	SASU DPD FRANCE	Transports routiers de fret de proximité	DE 11 A 19 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
47940357800012	SOCIETE IMMOBILIERE LECASUD	Activités des marchands de biens immobiliers	0 SALARIE	CCI_FC_PACA_2018
49154584400020	OSN SUD	Construction de réseaux électriques et de télécommunications	DE 11 A 19 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
49248640200224	SASU MAZET MESSAGERIE	Transports routiers de fret de proximité	DE 20 A 49 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
50500352500019	LES QUATRE SAISONS	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fruits et légumes	0 SALARIE	CCI_FC_PACA_2018
53152236500026	SASU AMB PROVENCE	Blanchisserie-teinturerie de gros	DE 50 A 99 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
65578055900192	SAS VICAT PRODUITS INDUSTRIELS VPI	Fabrication de mortiers et bétons secs	7 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
70820275900070	AERO STOCK	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures et équipements industriels divers	8 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
72285028600021	SOCIETE VAROISE D'AMENAGEMENT ET DE GESTION	Captage, traitement et distribution d'eau	DE 20 A 49 SALARIES	CCI_FC_PACA_2018
72285028600047	SOCIETE VAROISE D'AMENAGEMENT ET DE GESTION	Captage, traitement et distribution d'eau	0 SALARIE	CCI_FC_PACA_2018
80022049300012	AZ AERO	Autres commerces de détail spécialisés divers	1 SALARIE	CCI_FC_PACA_2018