

— RAPPORT D'ÉTUDE —

STRATEGIE URBAINE REGIONALE

Profils et dynamiques des centres urbains régionaux



Un partenariat Région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Agences d'urbanisme
au service de la connaissance et de l'action publique



Mars 2023

Noms et contacts des contributeurs

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Thibaud MARIJN tmarijn@maregionsud.fr
Agence d'urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var (AUDAT)	Christophe ZAEPFEL zaepfel@audat.org Laurent PINON pinon@audat.org
Agence d'urbanisme de l'aire marseillaise (AGAM)	Peggy ROUSSELOT-EMARD p.rousseLOT@agam.org Nicolas SABLIER n.sablier@agam.org
Agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV)	Zoé LE DEVEDEC Zoe.LEDEVEDEC@aurav.org Laure BIGOURDAN Laure.bigourdan@aurav.org
Agence d'urbanisme du Pays d'Aix Durance (AUPA)	Yolaine MONTEIL y.monteil@aupa.fr

Cette étude résulte du partenariat entre la Région et les agences d'urbanisme de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mis en place en 2015 dans le cadre d'une convention triennale, ce partenariat d'une ampleur inédite en France, permet la mutualisation des capacités d'études et d'observation à l'échelle régionale. Relevant soit de la mise en commun d'expertises, soit de productions de données et d'analyses, ces actions couvrent des thèmes variés et transversaux, comme la mobilité, la planification, le développement durable, l'aménagement ou l'économie. L'objectif de ces travaux est de permettre une meilleure coordination des politiques publiques au niveau régional.

Photo de couverture ©audat.var



PREAMBULE.....	10
<u>1 PRESENTATION ET METHODOLOGIE</u>	<u>11</u>
1.1 LA CLASSIFICATION ASCENDANTE HIERARCHIQUE	11
1.2 LE CHOIX DES INDICATEURS	12
LES INDICATEURS DE CADRAGE	13
LES INDICATEURS DE POLARISATION ET D'ATTRACTIVITE	14
LES INDICATEURS DE CADRE DE VIE	15
LES INDICATEURS RELATIFS AUX MODES DE DEVELOPPEMENT	16
1.3 LES RESULTATS	17
<u>2 PORTRAITS ET CARACTERISTIQUES DES CENTRES URBAINS REGIONAUX PAR CLASSE</u>	<u>20</u>
<u>2.1 LES CENTRES URBAINS LITTORAUX ET TOURISTIQUES</u>	<u>21</u>
DESCRIPTION DE LA CLASSE	23
CADRAGE.....	23
POLARISATION/ATTRACTIVITE	23
CADRE DE VIE	24
MODE DE DEVELOPPEMENT	25
ENJEUX	25
<u>LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE</u>	<u>27</u>
<u>MENTON.....</u>	<u>28</u>
CADRAGE.....	30
POLARISATION/ATTRACTIVITE	30
CADRE DE VIE	30
MODE DE DEVELOPPEMENT	31
ENJEUX	32
LE PROJET COMMUNAL	33
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	33
PAROLES D'ACTEURS	35
<u>ANTIBES.....</u>	<u>37</u>
CADRAGE.....	39
POLARISATION/ATTRACTIVITE	39
CADRE DE VIE	39

MODE DE DEVELOPPEMENT	40
ENJEUX	41
LE PROJET COMMUNAL	42
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	42
ANALYSE SYNTHETIQUE	44
<u>CANNES</u>	<u>45</u>
CADRAGE.....	47
POLARISATION/ATTRACTIVITE	47
CADRE DE VIE	47
MODE DE DEVELOPPEMENT	48
ENJEUX	49
LE PROJET COMMUNAL	50
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	50
ANALYSE SYNTHETIQUE	51
<u>FREJUS /SAINT-RAPHAËL</u>	<u>52</u>
FREJUS	53
CADRAGE.....	54
POLARISATION/ATTRACTIVITE	54
CADRE DE VIE	54
MODE DE DEVELOPPEMENT	55
ENJEUX	56
SAINT-RAPHAEL	57
CADRAGE.....	58
POLARISATION/ATTRACTIVITE	58
CADRE DE VIE	58
MODE DE DEVELOPPEMENT	59
ENJEUX	60
ANALYSE DES PROJETS COMMUNAUX	61
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	61
ANALYSE SYNTHETIQUE	62
<u>HYERES</u>	<u>64</u>
CADRAGE.....	66
POLARISATION/ATTRACTIVITE	66
CADRE DE VIE	66
MODE DE DEVELOPPEMENT	67
ENJEUX	68
LE PROJET COMMUNAL	69
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	69
ANALYSE SYNTHETIQUE	70
<u>2.2 LES « RELAIS TERRITORIAUX » A CONFORTER.....</u>	<u>71</u>
CADRAGE.....	73
POLARISATION/ATTRACTIVITE	74

CADRE DE VIE	74
MODE DE DEVELOPPEMENT	75
ENJEUX.....	76
<u>LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE</u>	<u>78</u>
<u>DRAGUIGNAN</u>	<u>79</u>
CADRAGE.....	81
POLARISATION/ATTRACTIVITE	81
CADRE DE VIE	81
MODE DE DEVELOPPEMENT	82
ENJEUX	83
LE PROJET COMMUNAL	84
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	84
ANALYSE SYNTHETIQUE	85
PAROLES D'ACTEURS	86
<u>LA CIOTAT</u>	<u>91</u>
CADRAGE.....	92
POLARISATION/ATTRACTIVITE	92
CADRE DE VIE	93
MODE DE DEVELOPPEMENT	93
ENJEUX	94
LE PROJET COMMUNAL	95
ANALYSE SYNTHETIQUE	96
<u>MARTIGUES</u>	<u>97</u>
CADRAGE.....	99
POLARISATION/ATTRACTIVITE	99
CADRE DE VIE	99
MODE DE DEVELOPPEMENT	100
ENJEUX	100
LE PROJET COMMUNAL	101
ANALYSE SYNTHETIQUE	102
<u>ISTRES.....</u>	<u>104</u>
CADRAGE.....	106
POLARISATION/ATTRACTIVITE	106
CADRE DE VIE	106
MODE DE DEVELOPPEMENT	107
ENJEUX	107
LE PROJET COMMUNAL	108
ANALYSE SYNTHETIQUE	109
<u>SALON DE PROVENCE</u>	<u>110</u>

CADRAGE.....	112
POLARISATION/ATTRACTIVITE	112
CADRE DE VIE	112
MODE DE DEVELOPPEMENT	113
ENJEUX	114
LE PROJET COMMUNAL	115
ANALYSE SYNTHETIQUE	115
<u>PERTUIS</u>	<u>117</u>
CADRAGE.....	119
POLARISATION/ATTRACTIVITE	119
CADRE DE VIE	120
MODE DE DEVELOPPEMENT	120
ENJEUX	121
LE PROJET COMMUNAL	121
<u>2.3 LES POLES AUTONOMES INDISPENSABLES A LEUR BASSIN DE VIE</u>	<u>122</u>
CADRAGE.....	124
POLARISATION/ATTRACTIVITE	125
CADRE DE VIE	125
MODE DE DEVELOPPEMENT	126
ENJEUX	126
<u>LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE</u>	<u>128</u>
<u>AUBAGNE</u>	<u>129</u>
CADRAGE.....	131
POLARISATION/ATTRACTIVITE	131
CADRE DE VIE	131
MODE DE DEVELOPPEMENT	132
ENJEUX	133
LE PROJET COMMUNAL	134
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	134
ANALYSE SYNTHETIQUE	136
<u>MANOSQUE</u>	<u>137</u>
CADRAGE.....	138
POLARISATION/ATTRACTIVITE	139
CADRE DE VIE	139
MODE DE DEVELOPPEMENT	140
ENJEUX	140
LE PROJET COMMUNAL	141
<u>DIGNES LES BAINS</u>	<u>142</u>

CADRAGE.....	144
POLARISATION/ATTRACTIVITE	144
CADRE DE VIE	145
MODE DE DEVELOPPEMENT	145
ENJEUX	146
LE PROJET COMMUNAL	146

GAP 147

CADRAGE.....	149
POLARISATION/ATTRACTIVITE	149
CADRE DE VIE	150
MODE DE DEVELOPPEMENT	150
ENJEUX	151
LE PROJET COMMUNAL	151

BRIANÇON 152

CADRAGE.....	154
POLARISATION/ATTRACTIVITE	154
CADRE DE VIE	155
MODE DE DEVELOPPEMENT	155
ENJEUX	156
LE PROJET COMMUNAL	156

2.4 | VITROLLES ET MARIGNANE 157

CADRAGE.....	159
POLARISATION/ATTRACTIVITE	159
CADRE DE VIE	160
MODE DE DEVELOPPEMENT	161
ENJEUX	162

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE 163

VITROLLES..... 164

CADRAGE.....	166
POLARISATION/ATTRACTIVITE	166
CADRE DE VIE	167
MODE DE DEVELOPPEMENT	167
ENJEUX	168
LE PROJET COMMUNAL	168

MARIGNANE 169

CADRAGE.....	171
POLARISATION/ATTRACTIVITE	171
CADRE DE VIE	171

MODE DE DEVELOPPEMENT	172
ENJEUX	173
LE PROJET COMMUNAL	174
ANALYSE SYNTHETIQUE	174

2.5 | LES POLES COMBINANT ETALEMENT URBAIN ET DIFFICULTES SOCIALES 176

CADRAGE.....	178
POLARISATION/ATTRACTIVITE	179
CADRE DE VIE	179
MODE DE DEVELOPPEMENT	179
ENJEUX	180

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE 183

GRASSE 184

CADRAGE.....	186
POLARISATION/ATTRACTIVITE	186
CADRE DE VIE	187
MODE DE DEVELOPPEMENT	187
ENJEUX	188
LE PROJET COMMUNAL	189
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	189
ANALYSE SYNTHETIQUE	190

BRIGNOLES 191

CADRAGE.....	193
POLARISATION/ATTRACTIVITE	193
CADRE DE VIE	193
MODE DE DEVELOPPEMENT	194
ENJEUX	195
LE PROJET COMMUNAL	196
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE.....	196
ANALYSE SYNTHETIQUE	197

ARLES 199

CADRAGE.....	201
POLARISATION/ATTRACTIVITE	201
CADRE DE VIE	201
MODE DE DEVELOPPEMENT	202
ENJEUX	202
LE PROJET COMMUNAL	202

CAVAILLON 203

CADRAGE.....	206
--------------	-----

POLARISATION/ATTRACTIVITE	206
CADRE DE VIE	206
MODE DE DEVELOPPEMENT	207
ENJEUX	207
LE PROJET COMMUNAL	208
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE	208
ANALYSE SYNTHETIQUE	209
<u>APT.....</u>	<u>210</u>
CADRAGE.....	212
POLARISATION/ATTRACTIVITE	212
CADRE DE VIE	212
MODE DE DEVELOPPEMENT	213
ENJEUX	214
LE PROJET COMMUNAL	215
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE	215
ANALYSE SYNTHETIQUE	216
PAROLES D'ACTEURS	217
<u>CARPENTRAS.....</u>	<u>219</u>
CADRAGE.....	221
POLARISATION/ATTRACTIVITE	221
CADRE DE VIE	221
MODE DE DEVELOPPEMENT	222
ENJEUX	224
LE PROJET COMMUNAL	225
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE	225
ANALYSE SYNTHETIQUE	226
<u>ORANGE</u>	<u>227</u>
CADRAGE.....	229
POLARISATION/ATTRACTIVITE	229
CADRE DE VIE	229
MODE DE DEVELOPPEMENT	230
ENJEUX	230
LE PROJET COMMUNAL	231
RAYONNEMENT ET ATTRACTIVITE	231
ANALYSE SYNTHETIQUE	233

Après des décennies de déprise économique, démographique et sociale, différents signes au niveau national témoignent d'un retour de la ville moyenne au cœur des politiques publiques. Au niveau national, les transactions immobilières dans les centres-villes des pôles moyens ont augmenté de 10 % entre 2018 et 2019 et la crise sanitaire devrait contribuer à faire perdurer, voire renforcer ce mouvement.

Second niveau de centralités SRADDET, après les centralités métropolitaines, les 26 centres urbains régionaux correspondent aux « pôles moyens », avec une population allant de 12 000 habitants (Briançon) à environ 75 000 (Cannes, Antibes). Leur rôle dans la structuration du territoire régional est décrit dans l'objectif 28 du SRADDET de la Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur, « Consolider les centres urbains régionaux ».

Les indicateurs socio-économiques de ces centres urbains sont dégradés. En effet, sur la période 2012-2017, on y observe une stagnation de la population, ainsi qu'un recul des emplois (- 0,2 % par an en moyenne). De surcroît, 12 des 26 centres urbains régionaux sont identifiés par le SRADDET comme disposant de centres-villes fragiles devant être réinvestis en priorité. Malgré ces difficultés, la crise sanitaire pourrait conduire à un regain d'intérêt pour les « villes moyennes » à l'échelle nationale.

Alors que les centralités métropolitaines régionales connaissent à l'inverse un regain d'attractivité démographique et en termes d'emplois sur la période 2012-2017, il peut être opportun de renforcer l'intérêt porté aux centres urbains régionaux : aménités, services, offre culturelle et de formation, cadre de vie, nature en ville, requalification, réhabilitation des logements anciens...

Dans ce contexte, la présente étude se donne deux principaux objectifs :

- Décrire les différentes problématiques rencontrées par les 26 « centres urbains régionaux » de la stratégie urbaine régionale du SRADDET. Il s'agira d'établir un portrait de chaque centre ainsi qu'un regroupement des centres dans le cadre d'une typologie répondant aux diverses dimensions du SRADDET : démographie, économie, emploi, vitalité commerciale, niveau de vie, logement, urbanisme, cadre de vie, situation géographique, rapport centre/périphérie...
- Identifier, par l'analyse des dispositifs de contractualisation en cours les actions concourant à renforcer l'attractivité dans ces 26 communes – ainsi que 9 communes complémentaires inscrite au dispositif Petite Ville de Demain.
- Compléter sur certaines communes les analyses par des entretiens ciblés

1 | PRESENTATION ET METHODOLOGIE POUR LA TYPOLOGIE DES C ENTALITES

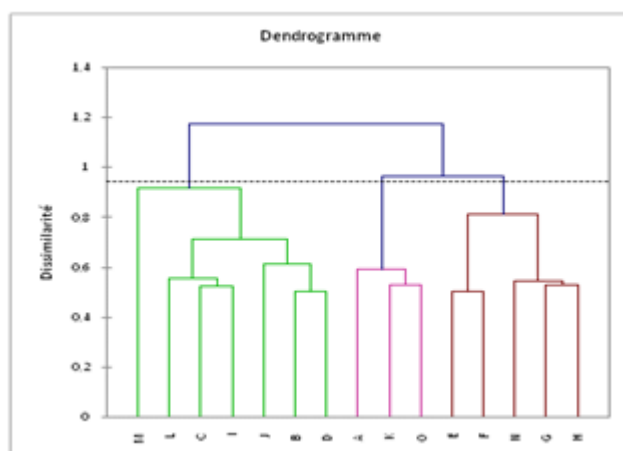
L'action « Stratégie urbaine régionale : profil et dynamiques des pôles moyens de Provence-Alpes-Côte d'Azur » avait pour premier objectif de décrire les différentes problématiques rencontrées par les vingt-six communes identifiées comme « centres urbains régionaux ».

La volonté était d'établir un portrait de chaque centre ainsi qu'un regroupement des centres dans le cadre d'une typologie répondant à diverses dimensions du SRADDET, telles que démographie, l'économie, l'emploi, la vitalité commerciale, les revenus, le logement, l'urbanisme, le cadre de vie, le rapport centre/périphérie, etc.

1.1 | La classification ascendante hiérarchique

Le choix a été fait de réaliser une classification ascendante hiérarchique (CAH) pour aboutir à la typologie. Les individus, en l'occurrence les centres urbains régionaux, sont définis par les valeurs prises par des variables quantitatives (les indicateurs). La classification revient à construire des classes au sein desquelles les individus qui possèdent des traits de caractères communs sont réunis. Le but est que les individus regroupés au sein d'une même classe soient le plus semblables possible (homogénéité intra-classe), tandis que les classes doivent être les plus différentes les unes des autres (hétérogénéité inter-classe).

La classification est dite « ascendante », dans la mesure où elle commence par agréger les individus qui sont les plus semblables entre eux, puis les observations ou groupes d'observations un peu moins semblables et ainsi de suite jusqu'au regroupement de l'ensemble de l'échantillon. Ces agrégations se font deux à deux et vont donc du particulier au plus général ; au départ, il y a autant de classes que d'individus. In fine, elles dessinent un dendrogramme, ou « arbre hiérarchique », qui permet de représenter les liens et la proximité entre les individus et entre les différentes classes.

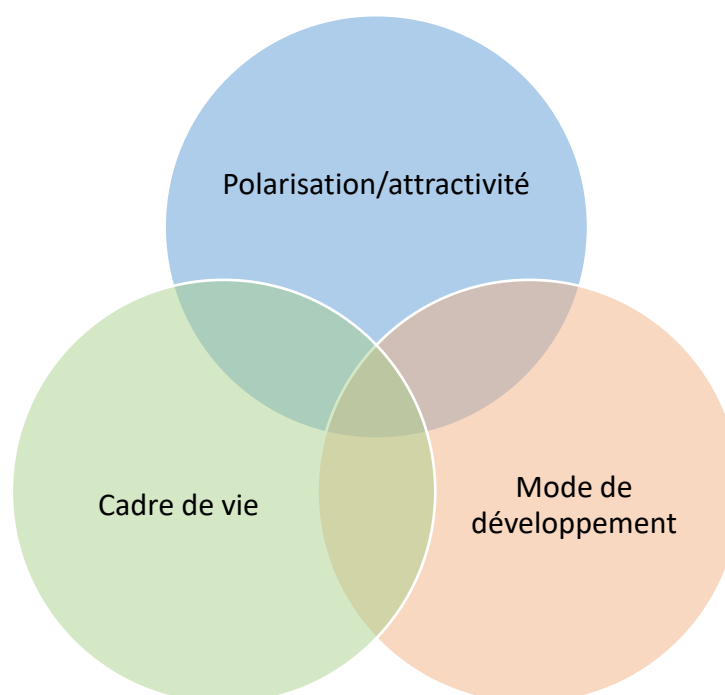


L'objectif est d'aboutir à la coupure la plus pertinente, celle qui permettra d'avoir les classes les plus homogènes en leur sein, mais les plus différentes entre elles. Certains logiciels peuvent effectuer cette tâche automatiquement : c'est le cas de R, que nous avons utilisé. Il propose également de réaliser une analyse en composante principale (ACP) afin de préparer la CAH. L'ACP va synthétiser, résumer, hiérarchiser l'information contenue dans un tableau de données où les individus sont définis par les valeurs prises par des variables quantitatives. L'information sera condensée en de nouvelles variables appelées « composantes principales », qui permettent une lecture plus facile et exempte de bruit statistique.

1.2 | Le choix des indicateurs

L'élaboration d'une typologie doit permettre d'améliorer la connaissance de l'armature urbaine du SRADDET et de préciser dans le cadre d'une future évolution les orientations du Schéma relatives aux centres urbains régionaux (objectif 28). Dans cette optique, l'étude devait s'attacher à identifier des indicateurs cohérents avec les principaux objectifs du SRADDET : un aménagement équilibré et durable du territoire qui concilie l'attractivité et la qualité de vie des populations.

Pour ce faire, le choix a été fait de sélectionner des indicateurs relevant des trois champs suivants :



Toutefois, afin d'établir un portrait complet de la situation des vingt-six centres urbains, le choix a également été fait de mobiliser des indicateurs de « cadrage » et par conséquent plus généraux. Ces indicateurs ne seront pas utilisés dans la typologie, mais permettront éventuellement d'en éclairer les résultats.

Les indicateurs de cadrage

Indicateur	Description	Source	Millésime
Population communale		Insee-RP	2018
Taux de croissance annuel moyen de la population		Insee-RP	2013-2018
Solde naturel relatif entre 2013 et 2018	Ramène la différence entre nombre de naissance et nombre de décès à la population moyenne du centre urbain au cours de la période.	Insee-RP, Etat civil	2013-2018
Solde migratoire relatif entre 2013 et 2018	Ramène le solde migratoire apparent (population 2018 – population 2013 – solde naturel 2013-2018) à la population moyenne du centre urbain au cours de la période. L'examen des deux soldes permet de qualifier la croissance démographique d'un territoire	Insee-RP, Etat civil	2013-2018
Rapport de dépendance démographique en 2018	Ramène le nombre de personnes âgées de soixante ans ou plus et celui des personnes âgées de moins de vingt ans à l'effectif des personnes âgées de 20 à 59 ans ; cet indicateur est souvent utilisé pour mesurer la viabilité du système de retraite. Ici, il s'agira plus de qualifier la structure par âge d'un territoire.	Insee-RP	2018
Taille moyenne des ménages	Mesure le nombre moyen d'occupants des résidences principales. L'indicateur constitue également une synthèse de la répartition des ménages par type (couples avec ou sans enfant, familles monoparentales, personnes seules, etc.)	Insee-RP	2018
Taux de croissance annuel moyen de l'emploi		Insee-RP	2013-2018
Scoring de niveau de centralité	Dans le cadre de son observatoire des centralités, la FNAU a cherché à identifier les communes exerçant des fonctions de centralité : 1) comptabiliser les équipements dans chaque commune et leur attribuer un score de rayonnement en fonction de leur nature ; 2) Attribuer à chaque commune un score d'équipement sectoriel ; 3) Puis un score d'équipement agrégé...	FNAU	2021

Les indicateurs de polarisation et d'attractivité

Indicateur	Description	Source	Millésime
Indice de concentration de l'emploi	Ramène le nombre d'emplois implantés dans un territoire à l'effectif de personnes en emploi y résidant. Si la valeur est inférieure à 1, le territoire émet plus de flux domicile-travail qu'il n'en réceptionne ; si la valeur est supérieure à 1, c'est l'inverse. L'indicateur permet donc de qualifier la position du centre urbain dans son environnement : attire-t-il les travailleurs des communes alentours ? Ou, au contraire, s'agit-il d'un centre urbain que de nombreux actifs occupés quittent chaque jour pour aller travailler dans les localités environnantes ?	Insee-RP	2018
Croissance démographique par rapport à l'environnement	Mesure l'évolution du poids démographique du centre urbain dans son environnement, et par conséquent les éventuels effets de report. Celui-ci correspond aux communes envoyant 10% ou plus de ses actifs occupés dans le centre urbain en question.	Insee-RP	2013-2019
Croissance de l'emploi par rapport à l'environnement	Sur le même principe que ci-dessus, mesure l'évolution du poids du centre urbain en termes de nombre d'emplois dans son environnement.	Insee-RP	2013-2019
Indice de présence des enseignes préférées des Français	Donne la part des (nombre) enseignes préférées des Français implantées dans le centre urbain. Il s'agit de mesurer la présence de commerces rayonnants et attractifs.	Région SUD	2013-2018
Taux de fonction touristique	Ramène le nombre de lits touristiques dans la commune au nombre d'habitants. Il permet de quantifier la multiplication théorique de la population en période d'afflux touristique, mais aussi de mesurer son rayonnement non pas vis-à-vis des territoires environnants mais plus lointains.	Insee-RP, Etat civil	2013-2018

Ces indicateurs, du fait de leur proximité avec les dimensions privilégiées par le SRADDET, serviront à établir la typologie. D'autres indicateurs, jugés plus secondaires, ont été calculés et utilisés pour illustrer les résultats :

- La **croissance du nombre d'établissements par rapport à l'environnement** entre 2013 et 2019 (source SIRENE) qui, sur le même principe que plus haut, mesure l'évolution du poids du centre urbain en termes de nombre d'établissements dans son environnement.
- La **présence d'équipements culturels et sportifs de gammes moyenne et supérieure** en 2021 (source INSEE-BPE), qui ramène le nombre d'équipements culturels et sportifs de gammes moyenne et supérieure au nombre d'habitants.

Les indicateurs de cadre de vie

Indicateur	Description	Source	Millésime
Niveau de vie médian en 2018	Mesure le revenu disponible (donc après redistribution) par unité de consommation. Il s'agit d'un indicateur relatif aux conditions de vie matérielles, intégré notamment au calcul de l'indice de développement humain (IDH).	Insee-FiLoSoFi	2018
Proportion de jeunes n'étant ni en emploi ni en formation	Mesure la part de personnes âgées de 15 à 24 ans n'étant ni en emploi, ni en formation. Selon l'Observatoire des territoires, « une valeur élevée de cet indicateur constitue donc une alerte pour les acteurs publics ou collectifs. » En effet, il renseigne sur la part de jeunes menacés par l'isolement relationnel et la pauvreté. Sont ainsi abordées les conditions de vie matérielles mais aussi la solidité des liens sociaux.	Insee-RP	2018
Accessibilité potentielle aux médecins généralistes (APL)	Nombre de consultations/visites accessibles par habitant standardisé. L'APL rend comparable l'accessibilité de communes ayant des structures par âge différentes. Il tient compte de l'offre et de la demande issue des communes environnantes, pour mettre en évidence des disparités d'offre de soins. Il s'agit donc d'un indicateur relatif à la santé.	SNIIR-AM 2018, EGB 2018, CNAM-TS ; distancier METRIC, Insee.	2018
Part des logements vacants dans l'ensemble des logements	Permet d'approcher la qualité du parc de logements d'une commune, mais aussi la tension du marché. Une proportion trop élevée de logements vacants peut constituer un signal faible de conditions dégradées de logement ; à l'inverse, une valeur faible peut être synonyme de difficultés à se loger. Il apparaît en effet nécessaire d'avoir un stock de logements vides suffisant pour répondre à une évolution de la demande en logements.	LOVAC	2019
Pouvoir d'achat immobilier des ménages	Mesure la capacité d'achat des ménages en mètres acquérables. À partir du revenu médian d'un couple avec deux enfants, une capacité d'emprunt immobilier et un apport de départ sont calculés. Cette somme est divisée par le prix au m2 pratiqué dans la commune, pour déterminer une surface acquérable par le ménage avec un prêt immobilier courant sur vingt ans. Il s'agit d'un indicateur relatif aux conditions de vie matérielle et à la possibilité d'accéder à un logement suffisamment grand pour un ménage aux revenus situés dans la moyenne.	INSEE-Filosofi, DVF, Meilleurtaux.com	2019
Part des déplacements domicile-travail effectués en modes doux ou en transports en commun	Permet une approche du cadre de vie et notamment de l'offre en transport en commun et de pistes cyclables – et donc des politiques mises en œuvre. La fréquence d'utilisation de modes des transports économes en émissions de gaz à effet de serre a également un impact sur la pollution de l'air, ce qui participe également à la qualité du cadre de vie. Si le choix a été fait d'inclure cet indicateur dans le champ de la qualité de vie, il fournit également des éléments de connaissance sur les choix effectués en matière de modes de développement dans les centres urbains.	Insee-RP	2018

Dans ce champ thématique, la **vacance structurelle des logements** est utilisée comme variable complémentaire et n'est par conséquent pas mobilisée pour la réalisation de la typologie. Il en va de même de l'**indice comparatif de mortalité**, visant à établir un taux de mortalité standardisé, non impacté par les effets de structure par âge. Par ailleurs, dans le prolongement du pouvoir d'achat immobilier des ménages, les **prix au m² des appartements** ont été utilisés pour illustrer le coût du logement. Enfin, le **taux de pauvreté** a également été employé comme variable complémentaire : du fait de la décision récente de l'INSEE d'arrondir les valeurs à l'entier (pas de chiffre après la virgule), il était difficile d'utiliser l'indicateur pour le travail de typologie.

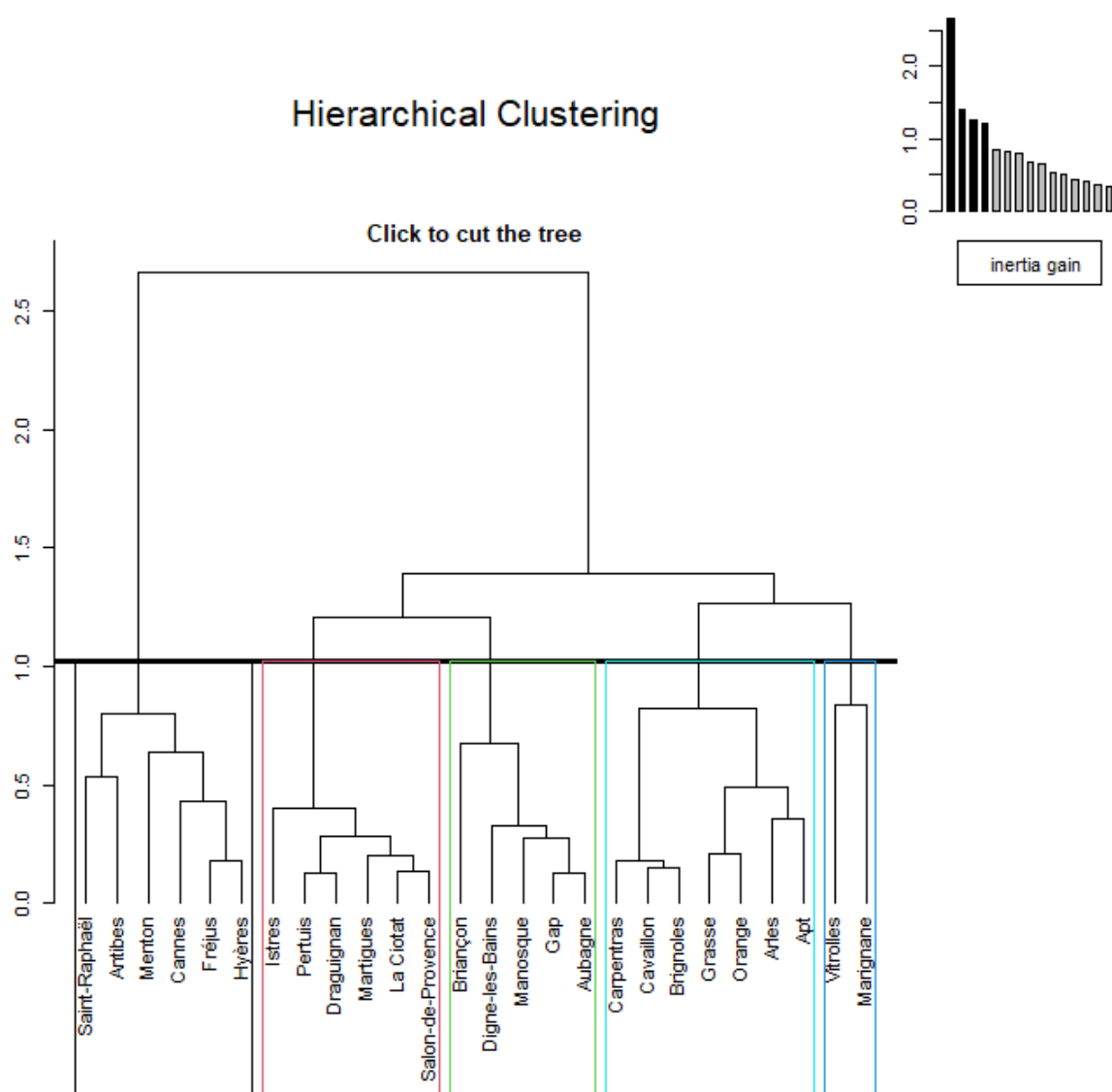
Les indicateurs relatifs aux modes de développement

Indicateur	Description	Source	Millésime
Part du bâti diffus dans les surfaces urbanisées	Mesure la part du poste « espaces de bâti diffus et autres bâtis » dans l'ensemble des surfaces urbanisées des communes. Il permet d'identifier la place plus ou moins importante de l'habitat pavillonnaire dans le profil des communes.	OCSOL	2019
Evolution de la surface urbanisée par ménage	La surface urbanisée des communes est ramenée au nombre de ménages pour les deux millésimes. Un taux de croissance annuel moyen de la valeur est ensuite calculé. Il permet de comparer les modes d'accueil, plus ou moins denses, des ménages supplémentaires.	Insee-RP, OCSOL	2014-2019
Part de la population habitant dans le centre-ville	L'indicateur mesure par conséquent la part de la population de la commune résidant dans ces espaces centraux, définis par les zonages UA et UB adjacentes des documents d'urbanisme. Pour les carreaux en partie dans les périmètres, une pondération est effectuée en se basant sur l'implantation des logements.	Insee, données carroyées 2017	2017
Part des surfaces de bureaux/de commerce/d'équipements commencées situées dans les centres villes	Ramène les surfaces de bureaux, de commerce et d'équipements commencées dans les espaces centraux (définis par les zonages UA et UB adjacentes des documents d'urbanisme) à l'ensemble des surfaces commencées dans les communes. Il mesure la tendance à la revitalisation / dévitalisation des centres-villes.	Siatdel2	2016-2018
Part des espaces nouvellement artificialisés dans la superficie du territoire	Ramène le nombre d'hectares artificialisés – selon la mesure des fichiers fonciers - entre 2009 et 2019 à la superficie de la commune.	Observatoire national de l'artificialisation des sols	2009-2019

Dans ce champ, la **part des établissements situés dans les espaces centraux** a également été mobilisée mais l'indicateur n'est pas utilisé pour réaliser la typologie. Il en va de même de la **part des espaces artificialisés dans la superficie des centres urbains**. Celle-ci est fortement corrélée à la superficie des communes.

1.3 | Les résultats

Dendrogramme des vingt-six centres urbains de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur



La typologie a été réalisée avec le logiciel R : elle porte sur les vingt-six centres urbains de la région, caractérisés par les seize variables présentées ci-dessus. La coupure « idéale » définie par le logiciel donne cinq classes.

Les variables ayant été le plus « discriminantes » et qui, par conséquent, caractérisent le mieux les classes sont, dans l'ordre :

Variable	Eta2	P-value
1. Taux de fonction touristique	0.8326496	6.866983e-08
2. Pouvoir d'achat immobilier des ménages	0.7557757	3.333563e-06
3. Part du bâti diffus dans les surfaces urbanisées	0.6646628	8.308151e-05
4. Indice de concentration de l'emploi	0.6396463	1.710260e-04
5. Part des logements vacants dans l'ensemble des logements	0.6213693	2.803736e-04
6. Niveau de vie médian	0.5944048	5.556324e-04
7. Proportion des jeunes n'étant ni en emploi ni en formation	0.5792379	7.989888e-04
8. Part des déplacements domicile-travail effectués en modes doux ou en transports en commun	0.5087292	3.639758e-03
9. Proportion des jeunes n'étant ni en emploi ni en formation	0.3677776	3.943833e-02

Les autres variables ont eu une contribution plus faible et non-significative à la partition des classes.

Les différentes classes se caractérisent de la façon suivante :

	Variable caractéristique 1	Variable caractéristique 2	Variable caractéristique 3	Variable caractéristique 4	Variable caractéristique 5	Parangon
Classe 1	Le taux de fonction touristique	Le niveau de vie médian	La part des logements vacants dans l'ensemble des logements	La part du bâti diffus dans les surfaces urbanisées	Le pouvoir d'achat immobilier des ménages	Hyères
Classe 2	L'indice de concentration de l'emploi					Salon-de-Provence
Classe 3	La part de la population habitant dans le centre-ville	La part des déplacements domicile-travail effectués en modes doux ou en transports en commun	La proportion des jeunes n'étant ni en emploi ni en formation			Gap
Classe 4	L'indice de concentration de l'emploi	L'évolution de la surface urbanisée par ménage	La part des logements vacants dans l'ensemble des logements	La part des déplacements domicile-travail effectués en modes doux ou en transports en commun	La part du bâti diffus dans les surfaces urbanisées	Marignane/Vitrolles
Classe 5	La proportion des jeunes n'étant ni en emploi ni en formation	La part des logements vacants dans l'ensemble des logements	La part du bâti diffus dans les surfaces urbanisées	Le pouvoir d'achat immobilier des ménages	Le niveau de vie médian	Orange

Note de lecture : en rouge, les valeurs prises par les variables sont significativement plus élevées que la moyenne pour l'ensemble des centres urbains ; en bleu, les valeurs prises par les variables sont significativement moins élevées que la moyenne pour l'ensemble des centres urbains. Le parangon est le centre urbain le plus proche du barycentre de la classe.

La classe 1, regroupant des centres littoraux varois et maralpins s'oppose à la classe 5, constituée de communes situées majoritairement à l'ouest de la région et notamment dans le Vaucluse. Les valeurs de certaines des variables ayant le plus contribué à l'élaboration des classes (part du bâti diffus, pouvoir d'achat immobilier des ménages, part des logements vacants) sont fortes dans l'une des classes et faibles dans l'autre.

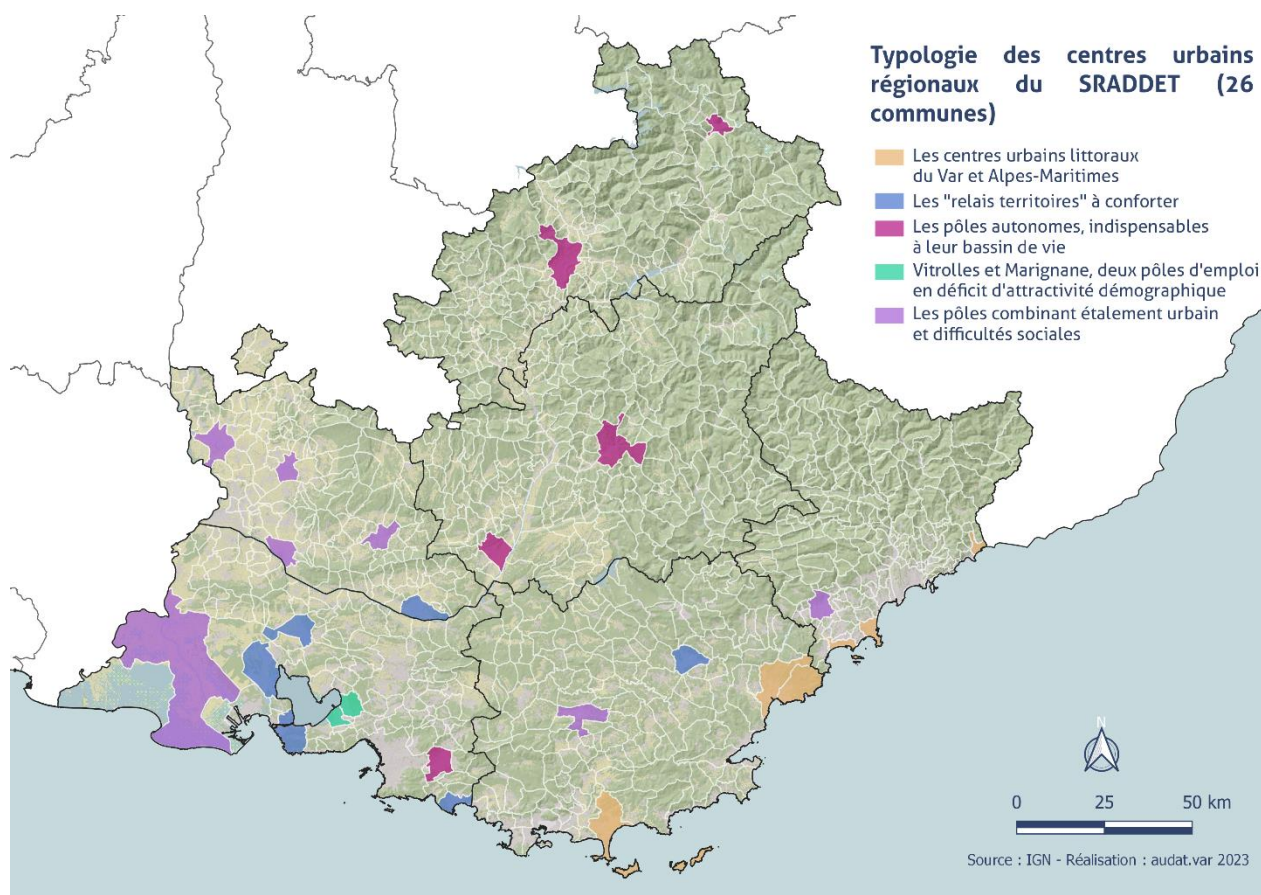
La classe 4 se caractérise essentiellement par des indices de concentration de l'emploi très nettement supérieurs à la moyenne. Elle ne comprend que deux communes, Vitrolles et Marignane, qui sont limitrophes et constituent des pôles d'emploi majeurs autour de l'Étang de Berre.

La classe 3, qui comprend notamment les quatre centres urbains des départements alpins, se distingue par le poids démographique des centres villes et la part des modes doux et des transports en commun dans les déplacements.

La classe 2 classe regroupe les individus se différenciant assez peu de la moyenne d'ensemble. L'existence d'une telle classe est fréquente dans un travail de typologie. La classe 2 se caractérise uniquement par un indicateur de concentration de l'emploi relativement faible et regroupe majoritairement des communes situées dans les Bouches-du-Rhône.

En fonction des variables caractéristiques et de la répartition géographique des centres urbains dans la région (voir carte ci-dessous), des intitulés ont été donnés aux classes.

Répartition des centres urbains de la région par classe de la typologie



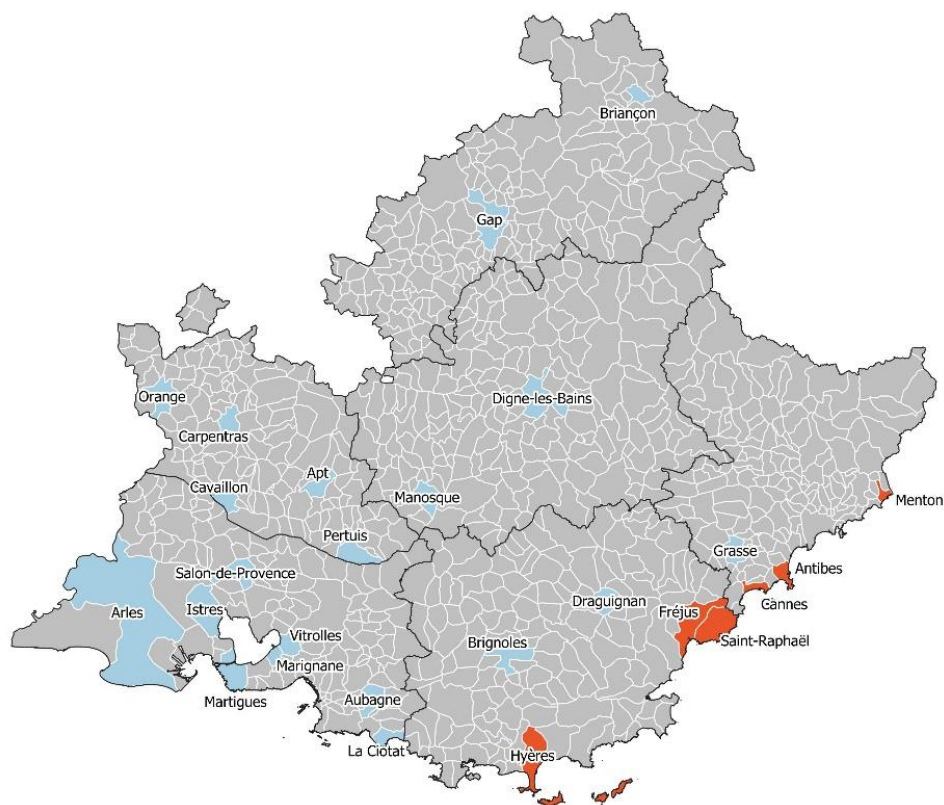
Des fiches décrivant en détail les cinq classes ont ensuite été réalisées : elles présentent un commentaire des indicateurs mobilisés, mais aussi une mise en perspective de ces observations à travers la définition d'enjeux se posant aux communes.

Par la suite, le même type de document a été produit pour chacun des vingt-six centres urbains de la région.

2 | PORTRAITS ET CARACTERISTIQUES DES CENTRES URBAINS REGIONAUX PAR CLASSE

2.1 | LES CENTRES URBAINS LITTORAUX DU VAR ET DES ALPES-MARITIMES

Centres urbains appartenant à la première classe / les centres urbains littoraux du Var et des Alpes Maritimes



La première classe de la typologie regroupe six communes toutes situées sur le littoral varois et maraïpin : Hyères, Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Menton. La première appartient à l'espace provençal du SRADDET alors que les cinq autres sont dans l'espace azuréen. Elles regroupent 324 000 habitants, soit un tiers des résidents des centres urbains régionaux. Quatre des communes font partie d'un espace métropolisé : celui de Nice pour Cannes, Antibes et Menton ; celui de Toulon pour Hyères.

Description de la classe

La classe se caractérise par des taux de fonctions touristiques et des niveaux de vie médians élevés, mais également par une faible vacance des logements et une part du bâti diffus peu importante. Enfin, du fait du prix élevé des logements, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est plus faible que ce qui est mesuré dans les autres classes.

Les enjeux principaux qui se posent à ces communes sont :

- D'assurer le renouvellement générationnel en permettant aux jeunes ménages de se loger sur le territoire
- D'accompagner le vieillissement en poursuivant l'adaptation du territoire au grand âge
- De conserver une offre de proximité diversifiée et abordable
- D'accompagner les impacts liés au changement climatique

Cadrage

Les communes de la classe sont plus peuplées que les autres centres urbains : en moyenne, elles comptent 54 000 habitants, contre 37 000 habitants pour l'ensemble. Cannes, Antibes, Hyères et Fréjus sont les quatre centres urbains régionaux comptant le plus de résidents parmi les vingt-six du SRADDET.

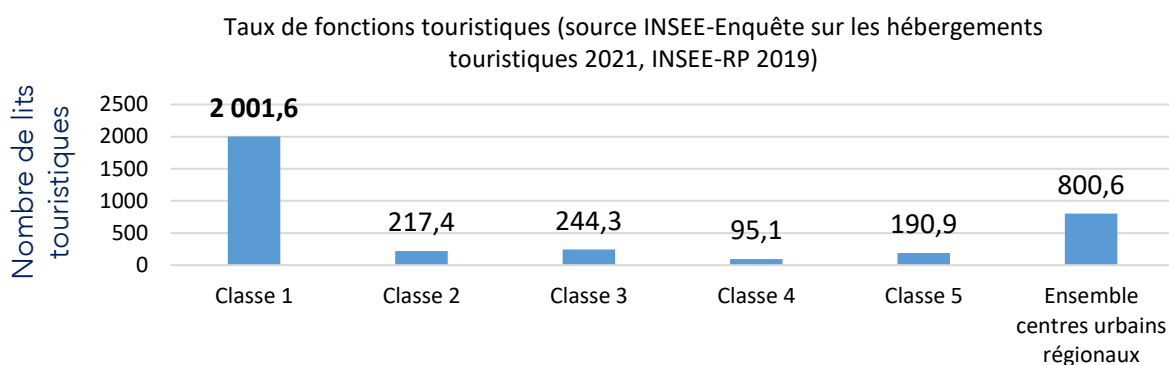
Entre 2013 et 2019, la population des communes de cette première classe a cru à un rythme moyen de 0,22% par an. Cette augmentation est due à un solde migratoire important (0,44% par an), qui compense un solde naturel déficitaire (-0,22% par an). Il y a dans la population des communes de cette première classe 30% de personnes âgées de 65 ans ou plus, contre 22% en moyenne dans les autres groupes de la typologie : la surreprésentation des seniors explique en grande partie que les décès sont plus fréquents que les naissances. Il s'agit de la seule classe de la typologie dont le solde naturel est négatif.

Les communes de la classe 1 ont un niveau de rayonnement important : leur scoring FNAU est élevé (1 303 contre 1 045 en moyenne pour les centres urbains régionaux), notamment du fait de leur niveau d'équipements dans le domaine de la santé et du commerce.

Polarisation/attractivité

La principale caractéristique de cette première classe est le taux très élevé de fonctions touristiques : on y compte 2 000 lits touristiques pour 1 000 habitants, contre moins de 400 en moyenne pour l'ensemble des centres urbains régionaux. Saint-Raphaël, Cannes, Menton, Fréjus et Antibes affichent les taux de fonctions touristiques les plus élevés parmi les vingt-six communes concernées, Hyères présente la septième valeur la plus importante.

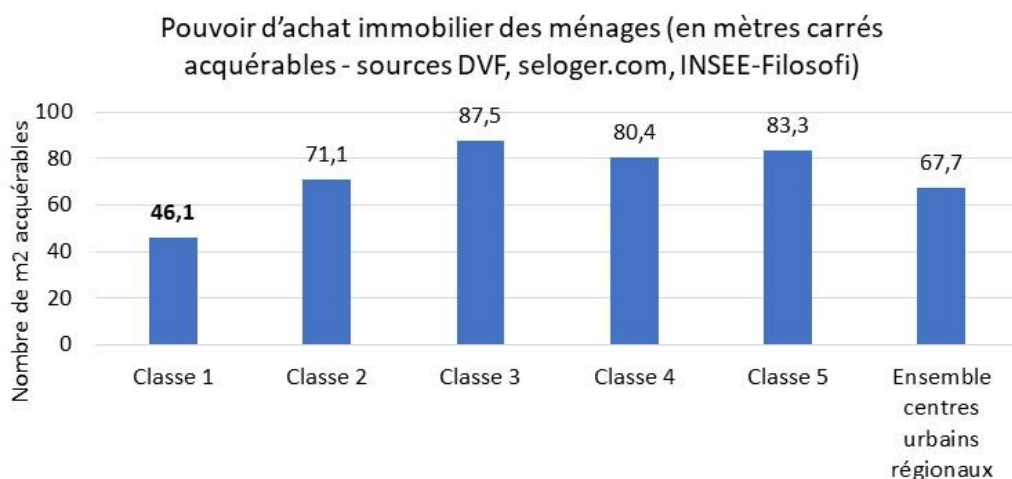
En matière de nombre d'habitants, d'emplois ou d'établissements, le poids des pôles urbains de la classe 1 apparaît en recul par rapport à leur territoire environnant. Là où ces pôles concentraient 49,2% des emplois de leur environnement en 2013, ils n'en concentrent plus que 48,7% en 2019. Les centres urbains du groupe ont perdu une partie de leurs emplois (-1,3%), alors que leurs environnements en ont gagné (0,9%). Leur croissance démographique a également été moins forte (0,22% par an contre 0,58%). Les évolutions ont cependant été assez variables : Antibes et Hyères ont perdu de la population alors que Saint-Raphaël et Menton ont connu une croissance démographique importante. Les prix du logement très élevés des centres urbains de la classe peuvent expliquer ces augmentations de population plus importantes en périphérie, ainsi que le manque de foncier disponible pour les extensions.



Cadre de vie

L'une des autres caractéristiques des centres urbains littoraux et touristiques est la faiblesse du pouvoir d'achat immobilier des ménages : il est en moyenne possible – pour un ménage composé d'un couple et de deux enfants – de prétendre à un achat de 46 m² pour un appartement en empruntant sur vingt ans, contre 68 m² pour l'ensemble des centres urbains. Les niveaux de vie élevés constituant également un attribut de cette classe, l'éventuelle faiblesse des revenus n'est pas en cause. La raison essentielle est davantage le prix très élevé de l'immobilier : en moyenne, le coût au m² est de 4 935€ pour les six communes de la classe, contre 2 777€ pour les vingt autres centres urbains.

Ces montants importants sont à mettre en lien avec la tension des marchés du logement dans les espaces littoraux : il en va de même du niveau de vacance relativement faible (7,4% contre 9,1% en moyenne dans les centres urbains), voire très faible en ce qui concerne la vacance supérieure à deux ans (1,2% contre 2,1%). Ces caractéristiques rendent également l'accès à ces communes relativement difficile pour les franges les plus fragiles de la population : par conséquent, le taux de pauvreté est relativement faible (16% contre 18% en moyenne dans les centres urbains régionaux), tout comme la part des jeunes sans emploi ni formation (18% contre 20%). Autre signe d'un climat socioéconomique plus favorable que la moyenne, l'indice comparatif de mortalité est faible (90 pour 100 contre 95 pour 100 dans l'ensemble des centres urbains).



Mode de développement

La classe se caractérise par une part de bâti diffus dans le tissu urbain relativement faible : elle est de 13% contre 22% en moyenne dans les centres urbains régionaux. Les communes ne sont pas si compactes pour autant : elles se sont étendues autant que possible et densifiées par manque d'espace. Le centre-ville a un poids important en leur sein : il concentre 36% de la population et 58% des établissements d'un salarié ou plus (31% et 45% en moyenne dans les centres urbains régionaux). Les surfaces de bureaux, de commerces et d'équipements commencés entre 2016 et 2018 l'ont été pour 38% dans le périmètre du centre-ville (26% en moyenne).

La part des surfaces artificialisées est importante : celles-ci couvrent 30% des surfaces des communes (19% en moyenne dans les centres urbains). Cependant, elles ont assez peu progressé entre 2009 et 2019 : 272 hectares supplémentaires ont été artificialisés, soit 0,7% des surfaces. Pour l'ensemble des centres urbains, la valeur est de 0,9%.

Enjeux

Au regard des caractéristiques de ce groupe de communes, cinq enjeux apparaissent prioritaires :

Permettre au plus grand nombre de poursuivre un parcours résidentiel au sein du territoire

Cet enjeu recouvre deux dimensions principales, celle du renouvellement générationnel mais aussi celle du lien entre l'emploi et l'habitat. La situation apparaît particulièrement critique pour les travailleurs saisonniers, population pour laquelle des réponses spécifiques sont à construire.

Assurer le renouvellement générationnel en permettant aux jeunes actifs de se loger sur le territoire.

Au regard des coûts pour l'accès au logement dans ces communes, une stratégie globale d'intervention sur l'offre de logements apparaît pertinente. Il s'agit en particulier d'agir sur la maîtrise des prix immobiliers, de produire une offre abordable, de poursuivre la diversification des segments du parc de logement mais aussi, pour les communes qui n'auraient pas entrepris une telle démarche, de réglementer pour réguler l'offre de meublés de tourisme.

Loger les travailleurs saisonniers

La tension pour l'accès au logement concerne également les travailleurs saisonniers, lesquels peinent à trouver une offre abordable et adaptée. L'accès au logement de ces actifs est un enjeu économique pour le territoire.

Accompagner le vieillissement en poursuivant l'adaptation du territoire au grand âge

Le vieillissement connaît une dynamique très active au sein de ces communes. Si toutes en ont pris la mesure et ont développé une offre et des services adaptés aux besoins de cette population, la prise en compte d'une massification des besoins liés au grand âge reste un enjeu.

Cette dynamique interroge la capacité de ces centralités à intégrer de manière plus importante l'ensemble des sujets relatifs à l'adaptation de la ville aux personnes âgées que ce soit en matière de mobilités, de l'offre d'équipement de santé, du renforcement des liens intergénérationnels et de trouver des solutions adaptées à la perte d'autonomie pour retravailler une nouvelle offre d'hébergement ou des services de maintien à domicile.

Par ailleurs, l'adaptation des espaces publics devient un axe de travail à renforcer pour améliorer la sécurité et encourager les déplacements en modes actifs en adaptant notamment les matériaux et le mobilier urbain à une diminution de l'acuité des sens (vision, audition...).

Le bien vieillir étant un enjeu particulièrement prégnant, une stratégie globale et transversale (habitat, équipements, espaces publics, mobilité...) d'adaptation au grand âge pourrait être déployée dans ces territoires et permettre de décliner finement les orientations nationales et celles locales des schémas départementaux de l'autonomie.

Conserver une offre de proximité diversifiée et abordable

Ces communes se caractérisent par une très forte dynamique touristique, laquelle peut se traduire dans les secteurs les plus attractifs, par une mise en concurrence des fonctions liées à la réponse aux besoins du quotidien (commerces et services) avec une offre davantage dédiée à la fréquentation touristique et saisonnière.

Au regard du poids des centres-villes dans la population résidente de ces centres urbains, mais aussi du développement plus rapide des fonctions dans les communes proches, veiller à la préservation des commerces et services dédiés aux résidents est un enjeu en particulier en lien avec le vieillissement.

Cet enjeu est structurant du développement de ces territoires. Il contribue à l'équilibre de l'écosystème territorial : préservation des conditions de lien entre lieu de vie, lieu de résidence et lieu d'emploi ; maintien de l'animation urbaine toute l'année et confortement de l'attractivité résidentielle ; production de lien social ...

Accompagner les impacts liés au changement climatique

Ces communes littorales sont concernées à plusieurs titres par les impacts du changement climatique et il est particulièrement important qu'elles en anticipent les effets dès à présent. En priorité, le recul du trait de côte et le risque de submersion marine sont des enjeux à prendre en compte dans les stratégies urbaines.

De même, ce sont des territoires très contraints où le potentiel foncier est réduit. La mise en place d'une stratégie de reconquête/optimisation de l'existant est prioritaire pour les communes et ce, dans une stratégie plus globale de réduction de leur empreinte écologique. Actives sur le développement des mobilités actives, cette dynamique est à poursuivre dans ces communes.

Canaliser les tendances expansionnistes dans les communes alentours

Antibes perd des habitants et des emplois alors que son environnement en gagne en lien notamment avec les politiques de développement de Sophia Antipolis. Dans une moindre mesure, il en va de même pour Hyères qui connaît une dynamique moins marquée. En résulte l'image de territoires en situation éventuelle de saturation, reportant la croissance sur les communes alentours, avec différentes conséquences :

- Une augmentation des déplacements du domicile travail vers les lieux d'achats et de loisirs, ainsi qu'une saturation des réseaux de transports en lien avec le report du développement résidentiel et d'emplois dans les territoires environnants ;
- Un affaiblissement potentiel du rayonnement des cœurs de ville sur leur bassin de vie et l'émergence ou le renforcement de polarités périphériques pas toujours structurées ;
- Une perte de diversité en équipements et services notamment commerciaux et un renforcement de l'effet de saisonnalité en lien avec les activités touristiques

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE

MENTON

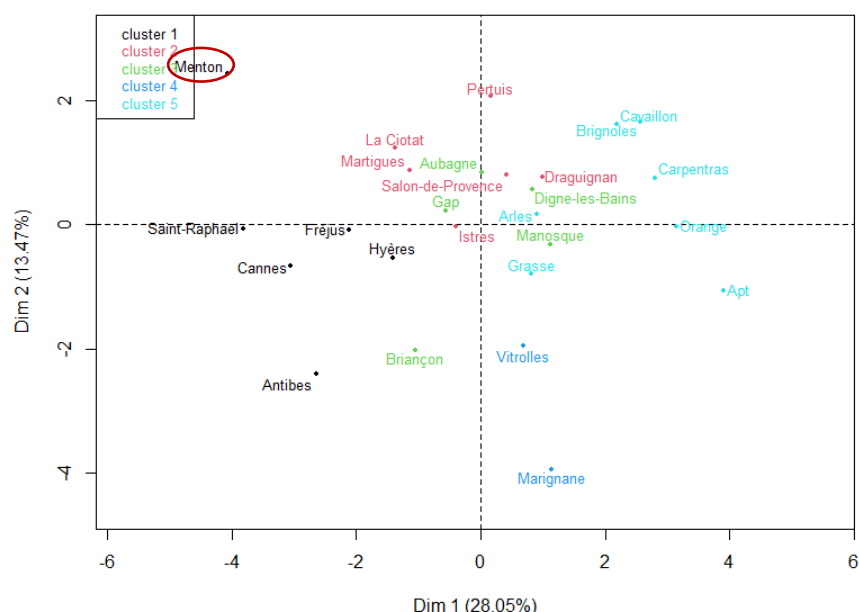
Population (2019) : 30 525 habitants
Espace azuréen
Communauté d'agglomération de la Riviera Française



Menton est située à l'est des Alpes-Maritimes et fait partie de la Communauté d'agglomération de la Riviera française, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADDET et compte 30 500 habitants en 2019.

Menton fait partie de la première classe de la typologie, celle des centres urbains littoraux et touristiques. Elle se caractérise par sa forte densité de fonctions touristiques, les prix très élevés de l'immobilier et des indicateurs socioéconomiques plutôt favorables ; mais aussi par le poids important de son centre-ville en termes de population et d'établissements, et par le recours important aux modes doux et aux transports en commun dans les déplacements domicile-travail. Elle est inscrite dans un bassin de vie international, franco-italo-monégasque.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Menton a connu une forte hausse de population entre 2013 et 2019, gagnant 2 400 habitants. Cela correspond à une croissance démographique de 1,39% par an (0,08% par an en moyenne), le rythme d'augmentation le plus élevé des 26 centres urbains régionaux. Cette hausse est due à un solde migratoire largement favorable (+ 3 500 habitants), qui compense un solde naturel négatif (-1 100 personnes). À noter que cette partie du territoire des Alpes Maritimes bénéficie du dynamisme de la principauté de Monaco et de la proximité immédiate de la frontière italienne. Les personnes âgées de soixante ans ou plus comptent pour 32% de la population, contre 36% dans la classe et 31% pour l'ensemble des centres urbains. La part des moins de quinze ans est dans la moyenne (16%). Cette caractéristique est à mettre en perspective par rapport à la proximité du pôle d'emploi de Monaco et la faible capacité de la principauté à loger les occupants de ces emplois et par la présence d'un équipement universitaire à Menton qui permet le maintien sur place d'une partie de la population jeune.

Polarisation/attractivité

Comme les autres communes du premier groupe, Menton se distingue par un fort taux de fonctions touristiques : il y a 2 164 lits touristiques pour 1 000 habitants. Il s'agit de la troisième valeur la plus élevée parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble des centres urbains est de 801 pour 1 000 et de 2 002 pour 1000 dans la première classe de la typologie.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a nettement augmenté entre 2013 et 2018, passant de 8 100 à 8 700 (1,43% par an contre -0,08% en moyenne). Il s'agit de la seconde progression la plus forte parmi les centres urbains, derrière La Ciotat. Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a fortement diminué (-2,08% par an) : Menton a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement fortement augmenter, passant de 68,7% à 72,3%. La densité d'emplois reste cependant faible : pour 100 actifs occupés on compte 73 emplois, soit la valeur la plus faible mesurée parmi les centres urbains régionaux. En effet, une part importante des actifs en emploi (36%) travaille à Monaco.

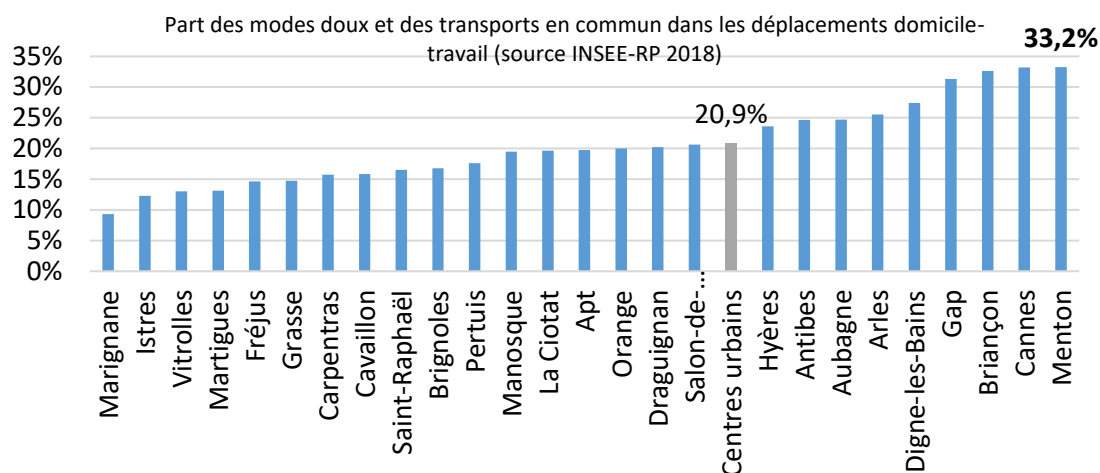
Le poids démographique de Menton dans son environnement a également augmenté : la croissance de population dans les communes alentours a été positive, mais plus faible que celle de la commune centre (0,73% par an). En 2013, Menton concentrait 58% des habitants de son environnement ; en 2019, cette part est de 59%.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian (1 793€) est plutôt élevé par rapport à l'ensemble des centres urbains régionaux. Toutefois, cette valeur reste assez éloignée de celles mesurées dans d'autres communes de la classe comme Saint-Raphaël ou Antibes. La moyenne pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 16%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 16% ne sont ni en emploi ni en formation, ce qui est inférieur de quatre points à la moyenne pour l'ensemble des centres urbains. Les indicateurs socioéconomiques présentent donc des valeurs favorables par rapport aux autres centres.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 38m². Il s'agit de la seconde valeur la plus faible, après celle de Cannes. La moyenne est de 68m² pour l'ensemble des centres urbains de la région et de 46m² pour les centres de la première classe. Cette faible capacité d'achat est due essentiellement à un prix au m² très élevé

(6 331€). La vacance est inférieure à la moyenne : 8% des logements sont inoccupés, contre 9% pour l'ensemble des centres urbains régionaux. La part des déplacements domicile-travail effectués en modes actifs ou en transport en commun est de 33%, soit la valeur la plus importante mesurée parmi les centres urbains régionaux (21% en moyenne). Ce résultat s'explique en grande partie par la présence de la ligne TER qui relie Menton aux principaux pôles d'emploi azuréens (et plus particulièrement à Monaco), particulièrement attractive dans un contexte de saturation routière grandissante.



Mode de développement

La part du bâti diffus dans les espaces urbanisés est de 26%. Il s'agit d'une valeur faible, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 31%.

Le périmètre du centre-ville concentre 60% de la population de la commune. Ce poids démographique est largement supérieur à la moyenne des centres urbains (31%) et il s'agit de la valeur la plus forte au sein de la première classe de la typologie. Le poids du centre-ville mentonnais est également très important en termes d'établissements comptant un salarié ou plus (88% contre 45% en moyenne) et de surfaces de bureaux, d'équipements ou de commerces commencées (85% contre 26%). Cette particularité s'explique par la configuration géographique particulière de la ville en fond de vallée littorale, ce qui a imposé une forte concentration de l'urbanisation autour du centre-ville.

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 46% : il s'agit d'une valeur plutôt élevée, la moyenne parmi les centres urbains étant de 19%. Elle s'explique en partie par la faible superficie de la commune (14 km²), la plus petite parmi les centres urbains régionaux.

Enjeux

- Renouvellement du parc résidentiel principal pour accompagner le dynamisme communal dans un espace physiquement contraint et face au développement des résidences secondaires, ainsi que développement d'une offre de logement adaptés aux jeunes ménages
- Améliorer l'habitat privé via l'OPAH pour diminuer la vacance dans le parc ancien (lutte contre la vétusté dans le centre ancien...)
- Accès à des espaces verts publics de proximité pour accompagner la part importante de logements collectifs aussi bien existante que dans la production neuve à venir
- Conforter le rayonnement et l'attractivité déjà forts via la création d'un complexe hôtelier, d'un cinéma et d'un espace aquatique
- La qualité du chainage complet des déplacements entre la commune et les pôles d'emploi périphériques, notamment Monaco (pôles d'échange multimodal, développement des modes actifs entre le centre-ville, les gares et les quartiers résidentiels) ; développement des interconnexions avec les communes à proximité
- La sécurisation des habitants sur un territoire de montagne, contraint par les risques naturels (littoraux, valléens...)
- Risques côtiers importants : enjeu de l'aménagement de son littoral en faveur de sa protection.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE Riviera française	11/10/2021
CRET Riviera française	21/09/2017

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	-
Formation, équipements sportifs et culturels	Extension de deux écoles Établissement d'accueil du jeune enfant « L'Aroma »

Cadre de vie

Déplacements	Réalisation d'un Pôle d'échange multimodal : embellissement et modernisation de la gare et création de 350 places de stationnement (livraison 2024) Développement mobilités douces : garages à vélo et bornes électriques pour voitures Navette Vintimille, Menton et Monaco
Offre de soin	-
Alimentation de proximité	-
Environnement, déchets	Création d'un réseau eaux pluviales rue Saint-Charles, route de Gorbio Rénovation de façades bâtiments publics Rénovation ouvrages hydrauliques Mise aux normes du poste-frontière Saint Ludovic Amélioration éclairage public

Mode de développement

Revitalisation	Création citronneraie labellisée IGP citrons de Menton Requalification du quai Bonaparte Espace Rondelli : construction d'un hôtel 5 étoiles et multiplexe cinéma, Création d'un espace aquatique Pietra Scrita phase 3
Habitat	OPAH-RU
Prévention des risques	Réalisation et aménagement d'ouvrages de protection du littoral mentonnais Réalisation d'ouvrages de protection baie du Soleil et baie des Sablettes, zone industrielle

Menton a pour projet communal de renforcer son attractivité, et contribuer à la revitalisation du centre, par d'autres dispositifs que Petites Villes de Demain ou Action Cœur de Ville. Il comporte également de nombreuses mesures en faveur de l'environnement et la prévention des risques.

Le volet cadre de vie est décliné dans le projet communal de Menton, notamment à travers la mobilité : un pôle d'échange multimodal est prévu, avec des travaux de modernisation et d'embellissement de la gare, ainsi que la création d'un parking contenant 350 places de stationnement dont la livraison est prévue en 2024, dans le but de faciliter la vie des habitants de Menton, qui manque de stationnements. Une navette gratuite et électrique circule dans la ville depuis 2019, mais une navette reliant Vintimille, Menton et Monaco sera également créée. Des garages à vélo et des bornes électriques pour les voitures témoignent de l'engagement de la ville pour les mobilités douces. Ainsi, la première piste cyclable mentonnaise a vu le jour récemment, reliant la vieille ville à la frontière italienne.

Contrairement aux autres communes du département, la ville de Menton semble peu souffrir de dévitalisation. Cependant elle développe des actions contribuant à embellir la ville et améliorer le cadre de vie, sur plusieurs volets : la ville a la volonté de dynamiser les commerces de centre-ville, tout en préservant son identité et son patrimoine. L'espace Rondelli, face à la mer, fait l'objet d'un réaménagement, avec la création d'un complexe hôtelier de haut standing, d'un multiplexe cinéma et un espace aquatique, contribuant à renforcer son rayonnement et son attractivité auprès de sa population, celles des communes à proximité et des touristes. Elle crée également une citronneraie IGP Citrons de Menton, et soutient l'ancienne culture de l'oignon rose de Menton, afin de développer son image de marque. La commune accorde une importance au volet environnemental, via la rénovation de façades de bâtiments publics ou d'ouvrages hydrauliques, ou encore l'amélioration de l'éclairage public. Elle souhaite ajouter une dimension environnementale dans chaque projet sortant à Menton.

Menton agit en faveur des équipements scolaires, en réalisant des extensions de groupes scolaires et en créant une crèche, l'Aroma. Enfin, la commune, du fait de sa situation géographique, est sujette aux risques côtiers, et aménage en conséquence son littoral : réalise des ouvrages de protection de son littoral, notamment de la baie du Soleil, et de la baie des Sablettes.



Paroles d'acteurs

Date entretien	10 janvier 2023
Moyen	Visio
Interlocuteurs	Joanna Genovese, élue à l'urbanisme de la ville de Menton Zoé Le Dévédec, AURAV

Un projet communal porté par les mobilités douces

La Ville de Menton a la volonté de développer les mobilités douces, pour améliorer le cadre de vie des mentonnais. Le vélo et son développement sur le territoire constitue un axe majeur, que souhaite développer la ville. En effet, la première piste cyclable vient de s'achever en décembre 2022, reliant la vieille ville à la frontière italienne, projet non mentionné dans les fiches.

Menton crée un Pôle d'échange multimodal à la gare SNCF, déjà en cours de construction. La volonté de la commune est de proposer aux mentonnais et aux habitants des communes environnantes une alternative au tout-voiture, et de promouvoir les mobilités durables avec les transports en commun et les mobilités actives. Menton manquant de parkings, l'objectif premier reste de faciliter la vie des mentonnais, c'est pourquoi un grand parking sous la gare, capable d'accueillir environ 350 véhicules, est en cours de construction, avec une livraison prévue en 2024.

Enfin, depuis 2019, la ville est dotée d'une navette électrique et gratuite reliant les principaux points d'intérêts mentonnais.

Le volet offre de soin, alimentation n'ont pas été développés durant l'entretien. Comme vu dans les fiches projets, ces axes ne semblent pas prioritaires. Le volet environnement a été brièvement évoqué et de manière générale.

La revitalisation du centre-ville au cœur des projets mentonnais

Ne souffrant pas particulièrement de dévitalisation, le centre-ville fait tout de même l'objet d'actions ciblées de la part de la ville, dans différents axes. L'idée est de protéger et préserver le centre historique, tout en le dynamisant : certains projets sont arrêtés en faveur du patrimoine et des commerces, cependant l'élue interrogée n'a pas souhaité en parler.

Dans le prolongement de l'aménagement de l'espace Rondelli, dont la construction de l'hôtel est déjà bien avancée, une réflexion sur le réaménagement de l'esplanade des Sablettes (déjà initiée par l'ancien Maire depuis plus de 30 ans) est engagée.

De manière plus générale, la ville réfléchit à des aménagements d'espaces publics, d'espaces verts agréables pour les mentonnais, pour conserver l'image de marque de perle de la France.

L'OPAH est toujours en cours, la ville agit pour informer la population qui en majorité n'est pas au courant de ce dispositif. Pour cela, la ville distribue des flyers et organise des réunions publiques.

Enfin, la ville souhaite développer son image de marque également par le développement de la filière citrons IGP Menton et l'oignon rose.

L'élue soulève plusieurs problématiques rencontrées par les services municipaux. Elle fait part de la difficulté de concilier sobriété foncière, et développement de la ville, et plus particulièrement la production de logements sociaux (la commune étant carencée). Elle indique que la ville souffre du manque de foncier disponible : les projets prioritaires concernent les logements collectifs. A contrario des fiches projets, la requalification du quai Bonaparte et la création de l'espace aquatique n'ont pas été évoqués, de même que l'axe prévention des risques

Une place de centralité occupée par Menton

Menton occupe une vraie place de centralité par rapport aux communes environnantes. C'est là que se trouvent la plupart des commerces, l'offre de soins, de services publics. Les habitants y viennent, majoritairement avec leurs véhicules personnels, l'accessibilité des communes dans les reliefs étant rendue difficile et les alternatives n'existant pas – excepté le service de cars régionaux.

Menton occupe une place importante au sein de la Communauté d'agglomération de la Riviera française : c'est la ville-centre, et le président de l'intercommunalité est le maire de Menton. Le but recherché par les élus est que Menton et les communes de la CARF, forment une vraie entité et agissent de concert pour le bien des populations.

Des projets de développement économique et touristique peu connus

L'axe rayonnement et attractivité n'a pas été développé durant l'entretien. Les fiches projets ne recensent que peu de projets dans cet axe : il ne semble donc pas prioritaire. Les équipements n'ont pas été évoqués.

ANTIBES

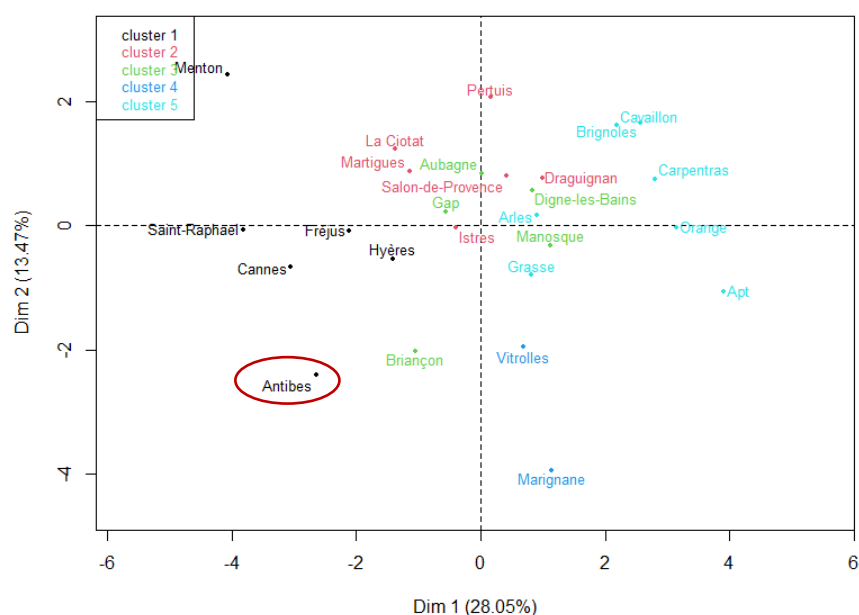
Population (2019) : 73 438 habitants
Espace azuréen
Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis



Antibes est située à l'ouest des Alpes-Maritimes et fait partie de la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADDET et compte 73 400 habitants en 2019. Elle forme avec Cannes et Grasse un vaste espace de conurbation.

Antibes fait partie de la première classe de la typologie, celle des centres urbains littoraux et touristiques. Elle se caractérise par un poids en termes d'emplois et de population en diminution par rapport à son environnement ; mais aussi par une forte densité en lits touristiques, un niveau de vie élevé ainsi que par une artificialisation des sols importante et en croissance.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Antibes a connu une nette baisse de population entre 2013 et 2019, perdant plus de 2 000 habitants. Cela correspond à une déprise démographique de -0,45% par an, alors que les centralités de cette classe connaissent une croissance de 0,08% par an en moyenne. Cette diminution de population est due à un solde migratoire déficitaire (- 2 500 habitants), que ne compense pas un solde naturel néanmoins positif (+480 personnes).

Les personnes âgées de soixante ans ou plus sont surreprésentées à Antibes, mais moins que dans les autres centres urbains littoraux et touristiques : elles comptent pour 33% de la population, contre 36% dans la classe et 31% pour l'ensemble des centres urbains. La part des personnes d'âge actif est relativement importante et à mettre en lien avec la proximité immédiate de la technopole de Sophia-Antipolis. Selon les travaux de la FNAU, Antibes est le centre urbain régional présentant le second niveau de centralité le plus élevé. La densité en équipements de santé et en commerces est particulièrement forte, avec une part importante de développement commercial périphérique intégré dans le périmètre communal au niveau de l'échangeur autoroutier.

Polarisation/attractivité

Comme les autres communes du premier groupe, Antibes se distingue par une forte densité en fonctions touristiques : il y a 1 686 lits touristiques pour 1 000 habitants. Il s'agit de la cinquième valeur la plus élevée parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble des centres urbains est de 801 pour 1 000 ; elle est de 2 002 pour 1000 dans la première classe de la typologie. La forte présence de fonctions touristiques est à mettre en lien avec le caractère historique du développement touristique autour des quartiers balnéaires de Juan-les-Pins et du Cap d'Antibes, mais aussi par la présence de campings en amont des plages de la Baie des Anges.

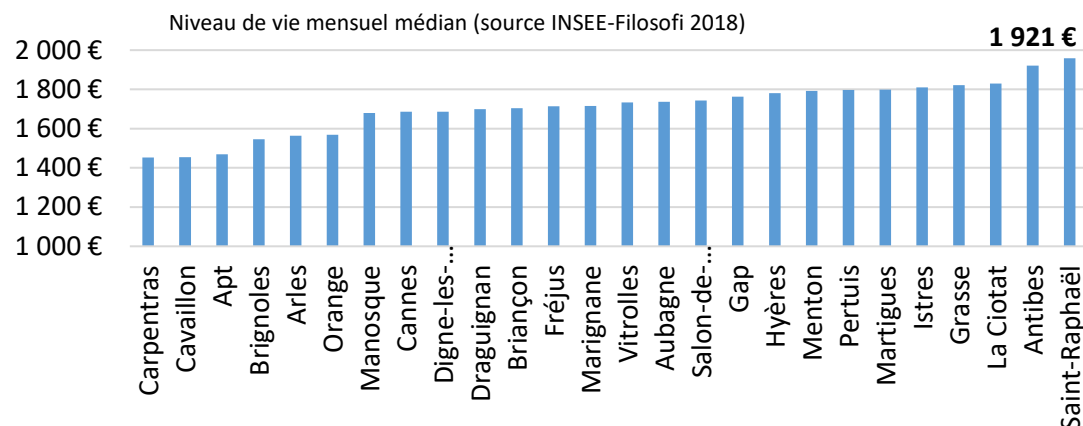
Le nombre d'emplois implantés dans la commune a nettement diminué entre 2013 et 2018, passant de 33 500 à 31 200 (-1,38% par an contre -0,08% en moyenne dans les centres urbains). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a augmenté (1,02% par an) : Antibes a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement diminuer nettement, passant de 54,2% à 51,2%. Pour 100 actifs occupés on compte 106 emplois : il s'agit d'une valeur faible, la moyenne pour les centres urbains étant de 123 pour 100. Le développement économique sur le site de la technopôle Sophia-Antipolis est davantage situé sur les communes périphériques.

Le poids démographique d'Antibes dans son environnement a également diminué : la croissance de population dans les communes alentours a été positive (0,32% par an). En 2013, Antibes concentrait 60,2% des habitants de son environnement ; en 2019, cette part est de 59,1%. Cette dynamique peut s'expliquer en partie par le fait que la commune d'Antibes a connu un développement plus ancien que les communes périphériques, qui sont encore dans une dynamique de développement. Néanmoins, les programmes de renouvellement urbain autour du BHNS sur l'axe d'entrée nord de la ville développent une nouvelle offre de logements dont les effets pourront être visibles lors des prochains recensements.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 921€, soit la seconde valeur la plus élevée parmi les centres urbains régionaux derrière Saint-Raphaël. La moyenne

pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 14%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 16% ne sont ni en emploi ni en formation, ce qui est inférieur de quatre points à la moyenne pour l'ensemble des centres urbains. Les indicateurs socioéconomiques présentent donc des valeurs favorables par rapport aux autres centres.



Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 50m². La moyenne est de 68m² pour l'ensemble des centres urbains et de 46m² pour les centres de la première classe. Cette faible capacité d'achat est due essentiellement à un prix au m² très élevé (5 440€), compensée en partie par l'important niveau de revenus. La difficulté des actifs à se loger pèse sur le fonctionnement du territoire : l'installation de personnes ayant un emploi saisonnier ou intermédiaire est compliquée par les prix élevés. La vacance est inférieure à la moyenne : 8% des logements sont inoccupés, contre 9% pour l'ensemble des centres urbains régionaux.

La part des déplacements domicile-travail effectués en modes actifs ou en transport en commun est de 25%. La moyenne parmi les centres urbains régionaux est de 21%. Antibes est plutôt bien reliée aux autres polarités du bassin d'emploi grâce à la ligne TER. Le développement du BHNS en direction de la technopole devrait également permettre une augmentation à terme de cette part.

Mode de développement

La part du bâti diffus dans les espaces urbanisés est de 5%. Il s'agit d'une valeur très faible, la troisième la moins élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%. Elle s'explique par l'ancienneté de la dynamique de densification.

Le périmètre du centre-ville concentre 23% de la population. Ce poids démographique est inférieur à la moyenne des centres urbains (31%) et il s'agit de la valeur la plus faible au sein de la première classe de la typologie. Elle est à mettre en lien notamment avec la densité de construction significative sur la quasi-intégralité de la commune. Le poids du centre-ville en termes d'établissements est nettement supérieur à la moyenne des centres urbains (49% contre 45%). La part des surfaces commencées d'équipements, de bureaux et de commerces entre 2016 et 2018 dans le périmètre du centre-ville est également élevée (44% contre 26% en moyenne).

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 90% : il s'agit de la valeur la plus élevée parmi les centres urbains. Elle s'explique en partie par la faible superficie de la commune (26,5 km²). La valeur a fortement augmenté entre 2009 et 2019 (+3,7 points).

Enjeux

- Accessibilité à des espaces verts de proximité de qualité pour compenser la forte artificialisation du territoire
- Amélioration de la desserte (en mode actif) et la requalification du littoral de la Baie des Angers pour tenir compte des effets des submersions marine (protection des grandes infrastructures de déplacements/RDN98/Voie ferrée)
- L'amélioration des mobilités entre le cœur de ville et les pôles d'emplois périphériques (Technopole Sophia Antipolis)
- L'articulation entre les offres commerciales en périphérie et au centre-ville, pour rendre celui-ci plus dynamique à l'année et garantir un maillage commercial de proximité
- L'adaptation de la ville au vieillissement de la population par le réaménagement des espaces publics
- L'accompagnement des besoins de l'activité touristique par le développement d'une offre de formation adaptée et faciliter le logement des saisonniers.
- L'adaptation d'un territoire fortement artificialisés face aux effets du changement climatique (ruissellement urbain, surchauffe urbaine).
- L'accroissement de la production de logements pour actifs (logements sociaux et logements intermédiaires) par renouvellement urbain pour répondre aux besoins des habitants dans un contexte de tension foncière particulièrement élevée.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
CRTE Sophia Antipolis	26/01/2022
CRET	Vote 13/12/2019

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	
Formation, équipements sportifs et culturels	Travaux de mise en accessibilité de 5 groupes scolaires et réhabilitation thermique de l'école Jean Moulin Reconstruction du stade nautique et construction du Stade Gilbert Auvergne Développement d'un centre de connaissance scientifique sur le végétal - Espace Thuret Construction de salles multisport Modernisation et extension de l'Espace Mer et Littoral

Cadre de vie

Déplacements	Création de nouveaux jardins, développement de pistes cyclables, notamment sur le Tour du Cap : promenade pour piétons et cyclistes.
Offre de soin	
Alimentation de proximité	
Environnement, déchets	Rénovation du poste de relevage des eaux usées Vauban Construction du bassin de rétention Cerutti sur le bassin versant du Laval Aménagement du Tour du Cap

Mode de développement

Revitalisation	Restauration des remparts et transformation de la promenade Amiral de Grasse et nouvelle liaison avec le Safranier Requalification des axes Poincaré et Wilson Aménagements des abords de Marenda-Lacan Réhabilitation du ponton Courbet et de l'épi du Made à Juin-les-Pins Smart City : développement d'initiatives à fort impact (modélisation de la ville en 3D, vision à 360° des équipements et des projets de la ville, des transports)
Habitat	Rénovation de l'aire d'accueil des gens du voyage "la Palmosa"
Prévention des risques	Prévention des risques et renforcement de la résilience, protection du littoral (phare la Garoupe)

Analyse synthétique

Antibes prévoit le développement de son centre en ayant recours à d'autres dispositifs qu'Action Cœur de Ville ou Petite Ville de Demain.

Dans le centre-ville, la commune transforme le quartier Marena Lacan en éco-quartier, dont les premiers travaux ont débuté dès 2017. Le projet consiste en la construction de 200 logements, dont 35% de logements locatifs sociaux, et la piétonnisation des espaces publics, avec notamment la création d'un cheminement piéton entre le port et le cœur de ville. 15 commerces et deux restaurants sont prévus, ainsi qu'un groupe scolaire et un cinéma, qui va jouxter un jardin public conçu pour être un véritable lieu de vie des antibois. La fin étant initialement prévue en 2020, le projet a pris du retard et en 2022 est prévu l'aménagement des abords du quartier.

La ville d'Antibes investit dans le numérique et a souhaité créer un service de visualisation 3D du territoire, afin de pouvoir visualiser de manière innovante les services publics, les équipements, le PLU, les monuments historiques, qui sont d'ores et déjà disponibles sur le site internet. À terme, des informations sur les transports, l'offre de stationnement, les projets urbains futurs seront disponibles.

En termes de rayonnement, la ville centre son action sur les équipements éducatifs et sportifs. Elle favorise le développement de l'espace Thuret, centre de connaissance scientifique sur le végétal, mais encore le réaménagement de l'Espace Mer et Littoral, outil d'éducation et de sensibilisation à l'environnement. La ville axe aussi son financement sur les équipements sportifs, en réalisant des travaux sur le stade nautique, et en construisant un stade et une salle multisport.

Le volet cadre de vie du projet communal se concentre surtout sur l'aménagement du Tour du Cap avec le développement de pistes cyclables, et promenades pour piétons et cyclistes. Elle travaille aussi au réaménagement de la promenade Amiral de Grasse en bord de mer, contribuant ainsi à l'embellissement de la ville et son attractivité. L'objectif est de rendre ce cadre le plus agréable possible pour les promeneurs antibois.

Enfin, dans un contexte de changement climatique, la ville met l'accent sur la prévention des risques et sur la protection du littoral. En effet, l'ensemble du littoral antibois fait l'objet d'une proposition de classement en zone Natura 2000, en raison de la présence d'un herbier de posidonie dans ses fonds marins.

CANNES

Population (2019) : 74545 habitants

Espace azuréen

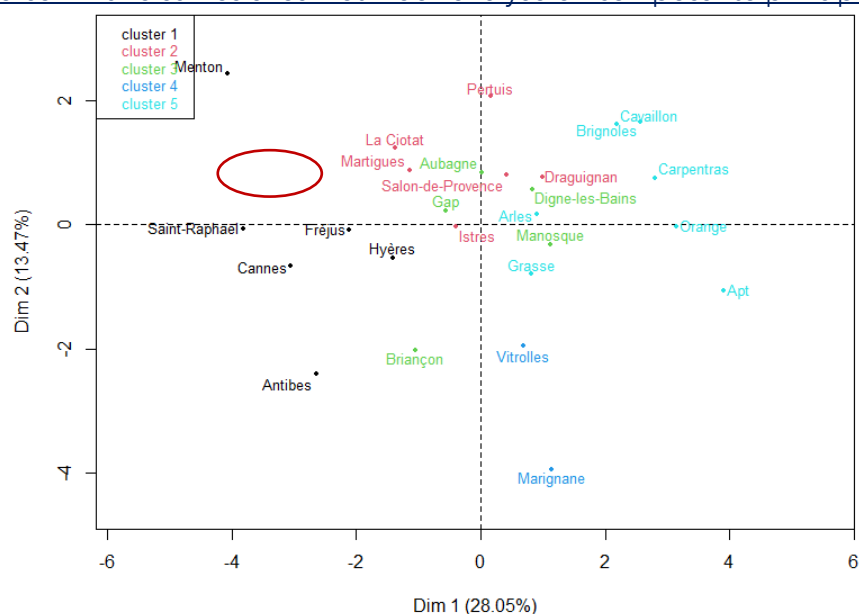
Communauté d'agglomération du Pays des Lérins



Cannes est située à l'ouest des Alpes-Maritimes et fait partie de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADDET et compte 75 000 habitants en 2019, ce qui en fait le centre urbain le plus peuplé de la région. Elle forme avec Antibes et Grasse un vaste espace de conurbation

Cannes fait partie de la première classe de la typologie, celle des centres urbains littoraux et touristiques. Elle se caractérise par une forte densité en fonctions touristiques, des prix de l'immobilier particulièrement élevés et une surreprésentation des personnes âgées dans sa population.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Cannes a gagné 1 200 habitants entre 2013 et 2019. Cela correspond à une croissance démographique de 0,28% par an (0,08% par an en moyenne). Elle est due à un solde migratoire très favorable (+ 2 760 habitants), qui compense un solde naturel nettement négatif (-1 540 habitants). Celui-ci s'explique par la structure par âge de la population. L'augmentation de population est notamment liée à des programmes de renouvellement urbain « Écoquartiers Maria et Ranguin » ainsi qu'aux opérations de densification sur les quartiers de Cannes la Bocca. Toutefois, au-delà des grandes opérations aujourd'hui bouclées, la dynamique reste relativement faible.

Cannes est une commune où les seniors sont surreprésentés : 36% de la population est âgée 60 ans ou plus. Il s'agit de la troisième proportion la plus élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%.

Selon les travaux de la FNAU, Cannes est le centre urbain régional présentant le plus fort niveau de centralité. La densité en équipements de santé et en commerces est particulièrement importante. L'indice de présence des enseignes préférées des Français est élevé : 63% des enseignes listées sont représentées, la moyenne étant de 41% dans les centres urbains. La commune bénéficie d'un effet vitrine du fait de sa renommée internationale. Elle attire de fait les plus grandes enseignes, qui recherchent une adresse à Cannes.

Polarisation/attractivité

Comme les autres communes du premier groupe, Cannes se distingue par une forte densité en fonctions touristiques : il y a ainsi 2 401 lits touristiques pour 1 000 habitants. Il s'agit de la seconde valeur la plus élevée parmi les centres urbains, derrière Saint-Raphaël. La moyenne pour l'ensemble des centres urbains est de 801 pour 1 000 ; elle est de 2 002 pour 1000 dans la première classe de la typologie. En plus des résidences secondaires, la commune est caractérisée par une offre hôtelière importante du fait de la présence des grandes manifestations et de congrès tout au long de l'année.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a diminué entre 2013 et 2018, passant de 38 800 à 38 200 (-0,33% par an contre -0,08% en moyenne). Toutefois, le nombre d'emplois des communes alentours a diminué plus nettement (-0,90% par an) : Cannes a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement augmenter, passant de 44 % à 44,7 %. Pour 100 actifs occupés on compte 149 emplois : il s'agit d'une valeur élevée, la moyenne pour les centres urbains étant de 123 pour 100. À noter que la dimension internationale de la ville la rend particulièrement sensible aux évolutions du contexte international (crise économique, conflits géopolitiques, concurrence entre les destinations de tourisme d'affaires...).

Le poids démographique de Cannes dans son environnement a très légèrement augmenté : la croissance de population dans les communes alentours a été positive mais plus faible (0,12% par an). En 2013, Cannes concentrait 32,5% des habitants de son environnement ; en 2019, cette part est de 32,7%.

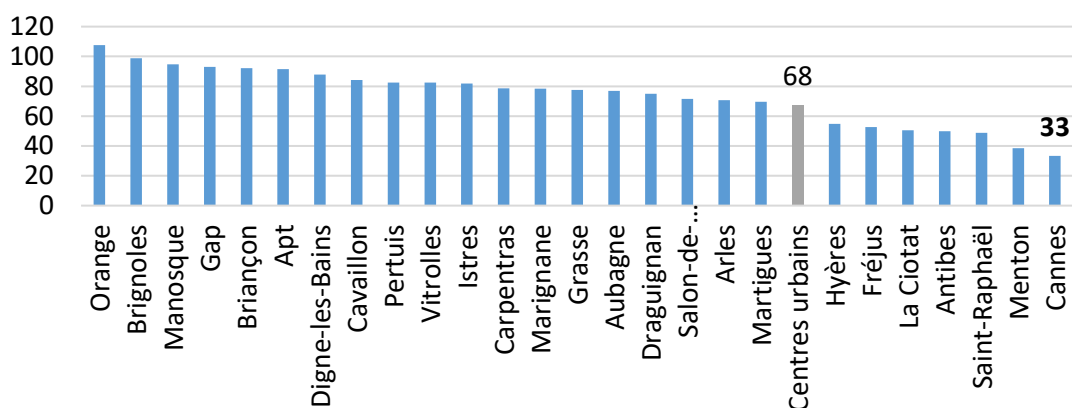
Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 686€, soit une valeur faible, en particulier pour une commune de la première classe de la typologie. La moyenne pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 20%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 20% ne sont ni en emploi ni en formation, ce qui correspond à la moyenne pour l'ensemble des centres urbains. Les indicateurs socioéconomiques présentent donc des valeurs plutôt défavorables par rapport à l'ensemble des centres urbains. Au-delà d'un centre-ville attractif, la ville de Cannes concentre en effet des quartiers plus

défavorisés dont la proportion de logements locatifs sociaux est importante (Ranguin, La Frayère, La Bocca) ou qui constituent un parc social de fait (République).

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 33m². Il s'agit de la valeur la plus faible mesurée parmi les centres urbains. La moyenne est de 68m² pour leur ensemble et de 46m² pour les centres de la première classe. Cette faible capacité d'achat est due essentiellement à un prix au m² très élevé (6 460€). La vacance est peu importante : 6% des logements sont inoccupés, contre 9% pour l'ensemble des centres urbains régionaux, démontrant une tension particulière sur le marché du logement et la forte concurrence entre les locations saisonnières et les résidences principales.

Pouvoir d'achat immobilier des ménages (en mètres carrés acquérables - sources DVF, seloger.com, INSEE-Filosofi)



La part des déplacements domicile-travail effectués en modes actifs ou en transport en commun est de 33%. Il s'agit de la seconde proportion la plus élevée parmi les centres urbains régionaux (21% en moyenne), derrière Menton. Le caractère dense de la ville et la forte concentration d'emplois expliquent pour partie ce résultat. Par ailleurs, la refonte du réseau de transports en commun autour du BHNS reliant Le Cannet à Mandelieu via Cannes offre une opportunité de report modal particulièrement importante.

Mode de développement

La part du bâti diffus dans les espaces urbanisés est de 5%. Il s'agit d'une valeur très faible, la quatrième la moins élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%.

Le périmètre du centre-ville concentre 39% de la population. Ce poids démographique est supérieur à la moyenne des centres urbains (31%). Le poids du centre-ville en termes d'établissements est nettement supérieur à la moyenne des centres urbains (77% contre 45%). La part des surfaces commencées d'équipements, de bureaux et de commerces entre 2016 et 2018 dans le périmètre du centre-ville est également élevée (69% contre 26% en moyenne).

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 78% : il s'agit de la seconde valeur la plus élevée parmi les centres urbains derrière Antibes. Elle s'explique en partie par la faible superficie de la commune (19,6 km²). La valeur a peu augmenté entre 2009 et 2019 (+0,5 point) du fait de l'absence de capacité foncière en extension sur le territoire. Quelques propriétés du conservatoire du Littoral sur le secteur de la Croix des Gardes et la plaine agricole de la Siagne constituent les seuls espaces conséquents de respiration. Le développement de

la commune s'opère quasi exclusivement aujourd'hui par réinvestissement des espaces déjà artificialisés.

Enjeux

- La création d'une offre de logement adapté aux revenus des ménages
- Le développement de filière économique rayonnante et moins sensible aux conjonctures internationales
- La compensation de la forte artificialisation de la commune par le renforcement de la présence d'espaces verts urbains
- Le développement d'espace public qualitatif pour encourager les mobilités actives et renouveler l'attractivité du centre-ville (opérations en cours sur les allées de La Liberté/Charles de Gaulle)
- Le prolongement des bénéfices du BHNS dans la structuration globale du réseau de mobilité aussi bien sur les trajets Est/Ouest que les trajets Nord/Sud.
- L'adaptation d'un territoire fortement artificialisés face aux effets du changement climatique (ruissellement urbain, surchauffe urbaine).

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRET Cannes Pays de Lérins	12/01/2017
CRTE Cannes Pays de Lérins	06/01/2022

Rayonnement et attractivité		
Emploi, tourisme	ZAE,	Soutien aux industries culturelles et créatives
Formation, équipements sportifs et culturels	et	Nouvelle extension du Palais des Festivals et des Congrès de Cannes, construction d'une salle polyvalente modulable Création du Pôle art moderne et contemporain de Cannes, PAMoCC, A la Malmaison Projet Moulin Forville, création d'une maison d'illustre Création d'une salle des fêtes à Cannes La Bocca – prestations intellectuelles Musée du cinéma – prestations intellectuelles Création d'un espace jeunes en centre-ville
Cadre de vie		
Déplacements		Aménagements d'itinéraires cyclables Boulevard Alexandre III Coubertin
Environnement, déchets		Création d'un réseau de thalassothérapie sur la Croisette
Mode de développement		
Revitalisation		Aménagement et embellissement du centre de Cannes la Bocca (phase 2) Réalisation du projet d'aménagements extérieurs Bastide Rouge Aménagement du toit et des abords de la halle Forville Requalification des Allées de la Liberté Construction de la salle des fêtes de la Bocca (RT 2012, 20%) Requalification du ponton de la Darse Création d'une salle multifonctionnelle à proximité d'un quartier prioritaire de la politique de la ville Poursuite du programme BoccaCabana (embellissement et requalification d'une section du littoral de Cannes) requalification de l'avenue de Grasse Élargissement et embellissement du boulevard de la République Embellissement et sanctuarisation de la Croisette
Habitat		Poursuite du programme NPNRU Nouvelle Frayère Réhabilitation de logements locatifs sociaux – BBC rénovation (OPH Cannes) Construction d'une résidence étudiante à Bastide Rouge (OPH Cannes) Création de la résidence autonomie « La Canopée » dans le quartier Saint-Louis
Prévention des risques		Plan chaleur – désartificialisation et renaturation

Analyse synthétique

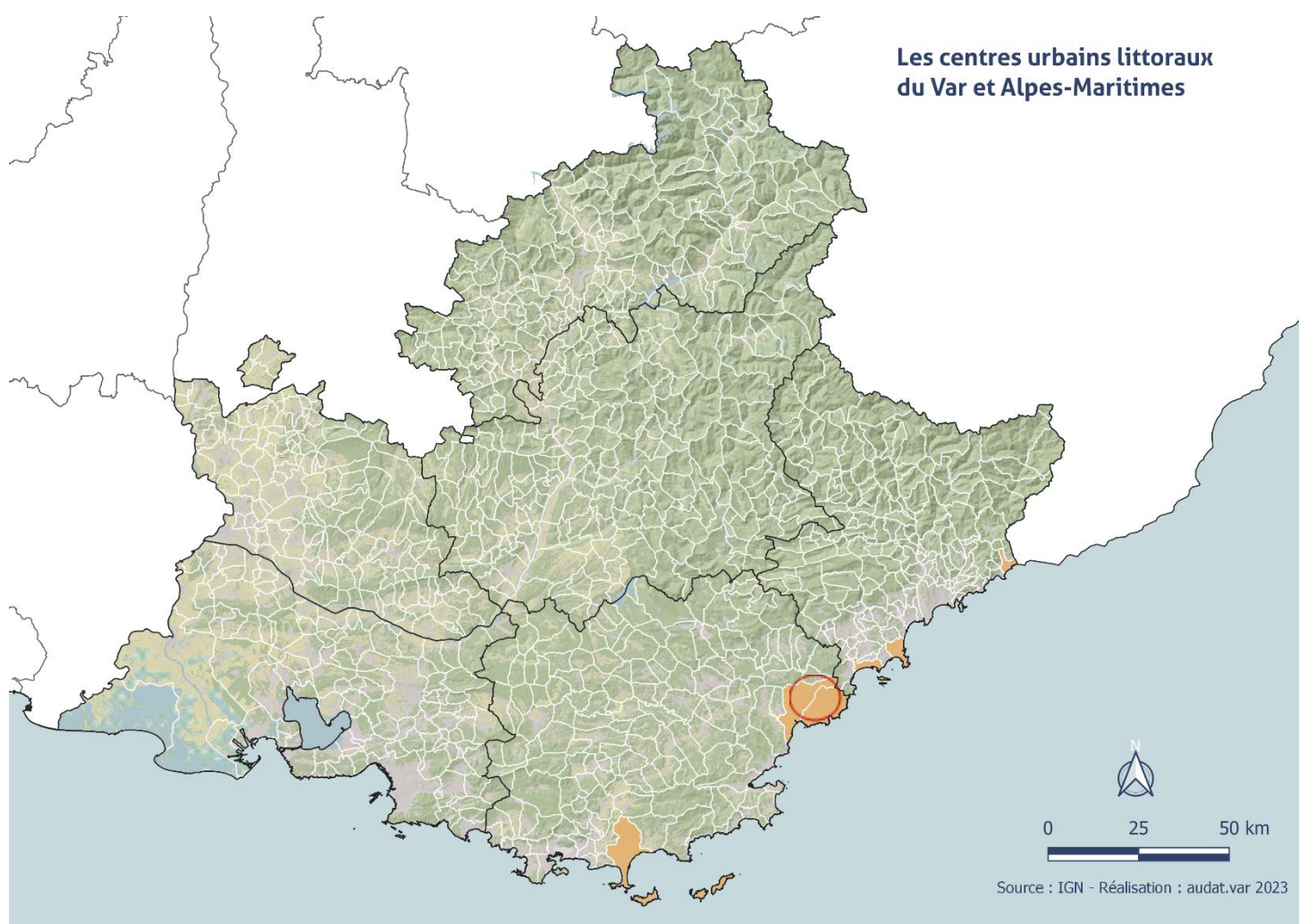
Le projet communal de Cannes s'inscrit dans les orientations du SRADDET, avec pour axe principal le réaménagement de son centre.

En termes de revitalisation de son centre, Cannes mise sur le réaménagement et la requalification de ses espaces publics, hors dispositif Action Cœur de Ville ou Petite ville de demain : elle poursuit le programme BoccaCabana, consistant en l'embellissement et la requalification d'une section de son littoral, elle requalifie certains grands axes comme l'avenue de Grasse. Cannes a d'ores et déjà engagé des travaux sur les Allées de la Liberté, pour en faire une place centrale du centre-ville, symbole fort en matière d'amélioration du cadre de vie des Cannois et de l'attractivité touristique de la ville.

L'habitat constitue aussi un axe fort de ses investissements, à travers la poursuite du programme de l'ANRU Nouvelle Frayère (programme NPNRU lancé en 2018), la rénovation et la réhabilitation d'une partie du parc de logements sociaux par l'OPH de Cannes, et la création de la résidence autonomie « La Canopée » dans le quartier Saint-Louis. La ville soutient les industries culturelles et créatives, à travers la stratégie municipale « Cannes on Air », visant à développer l'économie créative et la filière audiovisuelle pour aboutir à la création d'un grand pôle audiovisuel. Elle soutient le développement d'équipements culturels à destination des habitants, comme la création d'un espace jeune dans le centre-ville et la construction d'une salle des fêtes. La ville développe également des projets à dimensions nationale et internationale, que sont par exemple l'extension du palais du Festival et des Congrès, la création du Pôle art moderne et contemporain, la création du Musée international du cinéma et du Festival de Cannes. Ces projets renforcent ainsi le rayonnement de Cannes, affirmant son rôle de centralité localement et à échelle plus large.

Le volet cadre de vie semble cependant ne pas être particulièrement développé : la ville crée un itinéraire cyclable boulevard Alexandre III Coubertin.

FREJUS / SAINT-RAPHAËL



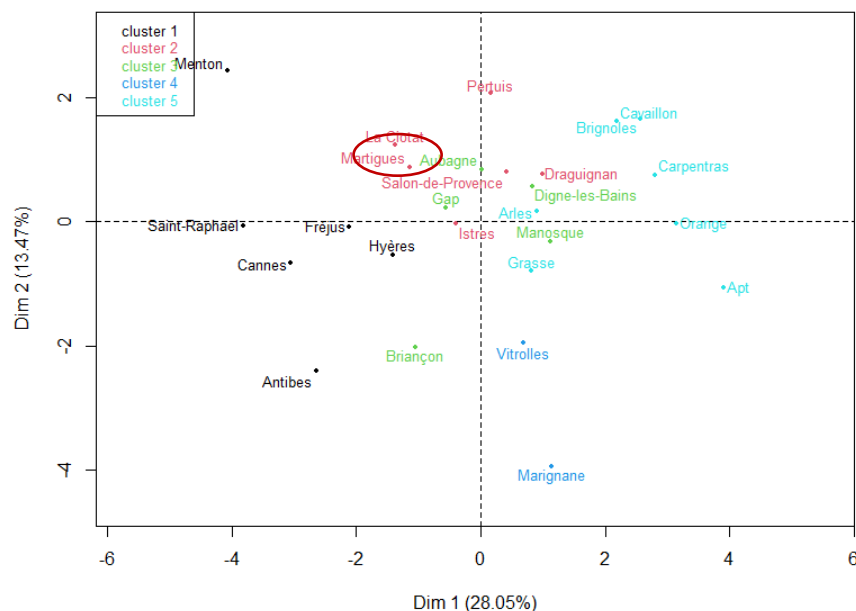
FREJUS

Population (2019) : 54 458 habitants
Espace azuréen
Estérel Côte d'Azur Agglomération



Fréjus est située à l'est du Var et fait partie de la Communauté d'agglomération Estérel Côte d'Azur Agglomération. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADDET et compte 54 500 habitants en 2019. Fréjus constitue avec Saint-Raphaël un centre urbain régional en conurbation animant un espace d'équilibre régional. Fréjus fait partie de la première classe de la typologie, celle des centres urbains littoraux et touristiques. Elle se caractérise par une forte densité de lits touristiques, par le faible pouvoir d'achat immobilier de ses ménages du fait du prix important du logement et par une faible part du bâti diffus. Les personnes âgées y sont surreprésentées.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Fréjus a connu une importante hausse de population entre 2013 et 2019, gagnant 1 400 habitants. Cela correspond à une croissance démographique de 0,44% par an en moyenne, la valeur pour l'ensemble des centres urbains étant de 0,08%. Cette augmentation est essentiellement due à un solde migratoire très favorable (0,34% par an contre -0,05% en moyenne), tandis que le solde naturel est faiblement positif (0,10% par an). Fréjus est une commune où les seniors sont surreprésentés : 34% de la population a 60 ans ou plus. Il s'agit de la quatrième proportion la plus élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%. À titre de comparaison, la proportion de personnes âgées dans la commune limitrophe de Saint-Raphaël est de 48%.

Polarisation/attractivité

Le centre-ville de Fréjus constitue, avec le centre-ville de Saint-Raphaël et les abords de la RDN8 depuis Puget-sur-Argens, la diamétrale de centralité du SCoT d'Estérel-Côte d'Azur agglomération (ECAA). L'accueil du développement futur est orienté préférentiellement sur cet espace par extension (ZAC des Sables) et renouvellement urbain (notamment des espaces commerciaux périphériques) dans le projet de territoire. Cet axe comporte par ailleurs les deux gares du territoire (Fréjus et Saint Raphael).

Comme les autres communes du premier groupe, Fréjus se distingue par une forte densité en fonctions touristiques : il y a ainsi 2 045 lits touristiques pour 1 000 habitants. Il s'agit de la quatrième valeur la plus élevée parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble est de 801 pour 1 000. Le quartier balnéaire de Fréjus Plage et Port Fréjus sous forme de marina et le quartier balnéaire de Saint-Aygulf plus orienté sur des quartiers pavillonnaires autour d'une centralité de quartier touristique alimentent cette capacité.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a augmenté entre 2013 et 2018, passant de 19 700 à 20 400 (0,68% par an contre -0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a connu une hausse plus faible (0,09% par an) : Fréjus a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement augmenter, passant de 46,5% à 47,2%. On compte 104 emplois pour 100 actifs : il s'agit d'une valeur faible, la moyenne pour les centres urbains étant de 123 pour 100. Cette caractéristique est liée notamment à l'extrême proximité avec les pôles d'emplois limitrophes de Saint-Raphaël (emplois serviciels) et de Puget-sur-Argens qui concentre une part importante de l'équipement commercial. Le développement des zones d'activités au nord de Caïs et au nord de l'autoroute secteur Capitou contribue pour à la dynamique de création d'emplois.

Le poids démographique de Fréjus dans son environnement a en revanche diminué : la croissance de population dans les communes alentours a été soutenue (1,42% par an). En 2013, Fréjus concentrait 44,8% des habitants de son environnement ; en 2019, cette part est de 43,3%.

Les opérations résidentielles en cours autour du quartier de Caïs et de Sainte Brigitte / Tour de Mare au sud de l'autoroute devraient permettre à Fréjus de répondre à ses besoins en matière d'accueil résidentiel, d'activités économiques et d'équipements publics, renforçant à terme sa position de centralité au sein de son bassin de vie.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 713€, ce qui est plutôt une valeur moyenne parmi les centres urbains et plutôt faible par rapport aux autres communes de la première classe. La moyenne pour l'ensemble de la région étant de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 17%, contre 18% pour l'ensemble des

centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 20% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne pour l'ensemble des centres urbains étant similaire. Les indicateurs socioéconomiques présentent donc des valeurs situées dans la moyenne des centres urbains.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 53m². La moyenne est de 68m² pour l'ensemble des centres urbains et de 46m² pour les centres de la première classe. Cette capacité d'achat est donc assez faible. Elle est due essentiellement à un prix au m² élevé (4 122€). La vacance est relativement peu importante : 7% des logements sont inoccupés, contre 9% pour l'ensemble des centres urbains régionaux. Cela montre une tension sur le marché du logement et laisse présager de situations de mal-logement, notamment dans les quartiers centraux où se concentrent plus particulièrement les ménages à bas revenus (vieille ville et couronne). La vacance structurelle est faible (1%).

La part des déplacements domicile-travail effectués en modes actifs ou en transport en commun est de 15%. Il s'agit d'une proportion inférieure à la moyenne pour les centres urbains régionaux (21%).

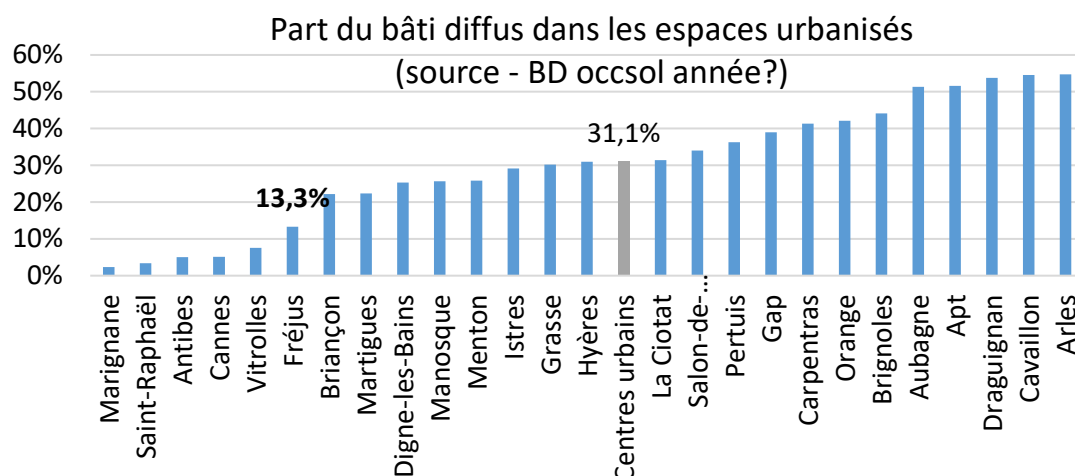
La création d'espaces d'activité en périphérie renforce la dépendance à la voiture. La bonne articulation entre le PDU et ces nouveaux secteurs de développement devrait permettre d'offrir des alternatives à la voiture individuelle, de même que l'extension des réseaux cyclables.

Mode de développement

Le périmètre du centre-ville concentre 49% de la population. Ce poids démographique est élevé au regard de la moyenne mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (31%). Le poids du centre-ville en termes d'établissements est dans la moyenne des centres urbains (45%).

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 26%, la valeur étant de 19% pour l'ensemble des centres urbains. Cette forte proportion est à mettre en lien avec la grande superficie de la commune : Fréjus s'étend en effet sur 102km², contre 88km² en moyenne.

La part du bâti diffus dans les espaces urbanisés est de 13%. Il s'agit d'une valeur faible, la moyenne pour les centres urbains de la région étant de 31%.



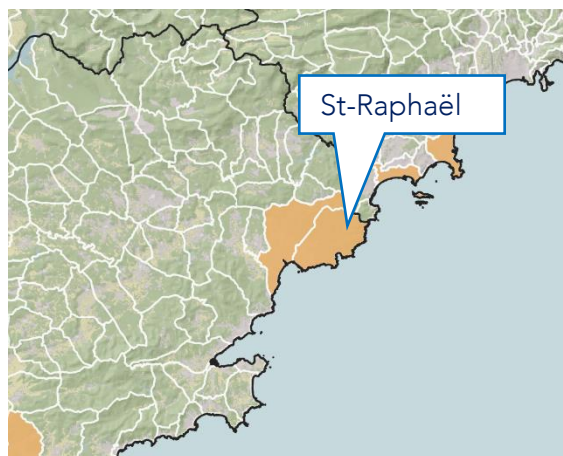
Enjeux

- Complémentarité entre Saint-Raphaël et Fréjus dans la structuration de la diamétrale de centralité du SCoT d'Estérel Côte d'Azur / Cœur d'agglomération notamment dans l'offre d'équipements publics, l'offre commerciale et l'accueil résidentiel pour les actifs
- Renforcement de l'attractivité du centre urbain (entrée de ville Ouest et quartier des Sables) dans un contexte de risques naturels importants (inondation) et en adéquation avec les richesses environnementales du secteur
- Diversification de l'habitat pour tenir compte à la fois du vieillissement de la population et du maintien d'une offre à destination des familles
- Valorisation des mobilités actives en lien avec le caractère resserré des deux centralités de Fréjus et Saint-Raphaël
- Renouvellement d'une économie urbaine en complémentarité avec le centre-ville de Saint-Raphaël et les zones commerciales périphériques de Puget sur Argens.
- Valorisation des circuits courts en mobilisant un foncier agricole fortement contraint par le risque inondation

Rayonnement régional en valorisant les atouts locaux (évènementiel, équipements culturels et sportifs, patrimoine historique, ex base aérienne de Fréjus.

SAINT-RAPHAEL

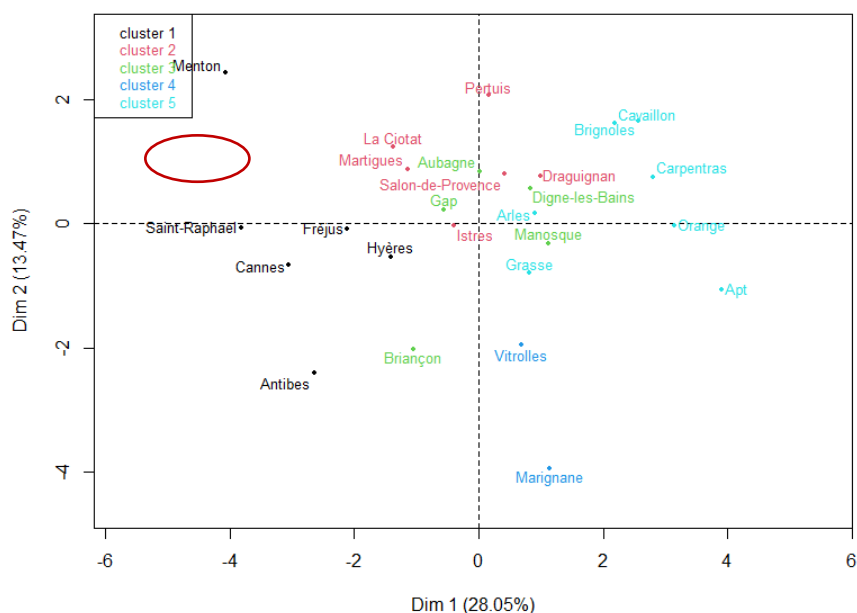
Population (2019) : 36 027 habitants
Espace azuréen
Estérel Côte d'Azur
Agglomération



Saint-Raphaël est située à l'est du Var et fait partie de la Communauté d'agglomération Estérel Côte d'Azur Agglomération. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADDET et compte 36 000 habitants en 2019. Saint-Raphaël constitue avec Fréjus un centre urbain régional en conurbation animant un espace d'équilibre régional.

Saint-Raphaël fait partie de la première classe de la typologie, celle des centres urbains littoraux et touristiques. Elle se caractérise par une forte densité de lits touristiques, par le faible pouvoir d'achat immobilier de ses ménages du fait des importants prix du logement au m² et par une très faible part du bâti diffus. La situation socioéconomique apparaît très favorable et les personnes âgées sont surreprésentées.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Saint-Raphaël a connu une importante hausse de population entre 2013 et 2019, gagnant 2 000 habitants. Cela correspond à une forte croissance démographique (0,97% par an en moyenne), la seconde la plus soutenue parmi les centres urbains (0,08% par an en moyenne). Elle est essentiellement due à un solde migratoire très favorable (1,68% par an contre -0,05% en moyenne), qui compense un solde naturel nettement négatif (-0,72% par an). Saint-Raphaël est une commune où les seniors sont nettement surreprésentés : 48% de la population a 60 ans ou plus. Il s'agit de la proportion la plus élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%. À titre de comparaison, pour la commune limitrophe de Fréjus, la proportion de personnes âgées de 60 ans ou plus est de 24%.

Polarisation/attractivité

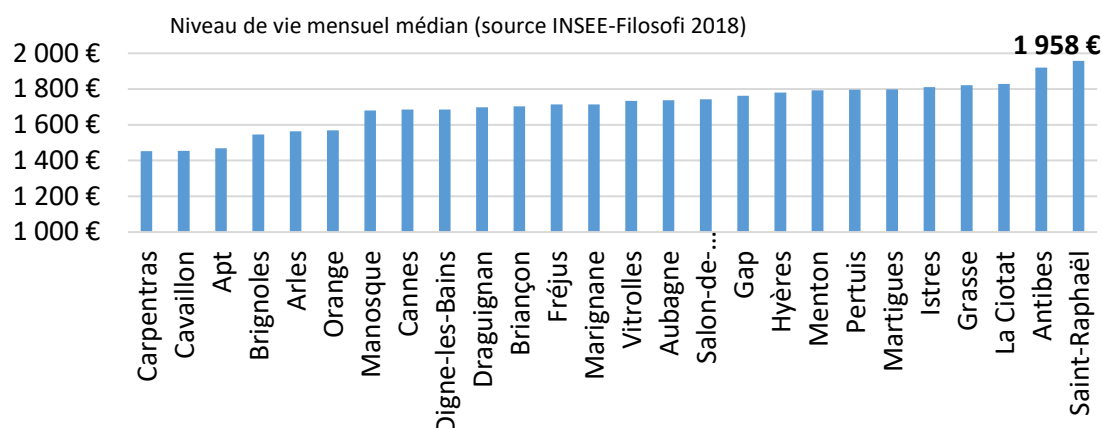
Comme les autres communes du premier groupe, Saint-Raphaël se distingue par une forte densité en fonctions touristiques : il y a ainsi 2 655 lits touristiques pour 1 000 habitants. Il s'agit de la valeur la plus élevée parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble des centres urbains est de 801 pour 1 000 et de 2 002 pour 1000 dans la première classe de la typologie. Cette tradition touristique s'est ancrée à partir du quartier de Valescure et ses golfs, ainsi que par le biais du développement d'habitat pavillonnaire le long de la Corniche d'or.

L'indice de présence des enseignes préférées des Français est faible : seul un quart des enseignes listées sont représentées, la moyenne étant de 41% dans les centres urbains. Malgré un centre-ville dynamique, l'essentiel des enseignes commerciales se concentre en dehors du périmètre communal, aux abords de la RDN7.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a diminué entre 2013 et 2018, passant de 10 600 à 10 400 (-0,40% par an contre -0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a nettement augmenté (0,71% par an) : Saint-Raphaël a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement diminuer, passant de 34,7% à 33,5%. Pour 100 actifs occupés on compte 96 emplois : il s'agit d'une valeur faible, la moyenne pour les centres urbains étant de 123 pour 100. La commune offre peu de nouveau foncier à vocation économique comparativement aux autres communes d'Estérel Côte d'Azur. Toutefois, les opérations de renouvellement urbain économique sur le secteur les Genêts-Jean Moulin devraient permettre des opportunités nouvelles. Le poids démographique de Saint-Raphaël dans son environnement a en revanche augmenté : la croissance de population dans les communes alentours a été positive mais plus faible (0,49% par an). En 2013, Saint-Raphaël concentrait 37,9% des habitants de son environnement ; en 2019, cette part est de 38,6%. Cette dynamique est portée par des opérations d'habitat plus denses que par le passé et par la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain notamment sur les secteurs des plaines, de Jean Moulin, Leclerc Verdun et Pin Bernard.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 958€, valeur la plus élevée parmi les centres urbains de la région. La moyenne pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 13%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 17% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne pour l'ensemble des centres urbains étant de 20%. Les indicateurs socioéconomiques présentent donc des valeurs favorables par rapport aux autres centres.



Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 49m². La moyenne est de 68m² pour l'ensemble des centres urbains et de 46m² pour les centres de la première classe. Cette capacité d'achat est donc faible, malgré l'important niveau de revenus. Elle est due essentiellement à un prix au m² élevé (4 574€). La vacance est peu importante : 6% des logements sont inoccupés, contre 9% pour l'ensemble des centres urbains régionaux.

La part des déplacements domicile-travail effectués en mode actif ou en transport en commun est de 16%. Il s'agit d'une proportion inférieure à la moyenne pour les centres urbains régionaux (21%).

Mode de développement

La part du bâti diffus dans les espaces urbanisés est de 3%. Il s'agit d'une valeur très faible, la seconde la moins élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%. Le tissu pavillonnaire de la « ville jardin » résulte d'opérations organisées et structurées autour des golfs et du littoral.

Le périmètre du centre-ville concentre 27% de la population. Ce poids démographique est inférieur à la moyenne des centres urbains (31%). Le poids du centre-ville en termes d'établissements est dans la moyenne des centres urbains (45%). La part des surfaces commencées d'équipements, de bureaux et de commerces entre 2016 et 2018 dans le périmètre du centre-ville est particulièrement basse (2%).

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 25%, la valeur étant de 19% pour l'ensemble des centres urbains. La valeur a peu augmenté entre 2009 et 2019 (+0,3 point) en lien notamment avec la poursuite et l'achèvement des zones d'aménagement concentrées autour des golfs de Valescure.

Enjeux

- Complémentarité entre Saint-Raphaël et Fréjus dans la structuration de la diamétrale de centralité du SCoT d'Estérel Côte d'Azur / Cœur d'agglomération notamment dans l'offre d'équipements publics, l'offre commerciale et l'accueil résidentiel pour les actifs.
- Consolidation des fonctions d'accueil résidentiel d'emplois et de services du centre-ville à proximité des axes structurants de transports collectifs du pôle d'échange intermodal de la gare pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle
- Accessibilité des équipements publics et maintien d'une offre de service de transports collectifs et notamment ferroviaire face à l'arrivée programmée du projet LNPCA (desserte régionales et interconnexions nationales)
- Protection des entités paysagères de ville jardin et ville villégiature intégrées à la trame verte et à la nature en ville
- La capacité de logement d'une population vieillissante et le développement d'une offre de service associée
- Développement d'une offre résidentielle compatible avec la capacité financière des ménages
- Affirmation d'une économie urbaine en complémentarité avec le centre-ville de Fréjus et les zones commerciales périphériques de Puget-sur-Argens
- Accessibilité aux équipements d'intérêt communautaire le long de la RD100, axe à structurer et à requalifier.

Analyse des projets communaux

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
CRTE	09/06/2021
CRET Var Estérel Méditerranée	27/06/2017
Fayence	13/12/2019

Rayonnement et attractivité		
Emploi, tourisme	ZAE,	Renouvellement des ZAE Requalification de la propriété Galliéni autour de la création d'un pôle d'accueil économique dédié à l'accueil d'entreprise (Pépinière d'entreprises. Création d'un environnement complet favorable à la créativité et à la dynamique d'entreprise. Reconstruction siège de l'hôtel communautaire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération
Formation, équipements sportifs et culturels	et	Rénovation de la base nautique de Santa Lucia dans le cadre de la labellisation de la ville de Saint Raphael et du département du Var Territoire de jeux 2024 dans la perspective d'accueillir les entraînements pour les JO 2024 Renforcement et modernisation des équipements sportifs à travers la création d'un dojo sur Saint Raphael , d'une base de loisirs et sportives. Réhabilitation / Renforcement des équipements : centre aéré, couverture des terrains de pétanque, réfection terrains de sport Campus numérique Création Maison de l'Estérel
Cadre de vie		
Déplacements		Création d'un Barreau routier de délestage de la RDN 7 entre Fréjus et Puget sur Argens Création navettes maritimes, Mise en accessibilité de la gare SNCF et du pôle d'échange intermodal de Saint-Raphaël et amélioration de son articulation avec les espaces urbains Renforcement et développement du réseau de pistes cyclables
Offre de soin		Réhabilitation accueil de jour, centre d'hébergement, hôtel social, soutien CHI
Alimentation de proximité		Création hameau agricole pour revaloriser le développement économique agricole au sein de la basse vallée de l'Argens Jardins partagés
Environnement, déchets		Amarrages écologiques Création et modernisation des déchetteries
Mode de développement		
Revitalisation		Requalification centre-ville et front de mer de Saint-Raphaël (requalification des espaces publics, réaménagement paysagers, sécurisation des modes actifs de déplacement) Amélioration voiries et espaces publics, esplanade Saint Jean Rénovation des bâtiments scolaires et publics

	Programme de requalification des espaces publics dans le centre-ville de Fréjus
Habitat	-
Prévention des risques	Création ouvrages de retenue pour limiter le ruissellement collinaire, réduction risque inondation au sein des zones d'activités, développement d'un programme de restructuration digues dans le cadre du PAPI de l'Argens, protection des plages de l'érosion Sécurisation du site mémorial du barrage de Malpasset Reconstruction du pont de la Garonette dans la perspective d'amélioration d'écoulement et limiter les phénomènes d'embâcle sous le tablier.

Analyse synthétique

En tant que pôle intercommunal et au sein du SCoT Estérel Côte d'Azur Agglomération et centres urbains majeurs de l'Est Var, les communes de Saint Raphaël et de Fréjus développent une politique d'aménagement qui vise à la fois à remettre à niveau le territoire face à un fort développement passé et à anticiper l'accueil du développement futur sur la base d'une dynamique de croissance les plus importantes du département.

Ainsi, le renouvellement des ZAE, que ce soit en termes d'accessibilité, de qualité de l'aménagement ou de visibilité, prend une part importante des investissements communaux. Le développement du pôle Gallieni joue un rôle vitrine pour le potentiel économique du territoire et devra à terme faciliter la création d'entreprises sur le territoire. Les nombreux projets en matière d'équipements sportifs et culturels concourent au rayonnement de la centralité, et en premier lieu la rénovation de la base nautique en vue d'accueillir les entraînements des JO 2024. Le territoire souhaite développer son positionnement sportif de rayonnement régional et national.

En matière de cadre de vie, l'amélioration des mobilités sur le territoire est identifiée comme un enjeu majeur. Les actions en faveur des déplacements entendent participer à l'amélioration de la qualité de vie à Fréjus/Saint-Raphaël, que ce soit en faveur des modes doux, de l'intermodalité ou de la décongestion des axes routiers existants (dédoublage de la RDN7). Si aujourd'hui les gares sont directement connectées aux centres urbains notamment pour les dessertes régionales et nationales, la création d'une gare LGV dans le cadre du projet de ligne nouvelle (LNPCA) va réinterroger à termes l'intermodalité.

Le projet de la centralité insiste sur l'amélioration de l'offre de soins, et comporte quelques items relatifs à l'alimentation de proximité et à l'environnement. Sur ces questions, le territoire projette un engagement en 2023 dans un projet alimentaire territoriale. La basse vallée de l'Argens, plaine agricole historique mais de plus en plus vulnérable au risque inondation constitue un territoire à enjeux pour le redéploiement d'une agriculture de proximité.

Les projets des centralités ont un axe fort sur la requalification du centre-ville notamment à Fréjus (outils OPAH RU/PIG) et du front de mer à Saint-Raphaël, ainsi que sur l'amélioration des espaces publics.

La prévention des risques revêt un caractère crucial dans cette centralité côtière, et prend une belle part dans les projets communaux, notamment du fait du

caractère urbanisé des versants qui accroît les effets de ruissellement urbain en aval et rendent particulièrement réactifs les bassins versants.

Mise en perspective des projets identifiés au regard des enjeux spécifiques liés aux centralités urbaines régionales

Les centres urbains de Fréjus et Saint-Raphaël font partie de la typologie des centres littoraux et touristiques.

Les enjeux relatifs à la production de logements ne constituent pas des volets développés dans les démarches de contractualisation partenariale. Le traitement de ces enjeux reste encore fortement un sujet de planification et de programmation dans le cadre des exercices règlementaires (SCoT / PLH). Les programmes d'actions s'orientent d'avantage sur les éléments d'accompagnement pour permettre une meilleure organisation du territoire en lien avec la projection de logements (finalisation des ZAC, programmation d'équipements futurs...).

Si les politiques publiques font la part belle à la dynamique de requalification des espaces publics, les questions relatives à l'adaptation des aménagements au vieillissement de la population n'apparaissent pas comme des fils conducteurs dans les choix opérés au premier abord.

HYERES

Population (2019) : 54 821 habitants
Espace provençal
Métropole Toulon Provence Méditerranée

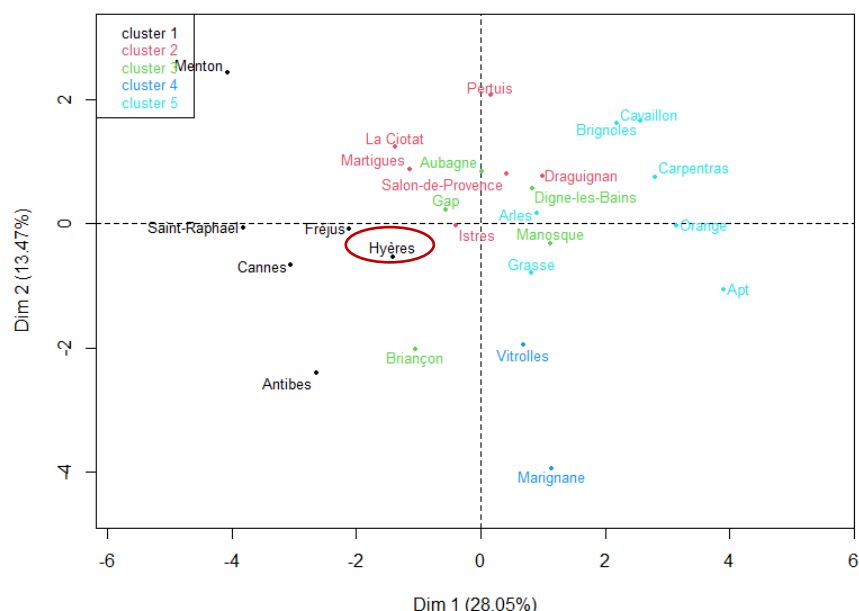
**Les centres urbains littoraux
du Var et Alpes-Maritimes**



Hyères est située à l'ouest du Var et fait partie de la Métropole Toulon Provence Méditerranée. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 54 800 habitants en 2019. Ce centre urbain régional est inscrit dans les espaces les plus métropolisés de l'aire toulonnaise.

Hyères fait partie de la première classe de la typologie, celle des centres urbains littoraux et touristiques. Elle se caractérise par une forte densité de lits touristiques, par le faible pouvoir d'achat immobilier de ses ménages du fait des importants prix au m², ainsi que par des indicateurs socioéconomiques favorables. Les personnes âgées sont surreprésentées.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une baisse de population entre 2013 et 2019, perdant 900 habitants. Cela correspond à une déprise démographique de -0,27% par an en moyenne, la valeur pour l'ensemble des centres urbains étant de 0,08% par an. Elle est essentiellement due à un solde naturel défavorable (-0,26% par an), tandis que le solde migratoire est nul. Hyères est une commune où les seniors sont surreprésentés : 36% de la population a 60 ans ou plus. Il s'agit de la seconde proportion la plus élevée parmi les centres urbains, la moyenne étant de 31%.

Polarisation/attractivité

Hyères est une centralité métropolitaine à l'échelle du SCoT Provence Méditerranée. Elle concentre un nombre important d'équipements rayonnant au-delà de l'échelle communale, que ce soit dans les domaines de la santé ou de la culture, offrant autant de gisements d'emplois. La présence de différents corps d'armée influe également sur le nombre d'emplois sur la commune. Elle dispose de quelques zones d'activités économiques et artisanales, mais qui restent en proportion avec la taille démographique de la commune. Les autres grands pôles de concentration d'emplois se situent sur le cœur de l'agglomération toulonnaise autour du centre-ville de Toulon et du Pôle Est (La Garde/ La Valette / La Farlède). Le nombre d'emplois implantés dans la commune a très légèrement augmenté entre 2013 et 2018, passant de 23 800 à 23 900 (0,08% par an contre -0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a plus fortement progressé (1,47% par an) : Hyères a donc vu son poids en matière d'emplois dans son environnement diminuer, passant de 67,1% à 65,6%. Pour 100 actifs occupés on compte 118 emplois : il s'agit d'une valeur inférieure à la moyenne des centres urbains (123 pour 100), expliquée en grande partie par le caractère résidentiel de la commune et par la présence des grands pôles d'emplois à proximité (Pôles Est et cœur de la Métropole Toulonnaise).

À l'inverse de Hyères, les communes alentours ont connu une croissance démographique soutenue (1,10% par an). Par conséquent, le poids démographique d'Hyères dans son environnement a diminué entre 2013 et 2019, passant de 51,8% à 49,8%. Cette évolution s'explique en partie par le renchérissement du coût du foncier sur la commune et par les capacités de développement relativement importantes des communes périphériques via l'accueil de programmes neufs (La Crau, La Londe-les-Maures, La Valette-du-Var). Toutefois, des opérations de renouvellement urbain et l'aménagement de l'écoquartier de la Crestade à Hyères ouest pourraient aboutir à un rééquilibrage de cette tendance.

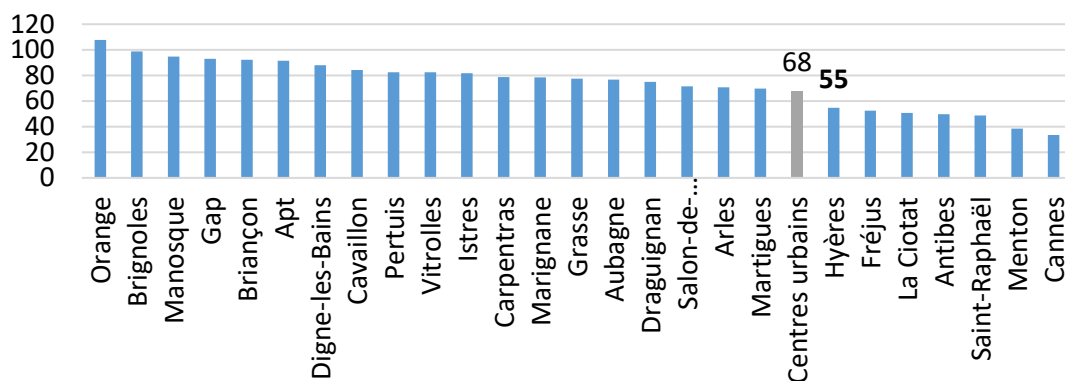
Comme les autres communes du premier groupe, Hyères se distingue par une forte densité en fonctions touristiques : il y a ainsi 1 320 lits touristiques pour 1 000 habitants. La moyenne pour les centres urbains est de 801 pour 1 000 ; pour la classe 1 elle est de 2 002 pour 1 000. Cette concentration de lits touristiques est en grande partie liée à un parc de résidences secondaires important dans la partie littorale de la commune (notamment la presqu'île de Giens) et par une offre importante d'hôtellerie de plein air.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 781€, une valeur plutôt élevée parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 15%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 18% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne étant de 20%. Les indicateurs socioéconomiques présentent donc des valeurs plutôt favorables.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 55m². La moyenne est de 68m² pour l'ensemble des centres urbains et de 46m² pour les centres de la première classe. Cette capacité d'achat est donc assez faible. Elle est due essentiellement à un prix au m² élevé (4 061€).

Pouvoir d'achat immobilier des ménages (en mètres carrés acquérables - sources DVF, seloger.com, INSEE-Filosofi)



La part des déplacements domicile-travail effectués en modes actifs ou en transport en commun est de 24%. Il s'agit d'une proportion supérieure à la moyenne pour les centres urbains régionaux (21%). Le caractère urbain du secteur et la présence d'une forte proportion d'emplois dans le centre-ville peut permettre d'expliquer ce chiffre. La requalification des espaces publics et le développement du réseau cyclable encourageant également à la marche à pied et à l'utilisation du vélo. Par ailleurs, Hyères bénéficie du réseau de transport en commun Mistral géré par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, reliant la ville aux principales zones d'emplois du territoire.

Mode de développement

Le périmètre du centre-ville concentre 27% de la population. Ce poids démographique est assez faible au regard de la moyenne mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (31%). Le constat est le même pour le poids du centre-ville en termes d'établissements (39% contre 45% en moyenne). Entre 2016 et 2018, seules 18% des surfaces commencées de bureaux, d'équipements et de commerces l'ont été dans le périmètre du centre-ville. Pour l'ensemble des centres urbains, la valeur est de 26%.

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 16%, la valeur étant de 19% pour l'ensemble des centres urbains. Cette forte proportion est à mettre en lien avec la grande superficie de la commune : Hyères s'étend en effet sur 132km², contre 88km² en moyenne. Il s'agit de la seconde commune la plus vaste parmi les centres urbains régionaux. L'artificialisation a peu augmenté entre 2009 et 2019.

D'abord concentrée au sein des remparts historiques, la commune s'est peu à peu développée le long des axes principaux et a connu un plan d'urbanisme sous forme de lotissements depuis les années 1920 en direction de la plaine agricole. Les versants collinaires d'abords occupés par des grands équipements hôteliers ont été progressivement urbanisés sous forme de pavillonnaire. Le littoral s'est également urbanisé en appui des quelques hameaux ou villages de pêcheurs.

Les contraintes naturelles (risque incendie, inondation, érosion submersion marine) et l'application stricte de la Loi littoral pose des limites à l'étalement urbain, mais aussi sur certains quartiers aux capacités de renouvellement urbain.

La ville doit se repenser désormais essentiellement au sein de ces limites existantes, nonobstant quelques poches d'urbanisation résiduelles.

Enjeux

- Réponse aux besoins en logement des actifs par rapport au développement des résidences secondaires et au marché résidentiel des retraités
- Diversité des activités économiques et commerciales plus particulièrement dans le centre-ville pour garantir une vie à l'année (commerces de proximité, équipements de la personne, culture-loisirs...), en trouvant le juste équilibre avec une spécialisation touristique du territoire
- Articulation de l'offre commerciale et d'équipements avec les autres centralités métropolitaines de l'aire toulonnaise (Toulon, Pôle est) dans un objectif de complémentarité et de proximité / Renforcement de l'attractivité du centre-ville, notamment commerciale vis-à-vis des polarités périphériques de l'Est toulonnais
- Maillage d'un niveau d'équipement et de services pour tenir compte des caractéristiques géographiques de la commune et l'éloignement de certains quartiers par rapport au centre-ville (Iles, presqu'îles, hameaux agricoles et quartiers littoraux...)
- Organisation des mobilités internes et métropolitaines sur un territoire particulièrement étendu : desserte en transports collectifs (entre les quartiers de la ville et vers le cœur de la métropole) , pôle d'échange multimodal de la gare
- Structuration d'un premier niveau de services métropolitains (offre de santé, équipements publics et culturels...) pour les polarités de l'Est toulonnais et les espaces sous influence métropolitaine du bassin de vie de Méditerranée Porte des Maures (partie est du SCoT Provence Méditerranée)
- Intégration des contraintes environnementales pour le développement d'une ville plus résiliente sur un territoire particulièrement soumis aux risques naturels (inondation et ruissellement urbain, submersion marine, incendies)
- Tirer pleinement partie des qualités environnementales et paysagères du territoire pour l'attractivité résidentielle et économique.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE Métropole Toulon Provence Méditerranée	15/01/2022
CRET Toulon Provence Méditerranée	06/11/2017 27/02/2019

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	Travaux ZA Palyvestre
Formation, équipements sportifs et culturels	Travaux Villa Noailles (mise en lumière et sécurité, accès et stationnement), opération grand site (mise en sécurité et création mouillage port Ayguade) Nouveau lycée Poursuite centre interprétation, réhabilitation site archéologique OLBIA, finalisation travaux musée cultures et paysages, conservation tableaux de la Collégiale Travaux de réaménagement du Skate Park

Cadre de vie

Déplacements	Etudes PEM, connexion gare-aéroport, travaux voirie divers
Offre de soin	
Alimentation de proximité	
Environnement, déchets	Production expérimentale biogaz STEP Almanarre Restauration étangs Sauvebonne et programme de renaturation d'une partie du cours de la Sauvette Rénovation énergétique bâtiments administratifs et scolaires. Poursuite de la sécurisation des axes cyclables en ouvrant un tronçons entre le port et Giens sur les emprises foncières des Salins des Pesquiers

Mode de développement

Revitalisation	Concession aménagement cœur de ville (parcours des arts, devantures commerciales) Acquisition la Coupole
Habitat	Mise en œuvre de l'écoquartier Crestade /Demi-Lune
Prévention des risques	Sécurisation de l'approvisionnement en eau de Porquerolles Recalibrage de la partie urbaine de la Sauvette, en amont des secteurs de développement futur des Rougières.

Analyse synthétique

Le projet de la commune d'Hyères entend renforcer son rayonnement culturel, mais aussi favoriser l'accessibilité en lien avec l'accueil de la future LNPCA, et prendre en compte de l'environnement. Il comporte également un volet de renouvellement urbain du centre-ville.

Concernant l'attractivité de la commune, des travaux sont prévus sur la zone artisanale du Palyvestre. Des aménagements sont prévus dans des sites culturels et touristiques majeurs du territoire (villa Noailles, presqu'île de Giens), ainsi qu'autour du patrimoine archéologique de la commune.

La commune se positionne également comme une polarité culturelle et environnementale avec la valorisation de son patrimoine local de rayonnement métropolitain (Villa Noailles musée de la Banque...) et valorise son patrimoine naturel pour offrir toujours plus d'accès à la nature autour de nouveaux projets pédagogiques (étang de Sauvebonne) en complément d'une politique déjà engagée par exemple autour de la valorisation des Vieux Salins.

En matière de déplacements, l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à la gare de Hyères-doit bénéficier du programme de travaux dans le cadre du projet LNPCA et du RER Toulonnais permettant la mise en place d'un niveau de service augmenté sur le tronçon La Pauline Hyères. Des équipements métropolitains comme l'aéroport seront plus accessibles depuis le cœur de la Métropole.

La commune travaille au dynamisme de son centre-ville au travers d'une concession d'aménagement, qui touche aux espaces publics, au dynamisme commercial et culturel, à l'amélioration de l'habitat... Elle développe de nouvelles boucles marchandes pour permettre une redécouverte de sa vieille ville. La ville se positionne sur l'acquisition de locaux commerciaux pour valoriser des rez-de-chaussée commerciaux stratégiques.

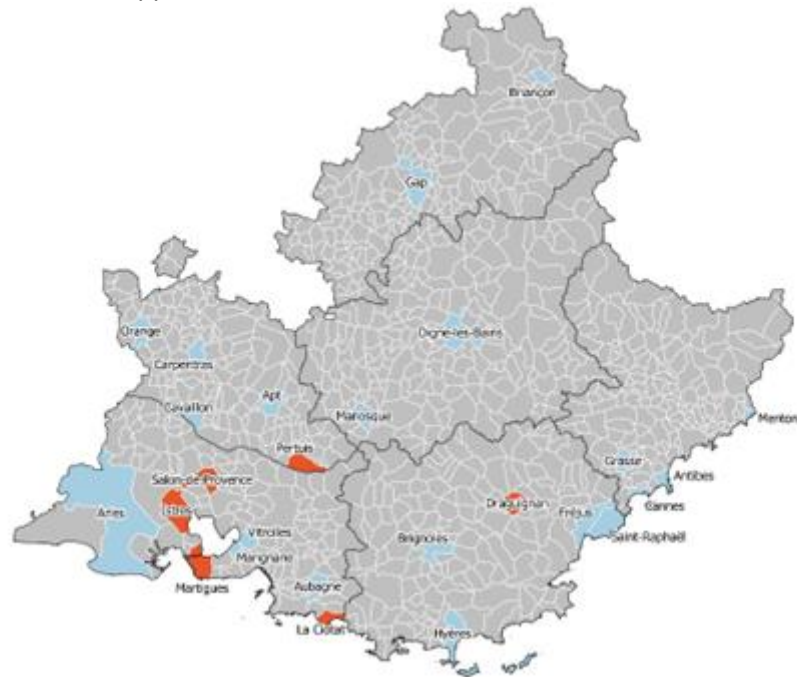
Mise en perspective des projets identifiés au regard des enjeux spécifiques liés aux centralités urbaines régionales

Le centre urbain de Hyères fait partie de la typologie des centres littoraux et touristiques.

Les enjeux relatifs à la production de logements ne constituent pas des volets développés dans les démarches de contractualisation partenariale. Le traitement de ces enjeux reste encore fortement un sujet de planification et de programmation dans le cadre des exercices réglementaires (SCoT / PLH). Les programmes d'actions s'orientent d'avantage sur les éléments d'accompagnement pour permettre une meilleure organisation du territoire en lien avec la projection de logements.

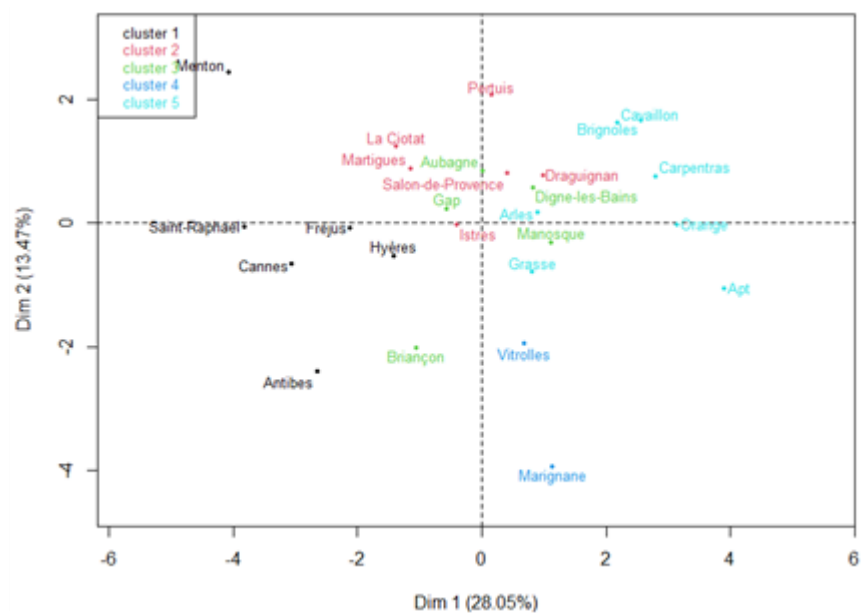
Si les politiques publiques font la part belle à la dynamique de requalification des espaces publics, les questions relatives à l'adaptation des aménagements au vieillissement de la population n'apparaissent pas comme des fils conducteurs dans les choix opérés au premier abord.

2.2 | LES « RELAIS TERRITORIAUX » A CONFORTER

Centres urbains appartenant à la deuxième classe / les relais territoriaux à conforter

La deuxième classe de la typologie regroupe six centres urbains régionaux : Pertuis, Salon-de-Provence, Istres, Martigues, La Ciotat et Draguignan. Les cinq premiers se situent dans la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, tandis que Draguignan est le siège de Dracénie Provence Verdon agglomération. Ces communes regroupent 233 600 habitants. Leur densité moyenne est plutôt élevée : il y a 574 habitants au km² contre 424 pour l'ensemble des centres urbains de la région.

Position des centres urbains sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



La classe se caractérise en premier lieu par des valeurs relativement proches des moyennes observées sur l'ensemble des centres urbains. Cependant, les indices de concentration de l'emploi sont plus faibles et le recours aux modes actifs ou aux transports en commun pour les déplacements domicile-travail moins fréquent. À l'inverse, la croissance démographique est plus soutenue que dans les autres classes, notamment du fait de soldes naturels nettement favorables. La part des sols artificialisés, importante, a augmenté plus fortement que dans les autres classes au cours de la période récente. Ces communes rayonnent à l'échelle de larges bassins de vie périurbain. Si elles proposent un tissu dense structuré autour de leurs cœurs de ville, elles ont pu, à l'instar de leur environnement, s'étaler pour accueillir une offre pavillonnaire et commerciale complémentaire.

Les enjeux principaux qui se posent à ces communes sont :

- Conforter le rôle structurant de ces communes à l'échelle de leur bassin de vie
- Accompagner les stratégies de revitalisation de leurs cœurs de ville
- Renouveler les quartiers inscrits en politique de la ville
- Des territoires sous pression résidentielle, maîtriser l'offre nouvelle et les prix immobiliers

Cadrage

En moyenne, les centres urbains de la classe comptent 38 900 habitants, contre 37 400 habitants pour l'ensemble. Le nombre d'habitants varie toutefois fortement d'une commune à l'autre, allant de 20 600 habitants pour Pertuis à 48 600 pour Martigues.

Entre 2013 et 2019, la population de ces communes a cru à un rythme moyen de 0,37% par an (contre 0,08% par an en moyenne pour les 26 centres urbains régionaux). Il s'agit de la valeur la plus importante parmi les cinq classes de la typologie. Ces augmentations de population sont essentiellement portées par le solde naturel relatif (0,35% par an), à l'exception notable de La Ciotat, seule commune du groupe où le nombre de naissances a été inférieur au nombre de décès. Pour l'ensemble de la classe, le solde migratoire relatif est faiblement positif (0,02% par an) alors qu'il est légèrement négatif pour l'ensemble des centres urbains (-0,05% par an).

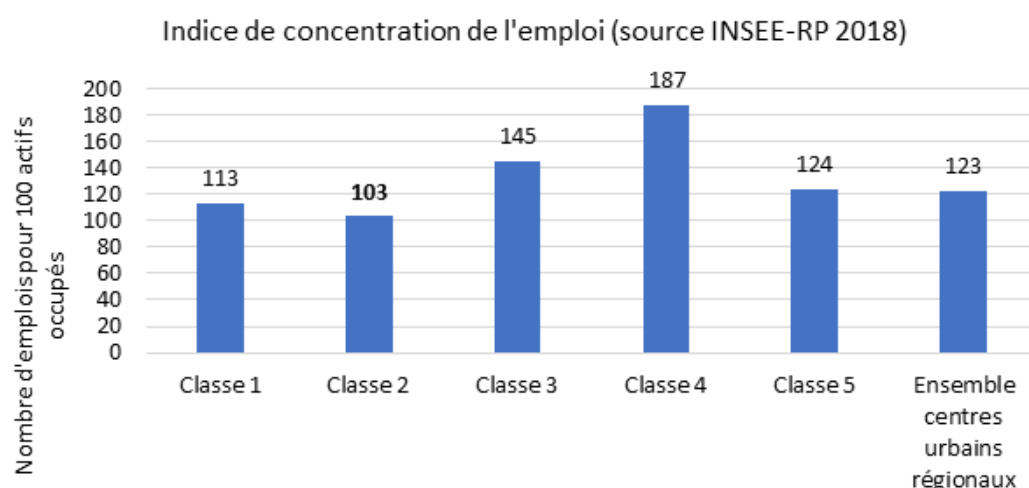
L'emploi a progressé dans les communes de la classe 2, à un rythme de 0,31% par an entre 2013 et 2018 (contre -0,08% en moyenne pour les 26 centres urbains régionaux). Les évolutions sont toutefois très contrastées : La Ciotat (1,47% par an) et Salon-de-Provence (1,25% par an) sont deux des trois centres urbains où la progression a été la plus forte. Ces communes mènent une stratégie de développement économique, ancienne pour la Ciotat, qui porte ses fruits. À Draguignan (-0,84% par an) et Istres (-0,69% par an), la création d'emplois est peu dynamique cette dernière décennie.

Les communes de cette seconde classe sont légèrement plus jeunes que la moyenne des centres urbains : 23% de leur population a moins de vingt ans (22% en moyenne) et les personnes âgées de soixante ans ou plus comptent pour 28% des habitants (31%). Hormis La Ciotat, elles ont un profil plutôt familial. Toutefois, dans la plupart des communes de ce profil, la part des ménages avec enfants connaît une baisse importante, à l'inverse de la proportion de personnes vivant seules.

Les communes de la classe 2 ont un niveau de centralité légèrement inférieur à la moyenne : leur scoring FNAU est de 987 contre 1 045 pour l'ensemble des centres urbains régionaux. La densité commerciale, moins élevée que la moyenne, explique en partie cette note.

Polarisation/attractivité

Il y a en moyenne dans cette seconde classe 103 emplois pour 100 actifs occupés. Il s'agit de la valeur la plus faible mesurée parmi les classes de la typologie. Dans chacune des six communes, le ratio est inférieur à la moyenne pour l'ensemble des centres urbains (123 pour 100). Hormis La Ciotat qui se distingue avec une dynamique importante de création d'emplois tertiaires en lien avec les zones d'activités d'Athélia, les autres communes de cette catégorie ont un tissu économique peu dense et largement tourné vers l'emploi présentiel.



Si la croissance démographique dans les centres urbains de cette classe a été assez soutenue, elle l'a également été dans les communes situées dans leurs alentours. Ainsi, le poids démographique des centres dans leur environnement est resté stable entre 2013 et 2019 (43,4%), dans un contexte global de diminution (de 42,4% à 41,7% pour l'ensemble des centres urbains régionaux). Il en va de même pour le poids en termes d'emplois, resté stable dans cette seconde classe (à 49,6%) alors qu'il a légèrement diminué pour l'ensemble des centres (de 51,3% à 51,0%).

Les enseignes préférées des Français sont assez peu représentées : en moyenne, 37% d'entre elles sont implantées dans les centres urbains de la classe (41% pour l'ensemble des centres).

Cadre de vie

Le recours aux modes doux et aux transports en commun est assez faible : ils permettent 17% des déplacements domicile-travail contre 21% en moyenne dans les centres urbains. Cela s'explique en partie par leur tissu économique souvent peu dense et, pour certaines, une forte périurbanisation de l'emploi qui rend complexe la desserte en transports en commun. Dans les communes d'Istres ou Martigues, les mobilités pendulaires sont très connectées aux grands sites industriels et se confrontent à une mauvaise desserte en transports en commun au regard des besoins des salariés (horaires décalés...).

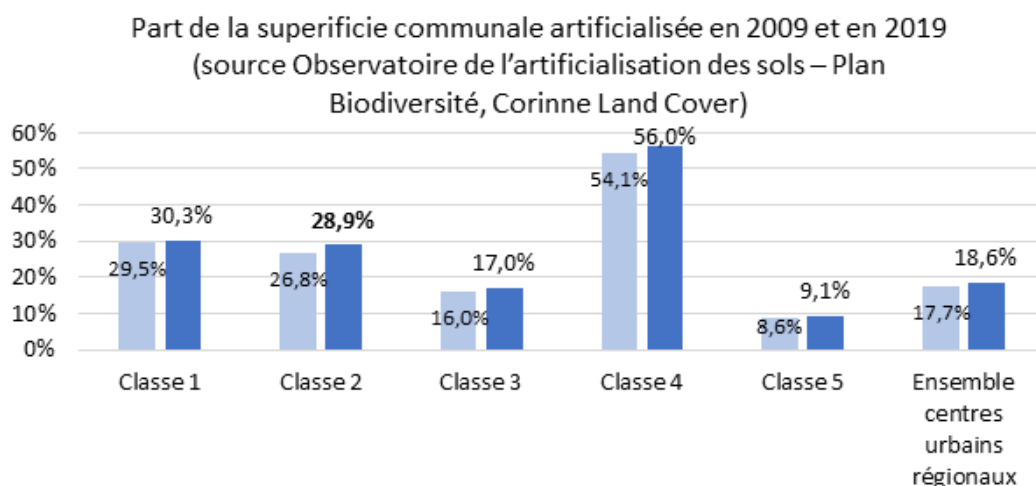
Les revenus des ménages se situent dans une moyenne plutôt haute : parmi les neuf centres urbains dont le niveau de vie médian est supérieur à la moyenne régionale (1 799€ par mois), quatre appartiennent à cette seconde classe. Le taux de pauvreté est de 16% contre 18% pour l'ensemble des centres urbains

régionaux. Ces communes comptent toutefois des poches de pauvreté et sont inscrites en politique de la ville. Au sein de leur population, les contrastes socio-économiques sont importants.

Au bout de vingt ans de crédit immobilier, un couple avec deux enfants disposant du revenu médian de la zone peut prétendre à l'achat d'un appartement de 71 m². C'est davantage que la moyenne pour les centres urbains (68 m²) ; toutefois, la valeur pour les centres urbains hors communes littorales et touristiques est de 80 m². Le prix au m², assez élevé, est de 3 603€ contre 3 061€ pour les centres urbains hors classe 1. Ces prix ont fortement augmenté ces dernières années, en particulier au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence où un report résidentiel des grands pôles urbains vers ces communes s'est opéré, en particulier vers le logement pavillonnaire. La proportion de logements vacants est de 9,7%, soit une valeur légèrement supérieure à la moyenne pour les centres urbains régionaux (9,1%).

Mode de développement

La part des espaces artificialisés dans la superficie des communes de cette seconde classe est de 29%, soit une valeur supérieure à la moyenne (19%). Entre 2009 et 2019, cette proportion a gagné 1,9 point, contre 0,9 point en moyenne dans les centres urbains. Le bâti diffus constitue 36% des espaces urbanisés contre 31% pour l'ensemble des centres urbains.



Moins d'une personne sur cinq réside dans le périmètre du centre-ville de sa commune, contre 31% en moyenne. À travers leurs différentes phases d'urbanisation, elles ont progressivement produit en tissu diffus une offre résidentielle pavillonnaire importante qui était largement présente dans les villages situés à proximité et qui générait une concurrence. Certaines de ces communes ont également connu une forte périurbanisation commerciale et de l'emploi. Les valeurs sont particulièrement basses à Istres et Salon-de-Provence. Les centres-anciens de ces deux communes connaissent des problématiques spécifiques d'habitat. Il s'agit en particulier à Salon-de-Provence d'une configuration du bâti qui ne permet pas d'accéder de façon indépendante aux étages. A La Ciotat, une OPAH RU ambitieuse est portée par la commune pour offrir de meilleures conditions d'habitabilité dans le tissu ancien. Le poids des centres-villes en termes d'établissements est également relativement faible (38% contre 45% pour l'ensemble des centres-urbains).

Afin d'y remédier, la plupart de ces communes mettent en œuvre des stratégies ambitieuses de revitalisation de leur cœur de ville avec des opérations de restructuration urbaine d'envergure à la Ciotat, à Pertuis ou encore le programme Action Cœur de Ville à Draguignan... A Salon-de-Provence, Martigues ou encore Istres l'accent est porté sur l'embellissement et la dynamisation des fonctions. Ces interventions commencent à porter leurs fruits en termes d'attractivité.

Enjeux

Au regard des caractéristiques de ce groupe de communes, quatre enjeux apparaissent prioritaires :

Conforter le rôle structurant de ces communes à l'échelle de leur bassin de vie

Bien que ces communes ne soient pas pour l'heure des pôles économiques structurants, elles n'en ont pas moins un rôle structurant à l'échelle de leur bassin de vie, portant des fonctions de centralité qui soutiennent leur rayonnement local. Dotées d'une offre culturelle attractive, de fonctions administratives ce sont des relais territoriaux. Elles apportent une offre complémentaire tant résidentielle qu'en termes d'équipements ou de commerces à des villages moins équipés situés à proximité. Dotées de gares, ces communes sont également des nœuds de connexion avec la plus grande échelle.

Elles méritent une attention toute particulière quant à leurs perspectives de développement et sur le maintien de la diversité de leurs fonctions en particulier celles de centralité. À proximité des grands pôles urbains, la plupart de ces communes s'inscrivent dans un environnement qui affiche une dynamique soutenue de croissance périphérique des établissements, du commerce ou encore résidentielle.

L'enjeu est de soutenir la position de « relais territoriaux » de ces communes. Pour cela, il est nécessaire de les accompagner dans leurs stratégies de développement urbain et économique (diversification de l'offre de logements, dynamisation du marché de bureaux, consolidation de l'offre commerciale en centre, confortement de l'offre de santé et culturelle...). De même, le maillage en transport en commun de ces communes avec leur bassin est à préserver dans une logique de rabattement et en renforçant la connexion en transports en commun avec les grands pôles d'emplois et d'enseignement.

Accompagner les stratégies de revitalisation de leurs cœurs de ville

Cette catégorie de commune se caractérise par des cœurs de ville qui, en matière démographique, résidentielle ou encore économique pèsent relativement peu. Toutefois, ces centres ont une forte portée identitaire et symbolique pour le territoire, ils incarnent l'histoire et les traditions. La plupart d'entre eux ont connu une forte dévitalisation. Avec des stratégies ambitieuses de restructuration de leurs centre-anciens, de revitalisation et d'animation, ils retrouvent progressivement un attrait pour les habitants.

L'enjeu est de soutenir la revitalisation de ces cœurs de ville, laquelle a un fort impact sur l'attractivité de leur commune mais plus largement de leur bassin.

Renouveler les quartiers inscrits en politique de la ville

Ces communes comptent toutes un quartier prioritaire de la politique de la ville. Pour certaines ces quartiers sont de grands sites d'habitat social qui ont été inscrits

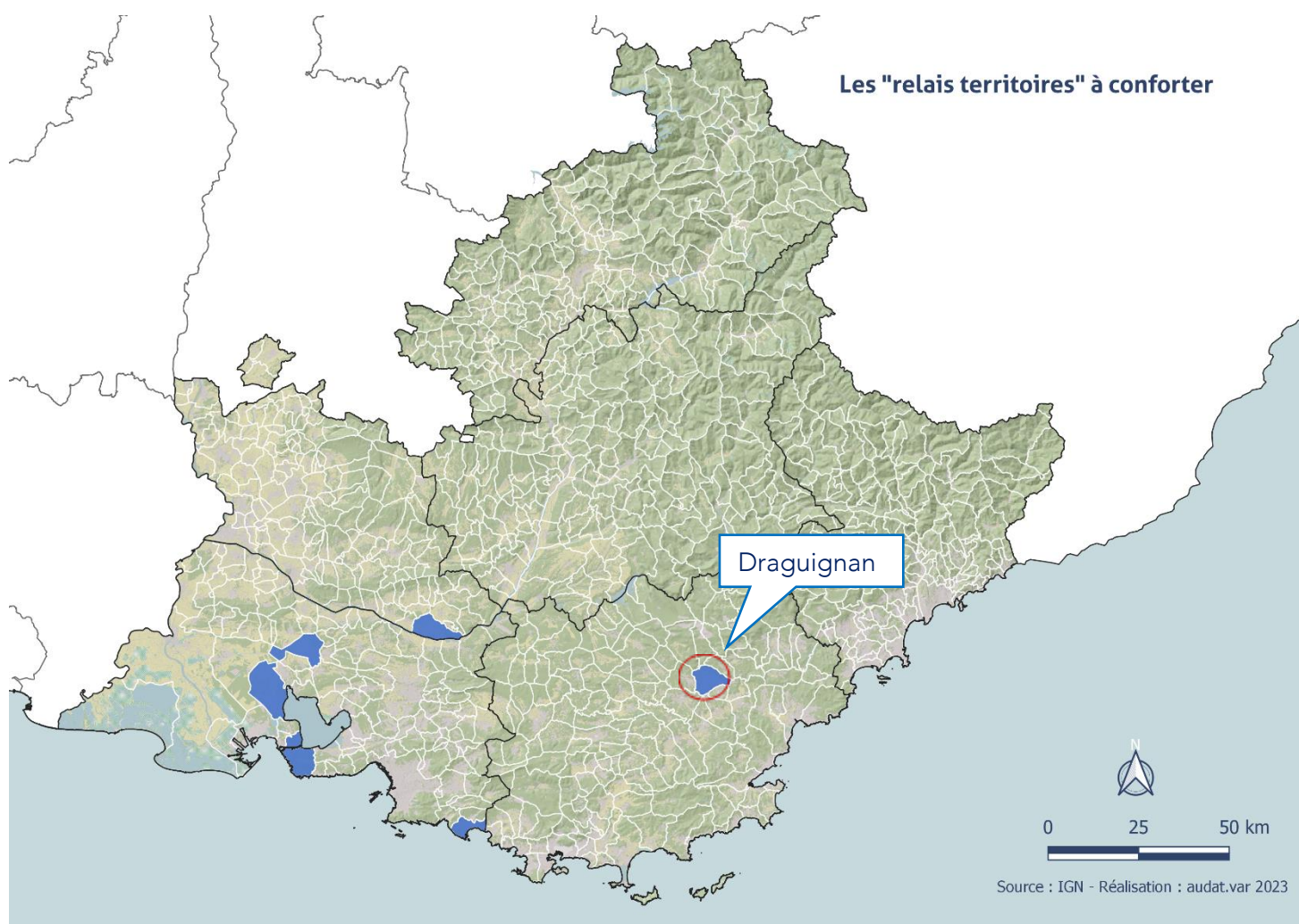
(PRU de La Ciotat) ou le sont encore dans des démarches de renouvellement urbain (PRIRE de Martigues, PRIRE de Salon-de-Provence). Ceux-ci ont vocation à transformer en profondeur les quartiers cibles. Cela passe par une transformation urbaine (aménagement, espaces extérieurs, équipements) et une restructuration de l'habitat afin d'apporter davantage de diversité sociale. Cette transformation est un enjeu pour assurer une meilleure cohésion territoriale au sein des communes cibles.

Des territoires sous pression résidentielle, maîtriser l'offre nouvelle et les prix immobiliers

Ces communes, dont la population est à dominante familiale, connaissent une mutation de leur profil de peuplement. Elles deviennent plus attractives pour des ménages plus âgés (quadragénaires/quinquagénaires) et accueillent davantage de cadres/professions intermédiaires alors que leur population est traditionnellement à dominante d'employés/ouvriers. Pour la plupart financièrement abordables, elles sont de plus en plus soumises à des pressions résidentielles. Cela pourrait avoir d'importantes conséquences sur leur équilibre démographique mais aussi sur l'accroissement des mobilités pendulaires. Selon leur niveau de desserte en transport en commun mais aussi la nature des emplois locaux, cette dynamique peut générer des conséquences négatives telles qu'un engorgement routier, de la pollution ... L'enjeu est d'accompagner dans ces communes une stratégie en matière d'habitat promouvant la diversité du parc et la maîtrise des prix mais aussi d'accompagner le renforcement de l'offre de transports en commun

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE

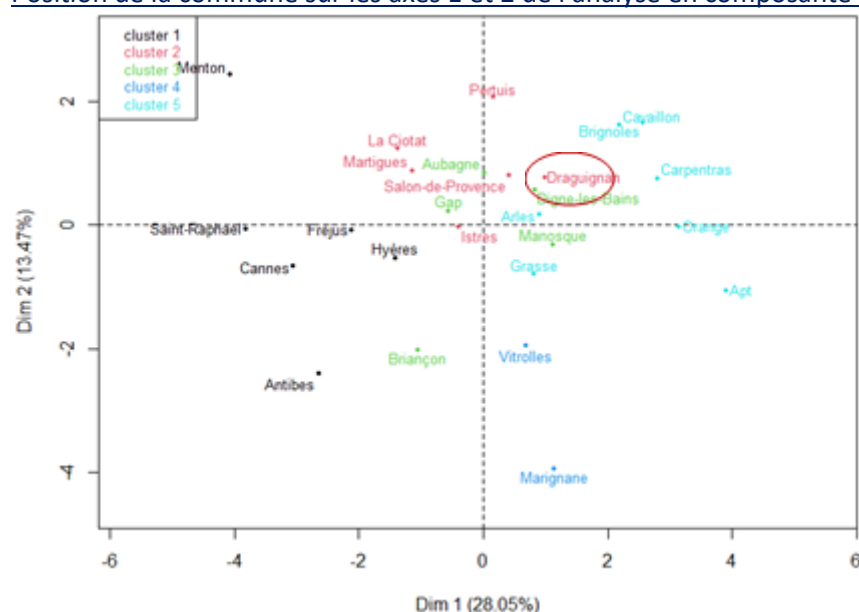
DRAGUIGNAN



Draguignan est située dans l'est Var et fait partie de la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon agglomération, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADET et compte 39 400 habitants en 2019. Ce centre urbain régional anime un espace d'équilibre régional.

Draguignan fait partie de la seconde classe de la typologie, celle des « relais territoriaux » à conforter. Elle se caractérise par une forte part du bâti diffus et des surfaces artificialisées, le poids démographique important de son centre, mais aussi par un certain recul de la commune par rapport à son environnement en termes de population et d'emplois.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation de population entre 2013 et 2019, gagnant 250 habitants. Il s'agit d'une croissance démographique faiblement positive (0,11% par an), peu éloignée de la moyenne pour les centres urbains (0,08% par an). Si le solde naturel est assez nettement positif (0,37% par an), le solde migratoire est déficitaire (0,26% par an). Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 18% de la population (16% en moyenne). La taille moyenne des ménages est assez élevée : elle est de 2,15 personnes, contre 2,09 pour l'ensemble des centres urbains régionaux.

Polarisation/attractivité

La commune de Draguignan constitue avec la commune de Trans en Provence le Cœur d'Agglomération du SCoT de la Dracénie.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a diminué entre 2013 et 2018, passant de 17 500 à 16 800 (-0,84% par an contre -0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a augmenté (0,58% par an) : Draguignan a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement diminuer, passant de 57,7% à 55,9%. Pour 100 actifs occupés on compte 116 emplois : il s'agit d'une valeur inférieure à la moyenne des centres urbains (123 pour 100). La commune dispose aujourd'hui de peu de capacités de réinvestissement de ces espaces d'activités économiques fortement contraints par le risque inondation (Saint-Hermentaire).

Si le nombre d'habitants de Draguignan a légèrement augmenté, la croissance démographique est plus soutenue dans les communes alentours (0,50% par an). Par conséquent, le poids démographique de Draguignan dans son environnement a diminué entre 2013 et 2019, passant de 42,1% à 41,6%.

Les opérations de renouvellement urbain (ancien site militaire de Chabran) et la dynamique de construction neuve au sein de Draguignan par comblement des dents creuses au sein du tissu urbain lâche (opérations de collectifs) n'ont pas permis de contrebalancer la dynamique importante des communes de l'arc sud de la Dracénie qui disposent d'opportunités foncières plus importante pour l'accueil d'espaces d'activités économiques, logistiques et la construction de logements. Celles-ci sont également au contact direct des échangeurs autoroutiers et de la voie ferrée, et proches des aires d'influences des autres centres urbains régionaux de l'Est Var, Fréjus et Saint-Raphaël.

Les enseignes préférées des Français sont assez peu présentes dans la commune : seul un quart d'entre elles est représenté, contre 41% en moyenne dans les centres urbains régionaux. Toutefois cette absence est à relativiser en tenant compte de la polarité commerciale présente sur l'autre commune du cœur d'agglomération (Les Arcs).

Cadre de vie

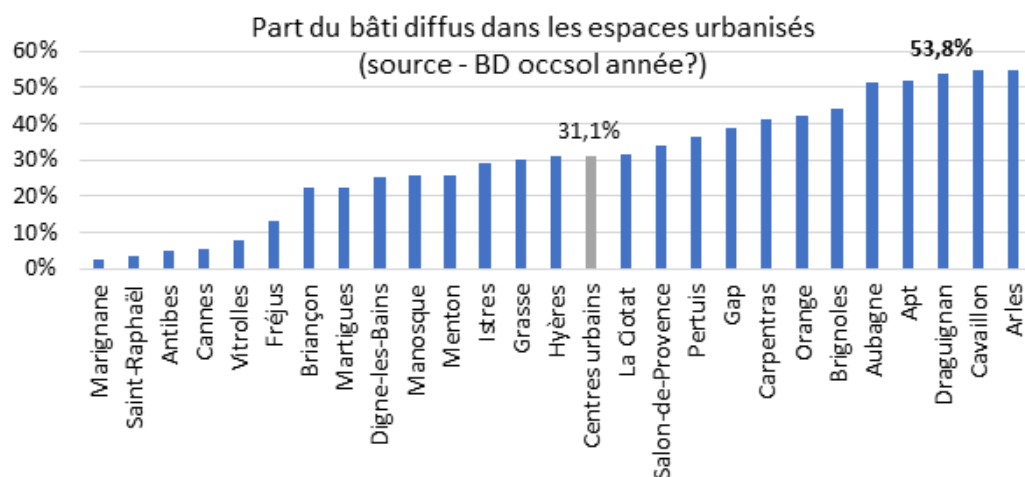
Le niveau de vie mensuel médian est de 1 698€, ce qui est plutôt une valeur moyenne pour un centre urbain. La moyenne pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 18% à Draguignan, soit la même valeur que pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 22% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne étant de 20%.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 75m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. La proportion de logements vacants est de 11%, contre 9% pour l'ensemble des centres urbains.

La commune offre par ailleurs une vacance structurelle relativement importante dans le secteur de la vieille ville, avec près de 300 logements vacants depuis au moins 5 ans. Le dispositif Action cœur de ville vise à créer une dynamique nouvelle.

Mode de développement

Le bâti diffus occupe 54% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. Il s'agit de la troisième valeur la plus élevée parmi les centres urbains régionaux.



Environ 30% des sols de la commune sont artificialisés, contre 19% en moyenne dans les centres urbains de la région. La part a augmenté d'1,5 point entre 2009 et 2019, ce qui constitue un rythme plutôt important (+0,9 point en moyenne) traduisant un mode de développement plutôt extensif au regard de la croissance démographique (95% des espaces artificialisés l'ont été au profit de la production d'habitat).

Le développement de la commune est aujourd'hui particulièrement contraint par le risque inondation. Les inondations de juin 2010 ont entraîné des conséquences tragiques et restent dans les esprits. Les travaux prévus dans le cadre du PAPI devraient pouvoir améliorer la situation : il s'agit notamment de créations de zones d'expansion de crue et reprises des endiguements.

Le périmètre du centre-ville concentre 40% de la population. Ce poids démographique est supérieur à la moyenne mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (31%). Le constat est le même pour le poids du centre-ville en termes d'établissements (58% contre 45% en moyenne). La moitié des surfaces de bureaux, commerces ou équipements démarrées récemment l'ont été dans le périmètre du centre-ville (contre 26% en moyenne à l'échelle des centres urbains régionaux). Cette particularité confère à Draguignan un caractère urbain affirmé, renforcé par la présence d'équipements structurants et la présence d'équipements et d'administration en lien avec son ancien statut de préfecture.

Enjeux

- Positionnement de Draguignan comme moteur attractif et dynamique de son espace d'équilibre régional / repolarisation du développement notamment par renouvellement et intensification urbaine et optimisation du foncier disponible au sein des enveloppes urbaines.
- Revalorisation de l'image de la ville dans un contexte départemental littoral et touristique (Confortement offre culturelle, attractivité touristique du centre-ville...)
- Maintien d'une offre en services publics essentiels à l'année (exemple de la fermeture ponctuelle du service des urgences)
- Renforcement de l'attractivité commerciale et résidentielle en lien avec le dispositif action cœur de ville en cours et en complémentarité avec les espaces commerciaux périphériques de Saint Hermentaire et le boulevard commercial (Draguignan Sud / Trans-en-Provence)
- Diffusion des bonnes pratiques en matière de réhabilitation et de transformation des quartiers et espaces publics (exemples de l'Espace Chabran et du boulevard Clémenceau)
- Accessibilité aux grands systèmes de transports régionaux (lien entre Draguignan et la gare TGV des Arcs et interconnexion avec la future Gare LGV de la LNPCA).

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE Dracénie Provence Agglomération	09/07/2021
CRET Dracénie	20/11/2017
ACV Draguignan + TPSF	

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE,	Développement ZAC Sainte Barbe pour permettre l'accueil d'activité sur un foncier moins soumis au risque inondation
Formation, équipements sportifs et culturels	et	Développement du Pôle d'Enseignement Supérieur de la Dracénie et maison du campus, ESTACA Réhabilitation ancien moulin, musée des ATP/Chapelle, théâtre Esplanade, fin extension musée Beaux-Arts Réseau et boutique OTI Rénovation piscine, stades, restructuration MSJ, création équipement football et piscine

Cadre de vie

Déplacements	Travaux PEM gare routière, développement modes doux, continuités cyclables, aménagement Pont d'Aups, continuité EV8, boucle Haut Var, travaux voirie
Offre de soin	Soutien centre hospitalier
Alimentation de proximité	Maintien et développement espaces agricoles
Environnement, déchets	Projet Smart City Création d'un pôle de valorisation énergétique des déchets

Mode de développement

Revitalisation	Aménagement terrain ancienne prison, extension école centre-ancien Travaux bâtiments publics Réflexion en cours sur la requalification de l'îlots urbain de la Commanderie en lien avec l'expérimentation nationale Territoire Pilote de Sobriété Foncière. Etudes sur la requalification du quartier des Colettes et la réhabilitation de la centralité de services secondaires.
Habitat	Poursuite OPAH RU, PIG, AMO DUP ORI
Prévention des risques	Réaménagement du secteur Sainte Barbe en vue de relocalisation d'activités aujourd'hui soumises au risque inondation

Analyse synthétique

La commune mise sur la montée en puissance de la formation sur son territoire, avec notamment le pôle d'enseignement supérieur en Dracénie. Draguignan développe également une politique d'équipements culturels, tout en améliorant l'offre d'équipements sportifs. Elle entend impulser un nouveau dynamisme économique sur son territoire autour de filières locales.

Le développement de la ZAC Sainte-Barbe, par un programme mixte, doit permettre d'accueillir entreprises et équipements structurants et des programmes d'habitat dans le prolongement d'un axe de centralité appuyé sur le Centre-Ville, le quartier de Chabran, le quartier des Collettes. La prise en compte des risques et la recherche d'une plus grande sobriété foncière à inciter la commune à revoir les limites du projet sur des emprises moins importantes, recentrant la programmation sur le maintien d'espaces verts et la création d'un programme économique.

Les travaux de déplacements se concentrent surtout sur l'intermodalité et les modes doux, avec des aménagements dédiés au vélo comme loisir (EV8). L'ancienne gare réhabilitée en bâtiment d'activité tertiaire accueille la voie verte dite de la vigne à Vélo qui connecte le centre-ville aux quartiers périphériques sud. Le réaménagement du secteur (espaces publics, développement d'une programmation complémentaire) et son interconnexion avec l'îlot de la Commanderie constitue un site à enjeux dans le cadre du PLU et de l'expérimentation Territoire Pilote de la Sobriété Foncière, constitue un axe de travail majeur en frange sud du centre-ville.

La commune poursuit son travail d'amélioration de l'habitat, particulièrement dans le centre ancien. L'aménagement du terrain de l'ancienne prison doit permettre d'offrir aux habitants un parc paysager à proximité immédiate du centre. Draguignan entend développer d'une stratégie de maintien et de développement des espaces agricoles en lien avec les travaux à venir du Projet Alimentaire Territorial portés par Dracénie Provence Agglomération.

Mise en perspective des projets identifiés au regard des enjeux spécifiques liés aux centralités urbaines régionales

La centralité urbaine régionale de Draguignan fait partie de la classe des relais territoriaux à conforter. L'inscription de la ville dans le dispositif action cœur de ville permet de développer un cortège d'actions en faveur d'une stratégie globale de revitalisation du centre-ville pour remédier à une situation qui s'est fortement dégradée les décennies passées. Toutefois, les actions identifiées dans les programmes ne permettent pas de mesurer pleinement leurs niveaux de rayonnement entre répondre aux besoins propres d'un centre urbain de près de 40 000 habitants et répondre au besoin d'un bassin de vie plus large, la Dracénie (près de 110 000 habitants), fortement connecté sur les grandes infrastructures régionales et les autres espaces urbains régionaux.



Paroles d'acteurs

Date entretien	27 janvier 2023
Moyen	Visio
Interlocuteurs	Thierry DALMAS / DGS Commune de Draguignan Denis PERRIN / Directeur de cabinet Laurent PINON – Audat.var

L'ambition générale pour la centralité urbaine régionale de Draguignan : Une centralité à réaffirmer entre un littoral historiquement dyanmique et les espaces ruraux des préalpes varoises.

L'entretien a permis de dégager quelques éléments de réflexions sur le positionnement stratégique de Draguignan au sein de son espace d'équilibre régional voire même au-delà. Ainsi les éléments suivants sont plus particulièrement ressortis :

- Positionner la commune et le territoire de la Dracénie au sein de l'armature urbaine régionale. Une position stratégique à équidistance des trois grandes aires métropolitaines régionales de Marseille (partie Aix) Toulon et Nice.
- Une position aussi stratégique à l'articulation entre les systèmes urbains et les grands espaces de nature et les espaces ruraux des Préalpes et du massif des Maures.
- Draguignan comme porte d'entrée des territoires du Haut Var/ Connexion avec les gorges du Verdon. Point de débouché naturel à travers les vallées de la Nartuby. Interconnexion avec Aups, Castellane.
- Un positionnement rétro littoral à inventer / notion de ne plus être une arrière-cours du littoral
- Un positionnement qui doit articuler le rôle de la ville centre de Draguignan et les villes dites de l'arc sud / Engagées dans la dynamique Petite Ville de Demain (Lorgues, Le Muy, les Arcs)
- Notion de ville porte à valoriser (Draguignan est ville Porte du PNR du Verdon)
- Réflexion sur un PETR avec la CCLGV et le Pays de Fayence
- Notion de Capitale du Var « intérieur »

Une carte à jouer dans le renouvellement de l'offre de formation

En matière d'équipement une carte est à jouer dans le domaine de l'enseignement supérieur. Le projet Estaca n'existe plus/n'a pas abouti. Des rapprochements sont en cours d'étude avec l'ISEN Toulon (école d'ingénieur) ou HETIS (Haute Ecole du Travail et de l'Intervention Sociale) .

Toutefois, l'objectif de développer une offre d'enseignement en cohérence avec les particularités du territoire et de ses spécificités est maintenu : potentiel évalué autour du développement d'une filière spécifique sur le bois et l'éco-bois / notion de filière « vedettes ». Une démarche est entamée avec le Conservatoire National des Arts et Métiers. Une piste de travail est également en cours avec les compagnons du devoir.

L'objectif poursuivi est de dépasser un positionnement économique basé sur les activités présentielles directement en lien avec la population et les professionnels en place et

limiter la forte dépendance aux activités de la défense (proximité avec la base militaire de Canjuers). Il s'agit d'imaginer des nouvelles filières de production autour d'un campus des métier.

Les indicateurs sur les emplois métropolitains ne sont pas mauvais grâce aux fonctions administratives historiques de Draguignan (préfecture du var jusqu'en 1974)/ Présence de services du Conseil départemental du Var, du tribunal mais pas de renouvellement vers le développement de nouvelles filières.

Des équipement et des opportunités de renouvellement urbain à valoriser pour un centre-ville plus attractif

Volonté de développer les équipements culturels dans la continuité des équipements qualitatifs déjà en place sur le territoire (Théâtre de Draguignan/ Musée départemental). Volonté de moderniser les équipements sportifs afin de pouvoir doter la ville de Draguignan d'équipements qualitatifs en adéquation avec les cahiers des charges des fédérations.

Projet de création d'une piscine nouvelle génération avec de meilleures performances environnementales (gestion de l'eau, gestion des consommations énergétiques)

Volonté de développement d'une salle polyvalente sportive et spectacle tournée vers la « pop ». Capacité projetée autour de 1500 à 2000 personnes.

Volonté de créer une base nature adaptée au besoin des habitants pour améliorer les besoins d'accès à des espaces récréatifs pour la population. Le projet de Sainte Barbe pourrait en partie répondre à cet objectif.

Des projets de renouvellement restructuration urbaine :

- La commanderie
- La gare routière
- La cave viticole

Une attractivité à réinventer pour l'offre de santé

L'offre de santé / L'hôpital de Draguignan apparait en grande souffrance, directement frappé par le phénomène de la désertification médicale et du manque d'attractivité de la ville vis-à-vis des professionnels de santé // aux communes littorales. Ce phénomène n'est cependant pas nouveau.

Conséquence observable : la fermeture du service des urgences la nuit qui n'assurent plus que les urgences vitales.

Sur le territoire amont, des projets de maisons médicales doivent permettre de solutionner les problématiques d'accès aux soins de proximité.

Renforcement de la télémédecine développée dans le cadre notamment de la Smart City mais enjeu de la qualité de la couverture numérique sur le territoire.

Ces dimensions vont être renforcées et de venir de plus en plus prégnantes avec le vieillissement de la population.

Une nouvelle donne agricole à intégrer au projet de territoire

Les réflexions sont plutôt portées à l'échelle de l'agglomération qui constitue la bonne échelle d'analyse. Travail en cours du recensement des friches agricoles. Problématique du morcellement du foncier.

Une tendance forte à la spécification du territoire autour de la viticulture qui est la seule activité qui dispose de capacités d'investissement. C'est la seule activité exportatrice et de rayonnement à international en Dracénie.

Le nord du territoire de la Dracénie, est fortement marqué par l'élevage OVIN. Il existe un besoin exprimé par les professionnels d'équipement (abattoirs).

D'autres productions à fortes valeurs existent sur le territoire (Truffes, Huiles d'Olive), cependant il n'existe pas de filières de transformation de ces productions sur le territoire.

La communauté d'agglomération initie un projet alimentaire de territoire. La volonté politique vise le renforcement de l'agriculture de proximité et le portage de réflexions innovantes sur l'adaptation de cette agriculture vis-à-vis des effets du changement climatiques (irrigation/ Adaptation des cultures à la chaleur...).

Une grande accessibilité à structurer et des mobilités du quotidien à décarboner

La ville de Draguignan est confrontée à une situation de cul de sac à l'articulation entre la dépression permienne et ses grands axes de circulation/ A8 / Voie Ferrée et les premiers contreforts des Préalpes.

Aujourd'hui la principale gare de connexion et celle des Arcs, avec une faiblesse de l'offre et des difficultés de fiabilité de la desserte du fait de sa position en bout de ligne que ça soit sur la ligne Marseille / Les Arcs ou Vintimille / Les Arcs.

La connexion aux grandes métropoles régionales et nationales reste un enjeu fort. La mise en œuvre du projet LNPCA pose la question de l'interconnexion entre Draguignan et la future gare LGV du Muy. L'ensemble du système de transport bus doit être remodelé.

Des études ont été conduites pour évaluer l'opportunité de réouverture de la Ligne Les Arcs / Draguignan dont les emprises sont exploitables en partie jusqu'à Sainte Roseline (Besoins militaires) dans la continuité de la réouverture de la Ligne Cannes/Grasse. Les investissements sont jugés trop importants pour envisager la réouverture de la ligne (une partie des emprises n'existent plus et ont été affectées à d'autres fonctions). Des solutions alternatives restent à trouver.

Axes de développement autour de la culture et du patrimoine

L'ambition de la commune est de travailler sur le rayonnement culturel et de faire du patrimoine un vecteur de redynamisation du centre-ville. Il s'agit de changer l'image de l'hypercentre et renforcer ses perceptions symboliques autour des valeurs et des images de référence de la Provence Intérieure.

Cela passe par :

- la réhabilitation et la mise en valeur du patrimoine local (Tour du Rocher), un appui sur les grands équipements culturels (théâtre avec en projet une labellisation scène nationale, musée des beaux-arts, musée des arts et traditions populaires).
- Un travail général sur le réaménagement des espaces publics dans la continuité et le prolongement de la requalification du boulevard Clémenceau.

La commune vise une labellisation Pays d'Art et d'Histoire.

Deux projets de renouvellement urbains aux marges du centre anciens viennent renforcer cette attractivité du centre :

- Ilots de la Commanderie
- Ilots Mireur

Les réflexions sur le devenir de ces sites sont en cours dans le cadre notamment de Territoire Pilote de Sobriété Foncière et du dispositif Action Cœur de ville. La programmation articulera production de logements, accueil d'une grande enseigne nationale.

La commune mène également une politique active de réhabilitation des logements dans son centre ancien. Le taux de vacance est particulièrement élevé en partie lié à un déficit d'entretiens des propriétaires et de l'âge du parc bâti.

A travers l'utilisation de l'Outil My Traffic, la commune évalue les effets de la mise en œuvre de ces politiques publiques. Ainsi, le centre-ville a enregistré une forte affluence au moment des fêtes des fin d'année. La place Claude Gay est une porte d'entrée attractive du centre-ville.

L'eau, entre ressource et risque, une équation complexe à résoudre

La problématique principale de la commune est liée à l'inondabilité de son territoire. Ce sujet implique une coordination forte entre la Communauté d'Agglomération, la Ville et le Syndicat mixte du Bassin Versant de l'Argens. Les travaux programmés dans le cadre du PAPI ne permettent pas forcément de redonner des capacités de développement à la commune centre.

L'approvisionnement de la ressource en eau est problématique, la commune doit faire face à des investissements importants pour réorganiser son système d'adduction en eau potable. Le réseau est structuré pour 1/3 de sa capacité en connexion sur la source de la Frayère rendu inopérante à la suite des inondations de 2010.

Une gouvernance qui reste à optimiser pour accélérer la réalisation des projets

La recherche permanente d'un équilibre au sein de l'intercommunalité obère la prise en compte réelle des charges de centralité de la ville centre. Problème de maturité et de compréhension de l'intercommunalité. Les choses devraient s'améliorer avec le temps et la mise en œuvre du projet de territoire élaboré à l'occasion du CRTE et des articulations entre les programmes ACV et PVD.

Les besoins de financement et de l'ingénierie territoriale sont marqués. La SAIEM a une concession d'aménagement sur le centre-ville. Cependant, elle ne dispose pas d'un budget très important et la création d'une SPL sur le territoire de l'agglomération est complexe.

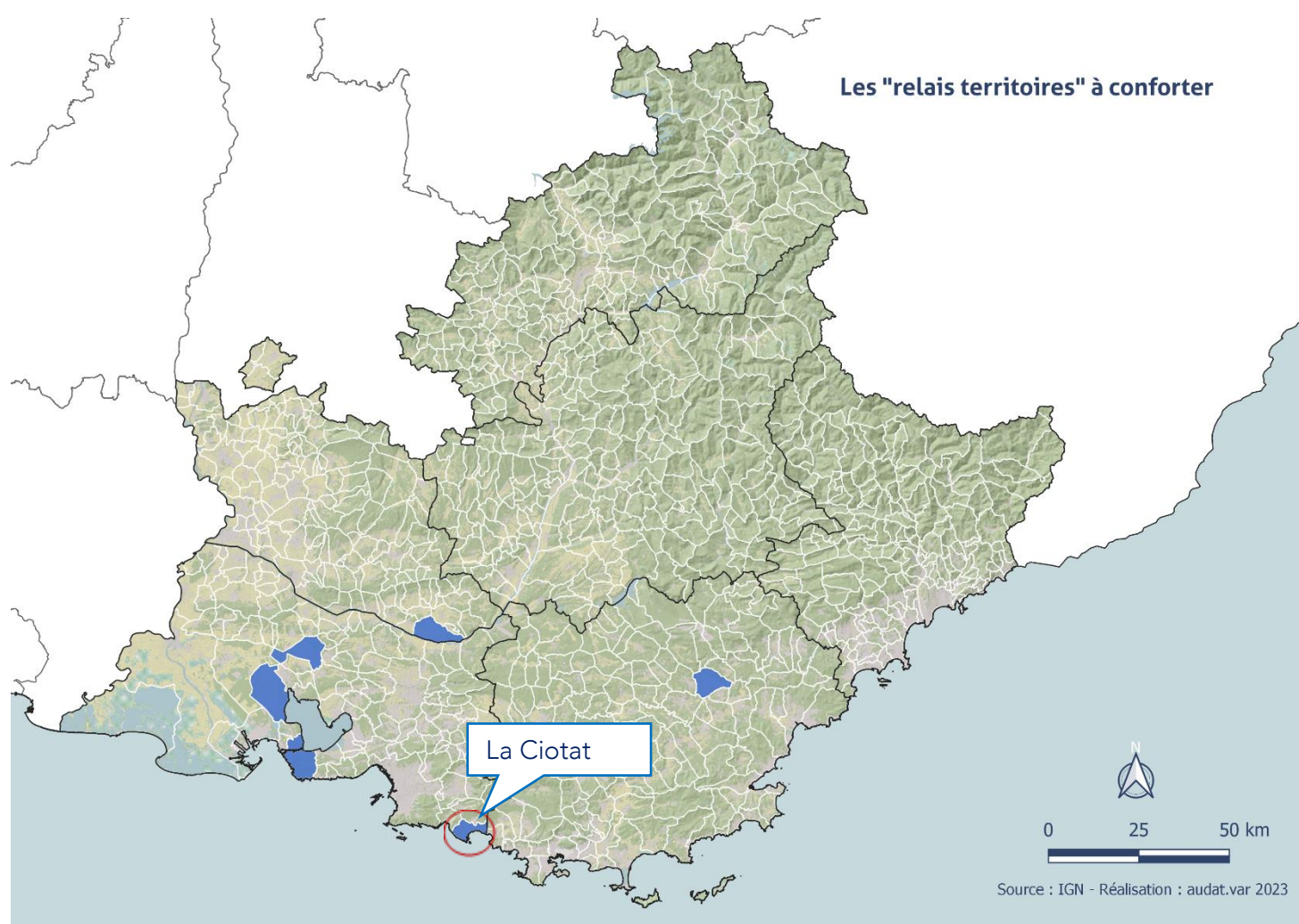
Une volonté de renforcement de la participation citoyenne.

Mise en place d'un budget citoyen participatif a été mis en place pour un montant de 100 000 euros. Après 1^{ère} année seulement de mise en place, la réalisation d'un bilan de ses actions est encore prématurée.

La révision du PLU doit également être l'occasion d'expérimenter une démarche plus participative. Les conseils de quartier sont les instances participatives. Un conseil municipal des jeunes vient par ailleurs d'être mis en place.

LA CIOTAT

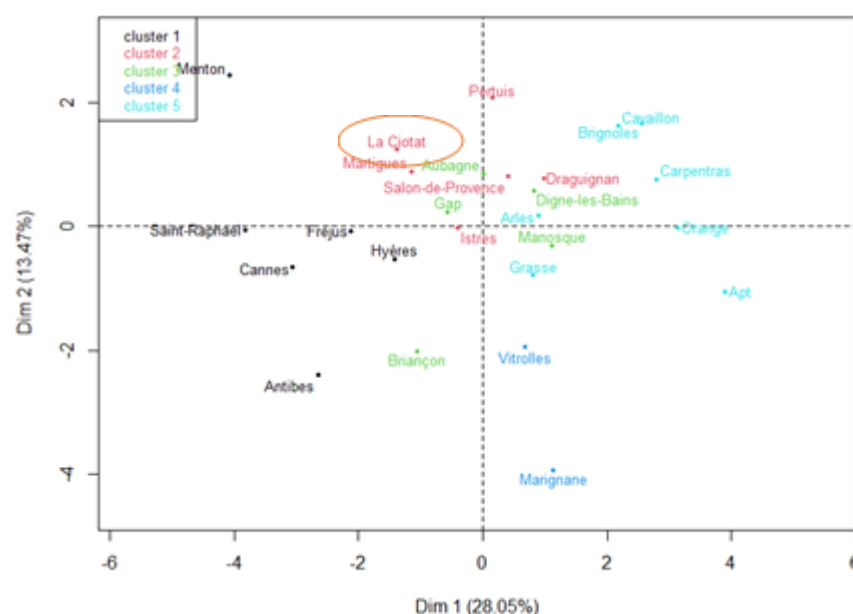
Population (2019) : 35 993
Espace provençal
Métropole Aix Marseille Provence



La Ciotat est située dans les Bouches-du-Rhône, entre Marseille et Toulon et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 35 993 habitants en 2019.

Avec les communes de Pertuis, Salon-de-Provence, Istres, Martigues et Draguignan, La Ciotat appartient à la deuxième typologie des centres urbains, celle des « relais territoriaux » à conforter. Elle se caractérise par conséquent par des valeurs relativement proches des moyennes pour les indicateurs sélectionnés pour la constitution de la typologie. Cependant, les indices de concentration de l'emploi sont légèrement plus faibles par rapport aux autres centres urbains. La croissance démographique est plus soutenue que dans les autres classes, notamment du fait de soldes migratoires nettement favorables. La part des sols artificialisés est importante et a augmenté plus fortement que dans les autres classes au cours de la période récente.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation de population entre 2013 et 2019, ayant gagné un peu plus de 1 300 habitants. Avec un taux d'évolution annuel moyen de la population de +0,63%, elle reste au-dessus de la moyenne des vingt-six centres urbains (+0,08%), demeurant par ailleurs le cinquième plus fort taux. Cette hausse est due à un solde migratoire positif (+1 561 personnes), expliqué en partie par les nombreuses opérations immobilières livrées sur la commune durant la dernière décennie. Toutefois, sur cette même période, la commune connaît un solde naturel légèrement négatif (-233 personnes), n'impactant toutefois pas l'évolution positive de la population mais synonyme de vieillissement de la population. Cela est confirmé avec une tranche d'âge des 60 ans ou plus qui représente près de 34% des habitants (cinquième taux le plus fort des centres urbains). De ce fait, la taille moyenne des ménages est moins élevée que la moyenne (1,98 personne contre 2,09 en moyenne).

Polarisation/attractivité

La Ciotat apparaît comme un pôle d'emploi de moindre importance que la plupart des autres centres urbains. En effet, 13 200 emplois sont implantés à La Ciotat, pour 13 300 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 99 pour 100, soit en dessous de la moyenne des centres urbains (123). Près de la moitié des

actifs vivant à La Ciotat travaillent dans une autre commune ; le déplacement principal domicile-travail s'effectuant en direction d'Aubagne.

Toutefois, la commune connaît une augmentation en nombre d'emplois entre 2013 et 2018 (+1 000 emplois), alors que son environnement affiche une baisse. Le développement du site de l'ancien chantier naval en site de maintenance des yachts (600 par an), ainsi que la requalification du centre ancien initiée depuis les années 2000 ont permis à la commune de connaître un nouvel élan en matière de création d'emplois.

Le poids du centre urbain en termes d'emplois par rapport à son environnement augmente donc (de 78% à 82%). Notons que le poids démographique du centre urbain par rapport à l'environnement demeure plutôt stable (passant de 68,2% à 68,9% entre 2013 et 2018).

Cadre de vie

Les modes doux ou les transports en commun sont utilisés à hauteur de 19% pour les déplacements domicile-travail, taux assez proche de la moyenne des centres urbains régionaux (près de 21%). Les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain permettront à l'avenir d'améliorer davantage ces déplacements via la création de PEM, de lignes TER+ et CAR+ et le développement de modes doux.

Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est plus bas de la moyenne des centres urbains : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 51m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains, du fait d'un marché immobilier tendu et dont les nombreuses livraisons de logements neufs ont pour conséquence le maintien de prix élevés. Le prix de l'immobilier à La Ciotat est proche des valeurs pour les centres urbains littoraux et touristiques. Enfin, notons que la vacance est similaire à la moyenne des centres urbains (9%).

La commune de La Ciotat ne comptabilise pas de quartier prioritaire mais compte 3 quartiers de veille (QVA) : Fardeloup, le Centre Ancien et Abeille/Maurelle/Matagots. A ce titre, le quartier Abeille/Maurelle/Matagots était inscrit dans le PRU qui est en cours de finalisation. Le centre ancien connaît lui aussi de nombreuses interventions faisant déjà suite à des OPAH initiées depuis près de 20 ans (nouvelle OPAH, POPAC, LHI, concessions d'aménagement).

Les indicateurs socioéconomiques sont au niveau de la moyenne pour les centres urbains, à l'exception du niveau du taux de pauvreté qui est moins élevé (14% contre 18% pour les centres urbains) et le niveau de vie mensuel médian qui est supérieur à la moyenne de l'ensemble de la Région PACA (1 829€ contre 1 779€). Toutefois, la part des jeunes sans emploi ni formation est légèrement supérieure à celle des centres urbains (20,4% contre 19,6%). Avec près de 60,6%, le taux d'emploi des femmes reste assez proche de celui des hommes (64,9%).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à La Ciotat est similaire à la moyenne des centres urbains (31%). Toutefois, la superficie de la commune est à 50% artificialisée, soit 31 points au-dessus de la moyenne des centres urbains (il s'agit de la quatrième commune la plus artificialisée des centres urbains), connaissant une hausse importante entre 2009 et 2019 (+2,51% contre +0,94% sur les centres urbains). Cette forte proportion est en partie expliquée par la faible superficie de la

commune, s'étendant sur 31km² contre 88km² en moyenne pour l'ensemble des centres urbains.

Le périmètre du centre-ville concentre 26% des habitants de La Ciotat, soit une proportion plus faible que la moyenne des centres urbains (31%). Il en est de même pour les surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements commencées en centre-ville, où la proportion ne s'élève qu'à 19% alors qu'il est de 26% en moyenne sur les centres urbains. Le centre-ville regroupe 31% des établissements comptant un salarié ou plus, contre 45% en moyenne dans les centres urbains régionaux). Ceci peut en partie s'expliquer par le fort développement des zones d'activité en périphérie du centre-ville, à l'image des zones d'activité Athélia qui concentrent 300 entreprises sur 110 hectares représentant environ 4 000 emplois (zones créées pour assurer la reconversion économique du bassin ciotaden au lendemain de la fermeture des chantiers navals à la fin des années 1980). Cette tendance ne devrait pas ralentir avec l'inauguration d'Ahéla V, village d'entreprises, en octobre 2021 où une soixantaine d'entreprises sont prévues, qui devraient générer près de 1 000 emplois supplémentaires.

Enjeux

- Conforter le rôle structurant de la commune à l'échelle de son bassin de vie en matière d'attractivité de l'emploi.
- Accompagner les stratégies de revitalisation du cœur de ville en matière d'habitat, d'espace public, de commerces et d'équipements.
- Maîtriser l'offre nouvelle et les prix immobiliers : en promouvant la diversité du parc et la

Le projet communal

Les documents
analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
Contrat d'Avenir Territorial	25/02/2022

Rayonnement et attractivité	
Emploi, tourisme	ZAE, - Réhabilitation des grandes nefs A, B et C des chantiers navals de La Ciotat - Accompagnement à l'attractivité du centre ancien via des actions d'acquisition foncière de locaux en rez-de-chaussée afin de permettre l'installation de nouveaux commerces et artisans complémentaires à l'offre actuelle
Formation, équipements sportifs et culturels	- Lancement d'études sur la grande opération de requalification des plages
Cadre de vie	
Déplacements	- Développement d'une mobilité multimodale et accessibilité du centre ancien : étude globale visant à favoriser les modes de déplacement doux, les zones de parking pour le co-voiturage et l'optimisation du stationnement. - Création du PEM Parc Urbain (de type Relais avec la périphérie + centre urbain - 100 places), du PEM Athélia (de type Relais avec la périphérie) - Evolution du P+R de la gare - Objectif 490 places - Mise en place d'une ligne de TC complémentaire entre La Ciotat, Cassis et Marseille via la Gineste. - Itinéraire cyclable depuis le centre-ville jusqu'à la gare - Création d'une ligne TER+, cadencée aux 15 minutes permettront de relier la Ciotat à Aubagne, Marseille et Toulon - Création d'une ligne Car+, qui permettra de rejoindre le pôle économique d'Aubagne Gémenos via le pôle économique de la Ciotat.
Environnement, déchets	- Déploiement photovoltaïque en toiture de collèges
Mode de développement	
Revitalisation	- Requalification des espaces publics du centre ancien - Restructuration du quartier Castel dit du Centre (rues Castel Philippa et Antoinette) - Aménagements des espaces publics entre les quartiers de la Maureille et de l'Abeille dans le cadre de la finalisation du PRU
Habitat	- Requalification de l'habitat via des démarches coercitives visant à éradiquer l'habitat insalubre et les périls POPAC II : depuis décembre 2021, pour faciliter l'organisation des copropriétés du centre ancien - OPAH centre ancien - Programme "Embellissement façade " (avec CD13) - Prime acquisition (4000€)

	- Concession d'aménagement et de restauration immobilière du Centre ancien de la Ciotat qui prévoit la sortie opérationnelle sur les ilots CASTEL et RENAN
--	--

Analyse synthétique

Que ce soit dans son identité économique, culturelle et son cadre de vie, le projet communal de La Ciotat insiste fortement sur l'affirmation de son identité littorale. Il place au centre de sa stratégie son cœur de ville.

La commune connaît depuis de nombreuses années des projets de requalification orientés autour du centre ancien et des chantiers navals proches. Patrimoine industriel et identitaire de la commune, ils ont fait l'objet d'une réappropriation comme lieu emblématique du territoire. Ils incarnent également une filière économique historique pour le territoire. La commune s'est réappropriée cette vocation économique et se positionne depuis plusieurs années comme un pôle majeur du nautisme et développe cette filière économique.

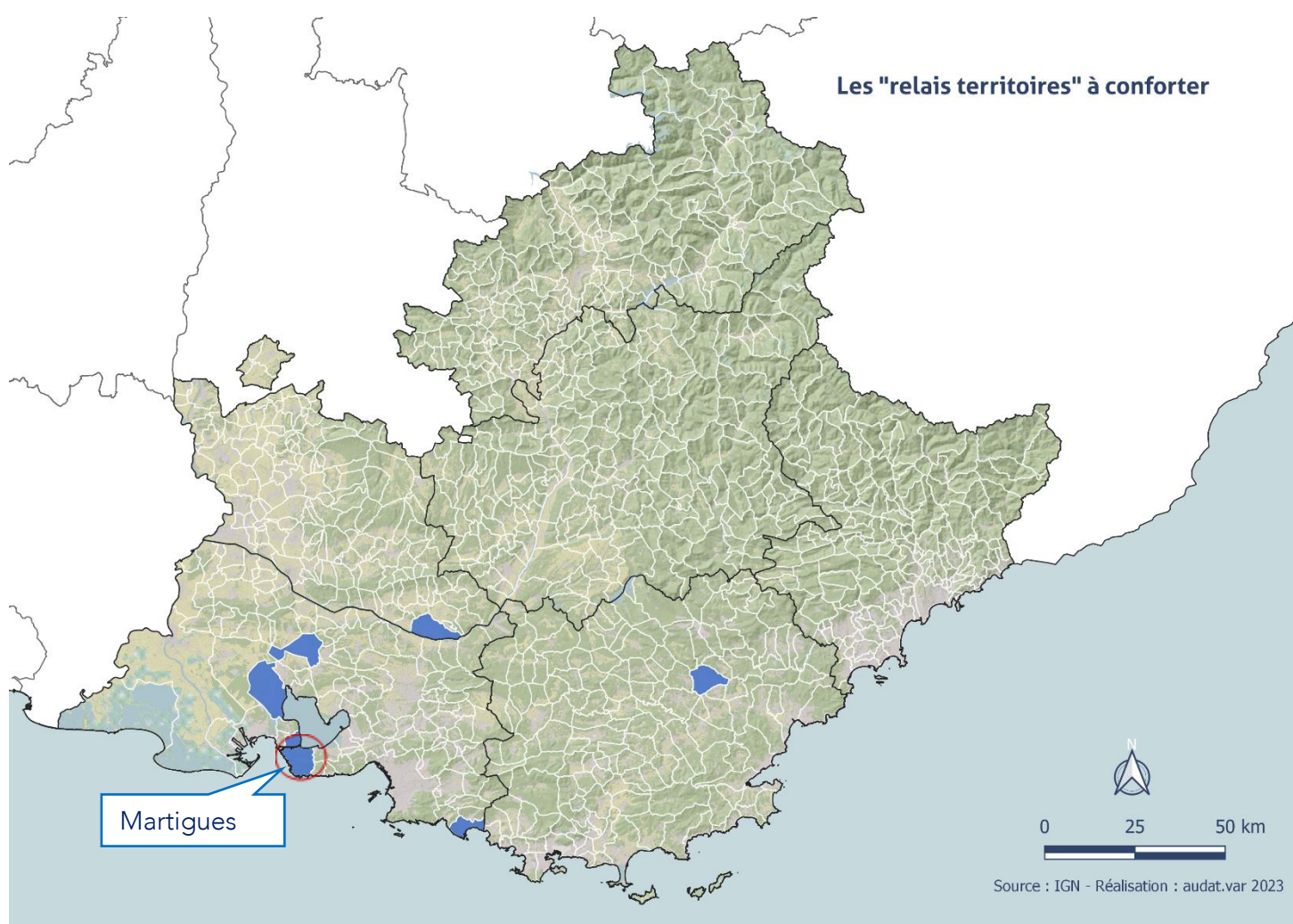
Avec les chantiers navals mais aussi ses plages et sa vocation touristique, La Ciotat réalise un travail pour renforcer son lien à la mer. Pour cela, elle a développé une approche transversale (espaces publics, OPAH-RU, intervention sur les commerces...) et des partenariats avec des opérateurs publics et privés sur certains ilots dégradés. L'habitat reste la thématique de projet la plus importante au centre avec la poursuite de l'OPAH, un nouveau POPAC et la lutte contre l'habitat indigne. Elle poursuit cette démarche dans un projet de centre-ville, lequel est en cours d'évolution. Faisant l'objet d'un Programme de Renouvellement Urbain, la municipalité intervient aussi sur des quartiers d'habitat social moins centraux (notamment via le PRU d'Abeille Maurelle Matagot qui se finalise).

Etant une des communes principales du bassin Sud Est du plan de mobilité d'AMP, la Ciotat est concernée par de nombreux projets de déplacement (nouveaux PEM, création de lignes TER+ et CAR+, développement de modes doux) qui accentueront son attractivité.

La commune porte une réflexion visant à reconnecter son centre au reste du territoire en réorganisant la gestion des flux vers cet espace. Un plan local de mobilité est en cours d'élaboration et couvre le bassin de mobilité dans lequel s'inscrit La Ciotat. A travers ces projets, elle concourt à répondre aux enjeux de sa typologie (type 2).

MARTIGUES

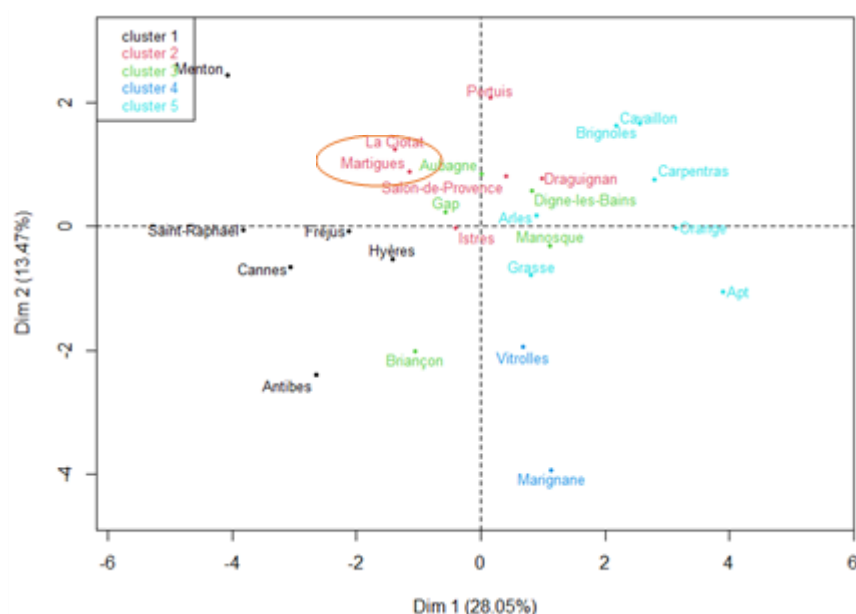
Population (2019) : 48 574 habitants
Espace provençal
Métropole Aix Marseille Provence



Martigues est située dans les Bouches-du-Rhône, au sud-ouest de l'Étang de Berre et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 48 574 habitants en 2019.

Avec les communes de Pertuis, Salon-de-Provence, Istres, La Ciotat et Draguignan, Martigues appartient à la deuxième typologie des centres urbains, celle des « relais territoriaux » à conforter. Elle se caractérise par conséquent par des valeurs relativement proches des moyennes pour les indicateurs sélectionnés pour la constitution de la typologie. Cependant, les indices de concentration de l'emploi sont légèrement plus faibles par rapport aux autres centres urbains. La croissance démographique est plus soutenue que dans les autres classes, notamment du fait de soldes naturels nettement favorables. La part des sols artificialisés est importante et a augmenté plus fortement que dans les autres classes au cours de la période récente.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation de population entre 2013 et 2019, ayant gagné près de 700 habitants. Avec un taux d'évolution annuel moyen de la population de +0,23%, elle reste au-dessus de la moyenne des vingt-six centres urbains (+0,08%). Cette hausse est due à un solde naturel positif (+1 144 personnes). Toutefois, sur la période récente la commune connaît un solde migratoire légèrement négatif (-355 personnes), n'impactant toutefois pas l'évolution positive de la population.

Il s'agit d'une commune qui reste plutôt familiale malgré un vieillissement de sa population : les moins de quinze ans comptent pour 17% de la population contre 16% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La taille moyenne des ménages est également légèrement plus élevée que la moyenne (2,15 personnes contre 2,09 en moyenne).

Polarisation/attractivité

Martigues apparaît comme un pôle d'emploi de moindre importance par rapport à la plupart des centres urbains. En effet, un peu plus de 20 000 emplois sont implantés à Martigues, pour 18 000 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 110 pour 100, soit en dessous de la moyenne des centres urbains (123). Toutefois, la commune a connu une certaine augmentation en nombre d'emplois entre 2013 et 2018 (+0,55% par an) alors que le nombre de postes dans l'environnement de Martigues connaît une légère baisse (-0,02%). Le poids du centre urbain en termes par rapport à ses environs a donc légèrement augmenté (35% en 2013 et 35,6% en 2018). C'est aussi le cas pour son poids démographique, passé de 34,9% à 35,2% entre 2013 et 2018.

Cadre de vie

Les modes doux ou les transports en commun sont utilisés à hauteur de 13% pour les déplacements domicile-travail, taux bien plus bas que la moyenne des centres urbains régionaux (près de 21%). La forte périurbanisation de l'emploi qui rend la desserte en transport en commun complexe en est en partie la cause. Ainsi, les mobilités pendulaires sont très connectées aux grands sites industriels et logistiques et se confrontent à une mauvaise desserte en transport en commun au regard des besoins des salariés (horaires décalés...). Les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain permettront à l'avenir une meilleure desserte de la commune et plus particulièrement des quartiers sud de Croix Sainte.

Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est proche de la moyenne des centres urbains : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 70m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Enfin, notons que la vacance est relativement faible (7% contre 9% en moyenne dans les centres urbains).

La commune de Martigues comptabilise trois quartiers prioritaires (Canto Perdrix, Mas de Pouane, Notre Dame Des Marins). À ce titre, le quartier de Mas de Pouane, est inclus dans le NPNRU, ce qui lui permettra de connaître une réhabilitation d'envergure et un désenclavement nécessaire via la démolition de trois bâtiments relevant du patrimoine 13 Habitat, représentant 64 logements et dont la reconstitution de l'offre de logements se fera sur le reste de la commune, hors site.

Les indicateurs socioéconomiques sont au niveau de la moyenne pour les centres urbains, autant au niveau du taux de pauvreté (17% contre 18% pour les centres urbains), que de la part des jeunes sans emploi ni formation (19%). Avec près de 56%, le taux d'emploi des femmes est de 10 points inférieur à celui des hommes.

Le niveau de vie mensuel médian est proche de la moyenne de l'ensemble de la Région PACA (1 798€ contre 1 779€).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à Martigues est inférieure à la moyenne des centres urbains (22% contre 31%). Toutefois, la superficie de la commune est à près de 35% artificialisée, soit 16 points au-dessus de la moyenne des centres urbains. Cette proportion a connu une hausse entre 2009 et 2019 (+1,16% contre +0,94% sur les centres urbains).

Concernant plus spécifiquement le périmètre du centre-ville, ce dernier concentre 36% des habitants de Martigues, soit une proportion plus élevée que la moyenne des centres urbains (31%). Toutefois, le centre-ville pèse moins en termes d'établissements comptant un salarié ou plus (40% contre 45% en moyenne dans les centres urbains régionaux). Il en est de même pour les surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements commencées, où la proportion ne s'élève qu'à 14% alors qu'il est de 26% en moyenne sur les centres urbains.

Enjeux

- Conforter le rôle structurant de la commune à l'échelle de son bassin de vie qui connaît une carence en attractivité en matière d'emploi.
- Accompagner les stratégies de revitalisation du cœur de ville.
- Maitriser l'offre nouvelle et les prix immobiliers : en promouvant la diversité du parc et la maîtrise des prix afin de lutter contre les pressions résidentielles.
- Poursuivre les projets de TCSP afin de renforcer l'attractivité par le développement d'un réseau de transports en commun performant pour ses liaisons internes, mais également pour les échanges externes.
- Finaliser la transformation du quartier de Mas de Pouane travers les interventions du NPNRU.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
Contrat d'Avenir Territorial	25/02/2022

Rayonnement et attractivité

Formation, équipements sportifs et culturels	- Collège Henri Wallon - construction d'un gymnase et d'un plateau sportif
--	--

Cadre de vie

Déplacements	- Desserte à Haut Niveau de Service via la réalisation d'une ligne de Bus+ Port-de Bouc - Saint-Mitre-les-Remparts - Création d'une ligne de Car+ qui reliera en complément Martigues, Port-de-Bouc et Fos Vallins. - Contournement autoroutier de Martigues-Port-de- Bouc qui permettra d'apaiser le trafic de la RN568, qui sera requalifiée en boulevard urbain multimodal. - PEM Martigues sud - Projet de 130 places - PEM Croix Sainte Gare - Projet de 150 places + requalification de la halte ferroviaire de Croix-Sainte
Environnement, déchets	- Déploiement photovoltaïque en toiture de collèges - Projet d'aménagement d'un parc pilote éolien flottant "Provence grand large" au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Mode de développement

Revitalisation	- NPNRU Mas de Pouane (QIR) : visant à désenclaver le quartier, requalifier et valoriser les espaces extérieurs, réhabiliter le parc social existant (patrimoine 13 Habitat) + résidentialisation, restructurer les commerces et le pôle de service en front de quartier, diversifier l'offre de logements en proposant une offre sociale d'accession à la propriété (sur les sites démolis), procéder à la démolition de trois bâtiments relevant du patrimoine 13 Habitat, représentant 64 logements et reconstitution de l'offre de logements (sur la commune)
Habitat	- Réhabilitation de l'ensemble immobilier de Paradis Saint-Roch - 357 logements - Opération façades "Martigues en couleurs - embellissement des façades et paysages de Provence" - Instauration à titre expérimental du dispositif d'autorisation préalable de mise en location des logements privés sur le périmètre du centre ancien - 3 687 logements potentiellement concernés

Analyse synthétique

La centralité urbaine de Martigues a gagné en attractivité ces dernières années. Elle vise à conforter cette dynamique mais aussi à en réduire les effets pervers avec l'amélioration du cadre de vie et le confortement des solidarités territoriales. Les principaux grands projets de la commune de Martigues concernent l'habitat et les déplacements.

Les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain permettront également une meilleure desserte de la commune : Une desserte à Haut Niveau de Service sera mise en place à travers la réalisation d'une ligne de Bus+ Port-de-Bouc - Saint-Mitre-les-Remparts. Elle desservira le cœur de ville de Port-de-Bouc et la gare, les quartiers Politique de la Ville, le Collège Paul Eluard, la gare de Croix-Sainte, différents quartiers de Martigues en partie Nord du chenal dont l'Hôtel de Ville, les bords de l'Étang de Berre, le lycée Paul Langevin... et aura pour terminus la zone d'activités des Étangs située sur la commune de Saint-Mitre-les-Remparts. La qualité de service sera assurée par des aménagements permettant de sécuriser les trajets et temps de parcours. Par ailleurs, une ligne de Car+ reliera en complément Martigues, Port-de-Bouc et Fos Vallins. La création d'un contournement autoroutier de Martigues-Port de- Bouc permettra d'apaiser le trafic de la RN568, qui sera alors requalifiée en boulevard urbain multimodal. Les connexions entre le bassin et les autres pôles métropolitains seront améliorées avec plusieurs lignes du Réseau Express Métropolitain. Elles permettront de relier Marseille, Aix-en-Provence, l'aéroport Marseille-Provence et Istres. Les différents Pôles d'échanges multimodaux et arrêts présents sur le territoire permettront d'accéder aux lignes Car+ et feront l'interface avec le Bus+.

Parallèlement, des itinéraires cyclables sécurisés et continus seront aménagés : Hôtel de Ville, Lavéra et Martigues Sud. Des aménagements spécifiques sont étudiés pour rendre plus attractifs le centre-ville au profit des piétons et modes doux. Il en est de même avec l'accès au littoral avec notamment la sur-fréquentation touristique estivale (ex : accès aux plages de la Couronne, Croix-Sainte...).

Enfin, 2 pôles d'échanges multimodaux sont en projet sur la commune compléteront cette nouvelle offre en matière de mobilité (PEM Martigues sud - Projet de 130 places et PEM Croix Sainte Gare - Projet de 150 places + requalification de la halte ferroviaire de Croix-Sainte).

Sur le secteur de Croix Sainte, la mise en chantier du NPNRU de Mas de Pouane (ouest de la commune, entre le centre de Martigues et de Port-de-Bouc) permettra à ce quartier de connaître une réhabilitation d'envergure et un désenclavement nécessaire.

Enfin, la réhabilitation des 357 logements de Paradis Saint-Roch demeure l'autre grand projet en matière d'habitat porté par la commune.

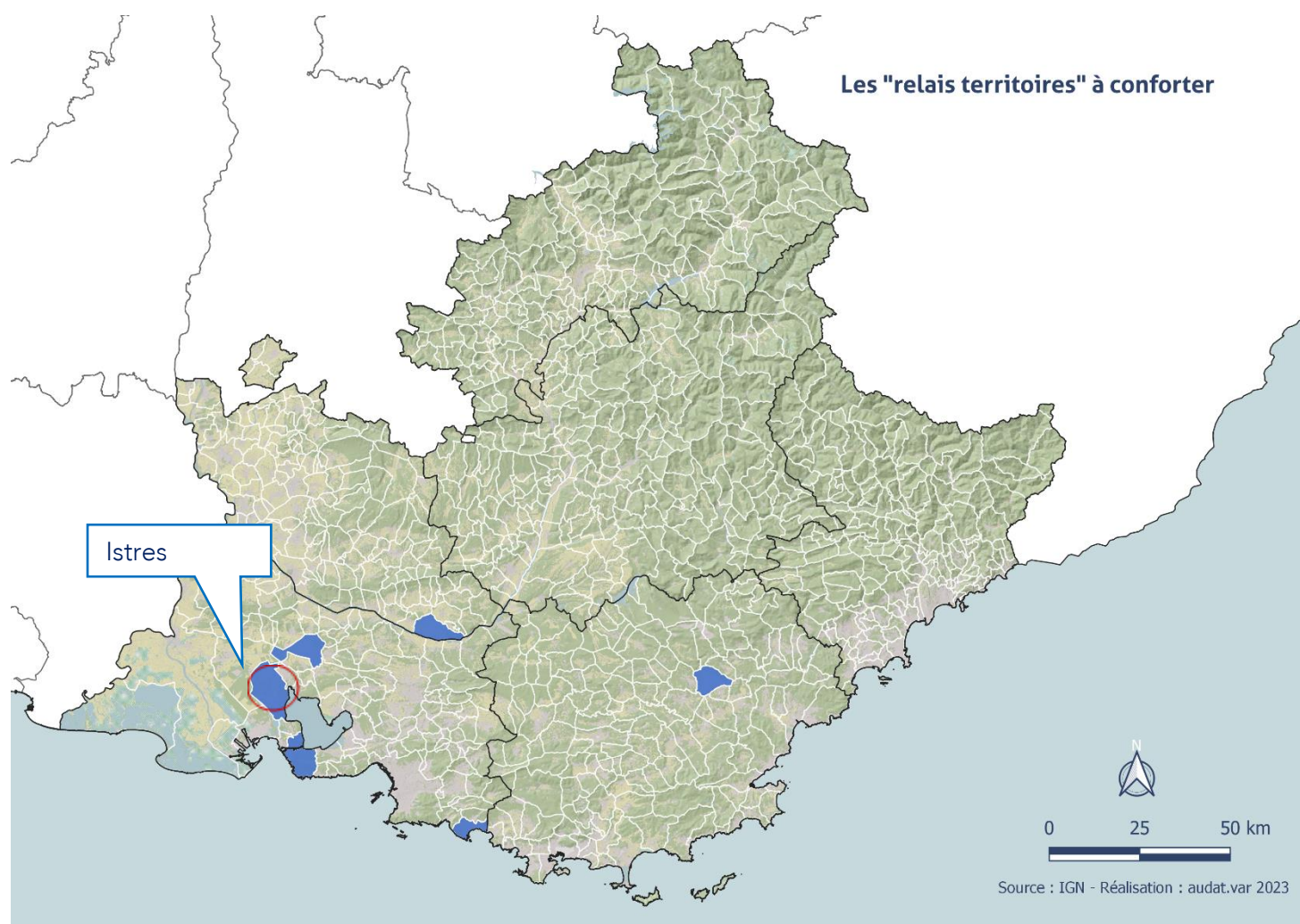
La commune a également enclenché depuis plusieurs années des actions de confortement de sa centralité (interventions sur l'habitat, le commerce, les façades, sécurité ...). L'instauration, à titre expérimental, du dispositif d'autorisation préalable de mise en location des logements privés sur le périmètre du centre ancien va dans ce sens. Ce dispositif, dont le périmètre englobe près de 3 700 logements, vise à prévenir et lutter contre l'habitat indigne en autorisant la mise en location aux seuls logements conformes aux critères de décence (dossier

déposé par le propriétaire bailleur ou le gestionnaire de bien et traité par le service habitat du Pays de Martigues avec une visite du logement dans le délais d'un mois).

La commune appartient à la typologie 2 dont les enjeux principaux sont de conforter le rôle structurant de ces communes à l'échelle de leur bassin de vie, d'accompagner les stratégies de revitalisation de leurs cœurs de ville, de renouveler les quartiers inscrits en politique de la ville ainsi que de prendre en compte la pression résidentielle que connaissent ces territoires dans la programmation de l'offre neuve. La réponse qu'apportent les projets recensés aux enjeux pointés pour la typologie est particulièrement visible en matière de renouvellement urbain des quartiers prioritaires. Elle l'est aussi, avec les projets de mobilité qui renforce son positionnement dans le bassin. Celui-ci est aussi dépendant du développement résidentiel et de l'emploi au sein de la commune pour lesquels le recensement de projets s'est avéré plus complexe dans un contexte où les documents programmatiques sont en cours d'élaboration. Concernant l'enjeu de revitalisation du cœur de ville, il apparaît à travers des projets tels que la rénovation des façades ou la mise en place d'un permis de louer mais relève plus largement d'une intervention de fond entamée depuis plusieurs années.

ISTRES

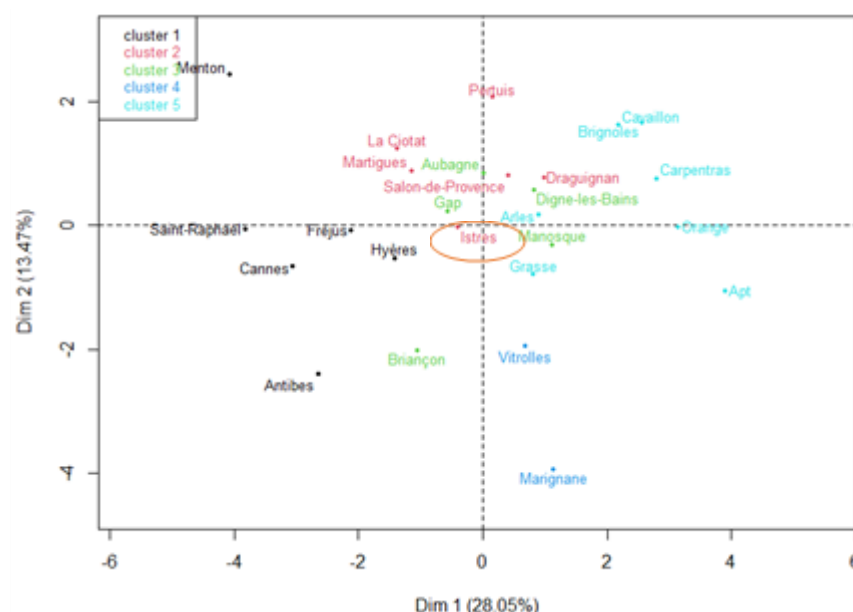
Population (2019) : 43 626 habitants
Espace provençal
Métropole Aix Marseille Provence



Istres est située dans les Bouches-du-Rhône, à l'ouest de l'Étang de Berre, entre Miramas et Fos-sur-Mer, et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 43 626 habitants en 2019.

Avec les communes de Pertuis, Salon-de-Provence, Martigues, La Ciotat et Draguignan, Istres appartient à la deuxième classe de la typologie des centres urbains, celle des « relais territoriaux » à conforter. Elle se caractérise par conséquent par des valeurs relativement proches des moyennes pour les indicateurs sélectionnés pour la constitution de la typologie. Cependant, les indices de concentration de l'emploi sont plus faibles que ceux des autres centres urbains. La croissance démographique est plus soutenue que dans les autres classes, notamment du fait de soldes naturels nettement favorables. La part des sols artificialisés est importante et a augmenté plus fortement que dans les autres classes au cours de la période récente.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation de population entre 2013 et 2019, ayant gagné près de 700 habitants. Avec un taux d'évolution annuel moyen de la population de +0,27%, elle reste au-dessus de la moyenne des vingt-six centres urbains (+0,08%). Cette hausse est due à un solde naturel fortement positif (+ 1 144 personnes). Toutefois, sur la période récente la commune connaît un solde migratoire légèrement négatif (-455 personnes), n'impactant toutefois pas l'évolution positive de la population. Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 18% de la population contre 16% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La taille moyenne des ménages est également plus élevée que la moyenne (2,24 personnes contre 2,09 en moyenne), il s'agit de la quatrième plus grande valeur des centres urbains.

Polarisation/attractivité

Inscrite au cœur d'un important bassin d'emplois industriels, la commune d'Istres a misé sur le développement résidentiel pour accueillir les actifs des grands pôles économiques locaux (Fos-sur-Mer notamment).

La commune apparaît comme un pôle d'emploi de moindre importance que la moyenne des centres urbains et confrontée à un léger déclin. En effet, près de 16 000 emplois sont implantés à Istres, pour 18 000 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de ce fait particulièrement bas : de 88 pour 100, soit très en dessous de la moyenne (123). Il s'agit de la seconde valeur la plus faible mesurée parmi les vingt-six centres urbains.

Par ailleurs, la commune connaît une certaine baisse en nombre d'emplois entre 2013 et 2018 (-500 emplois) alors que le nombre de postes dans l'environnement d'Istres connaît une légère hausse (+1,3%), et que le poids du centre urbain en termes d'emplois a baissé par rapport à ses environs (41,5% en 2013 et 39,2% en 2018). C'est aussi le cas pour l'évolution du poids du nombre d'habitants dans le centre urbain par rapport à l'environnement (baissant très légèrement de 44,0% à 43,6% entre 2013 et 2018) et de l'évolution du poids des établissements dans le centre urbain par rapport à l'environnement (passant de 39,8% à 37% entre 2013 et 2018).

Cadre de vie

Les modes doux ou les transports en commun sont utilisés à hauteur de 12% pour les déplacements domicile-travail, proportion bien plus basse que la moyenne des centres urbains régionaux (près de 21%). Cela s'explique en partie par le tissu économique peu dense dans la commune et la forte périurbanisation de l'emploi qui rend la desserte en transport en commun complexe. Ainsi, les mobilités pendulaires sont très connectées aux grands sites industriels et logistiques et se confrontent à une mauvaise desserte en transport en commun au regard des besoins des salariés (horaires décalés...).

Les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain permettront d'améliorer l'accessibilité via la création de deux lignes Car+ qui relieront Saint Mitre-les-Remparts et Istres à Miramas et Martigues, ainsi qu'à l'aéroport Marseille Provence, et donc aux bassins d'emplois de ces territoires.

Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est supérieur à la moyenne des centres urbains : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec

deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 82m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cela s'explique par des prix immobiliers légèrement moins élevés qu'en moyenne. Toutefois, cet avantage compétitif par le prix n'est pas suffisant pour maintenir l'attractivité résidentielle de la commune. Enfin, notons que la vacance est relativement faible (7% contre 9% en moyenne dans les centres urbains).

La commune d'Istres comptabilise un quartier prioritaire (Le Prépaou), mais n'est pas concerné par le NPNRU. Les indicateurs socioéconomiques sont au niveau de la moyenne des centres urbains, à l'exception du taux de pauvreté plus bas (13% contre 18% pour les centres urbains). Avec près de 60%, le taux d'emploi des femmes est de 11 points inférieur à celui des hommes. De même, elles sont plus faiblement diplômées, près de 27% d'entre elles sont en 2019 sans diplôme ou avec un niveau BEPC/DNB (contre 22% chez les hommes). Le niveau de vie mensuel médian est proche de la moyenne de l'ensemble de la Région PACA (1 810€ contre 1 779€).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à Istres est légèrement inférieure à la moyenne des centres urbains (29% contre 31%). Toutefois, la superficie de la commune est à 30% artificialisée, soit 12 points au-dessus de la moyenne des centres urbains. Cette part a connu une hausse entre 2009 et 2019 (+1,1% contre +0,9% sur les centres urbains).

Concernant plus spécifiquement le périmètre du centre-ville, ce dernier ne concentre que 6% des habitants d'Istres. La part des surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements qui y ont été commencées est de 23% ; la moyenne pour l'ensemble des centres urbains est de 26%. Le périmètre regroupe 18% des établissements comptant un salarié ou plus, contre 45% en moyenne.

Enjeux

- Conforter le rôle structurant de la commune à l'échelle de son bassin de vie qui connaît une carence en attractivité en matière d'emploi notamment : en accompagnant la commune dans ses stratégies de développement urbain et économique (diversification de l'offre de logements, dynamisation du marché de bureaux, consolidation de l'offre commerciale en centre, confortement de l'offre de santé et culturelle...)
- Accompagner les stratégies de revitalisation du cœur de ville : en continuant la revitalisation du cœur de ville, laquelle a un fort impact sur l'attractivité de la commune mais plus largement de son bassin, bien que sa taille soit limitée en rapport à sa périphérie.
- Maîtriser l'offre nouvelle et les prix immobiliers : en promouvant la diversité du parc et la maîtrise des prix afin de lutter contre les pressions résidentielles.
- Poursuivre les projets de TCSP afin de renforcer l'attractivité par le développement d'un réseau de transports en commun performant pour ses liaisons internes, mais également pour les échanges externes.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
Contrat d'Avenir Territorial	25/02/2022

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	- Réhabilitation de la base nautique d'Entressen - Parc de réalité virtuelle
Formation, équipements sportifs et culturels	- Réhabilitation d'un ensemble de bâtiments pour la création d'un centre aéré à Lavalduc - Rénovation du gymnase Roland Cauche - Pose de tribunes au stade Rassuen - Construction du club house à Rassuen - Couverture des courts de tennis à Entressen - Reconstruction du centre social du Prepaou

Cadre de vie

Déplacements	- Réalisation de l'échangeur des Bellons à l'entrée Nord d'Istres - Création de deux lignes Car+ qui relieront St Mitre-les-Remparts et Istres à Miramas et Martigues, ainsi qu'à l'aéroport Marseille Provence. - Future ligne de transport en commun Bus+ qui traversera la ville et permettra de relier la zone d'activités du Tubé au centre-ville, ainsi que les quartiers Sud avec comme terminus un arrêt à Rassuen. - Une seconde ligne Bus+ desservant la commune de Martigues et Port-de-Bouc aura pour terminus la zone d'activités des Étangs à Saint-Mitre-les-Remparts. - Réalisation d'un réseau structurant cyclable d'Istres à Miramas ou Fos et de Saint-Mitre-les-Remparts à Port-de-Bouc ou Martigues.
Environnement, déchets	- Déploiement photovoltaïque en toiture de collèges

Mode de développement

Habitat	- Mise en œuvre du dispositif d'autorisation préalable de mise en location des logements privés sur le centre ancien de la commune d'Istres - 1651 logements potentiellement concernés
Prévention des risques	- Construction d'un centre de vidéo-protection

Analyse synthétique

La commune d'Istres porte de nombreux chantiers à destination de la population déjà présente. En effet, une grande partie des projets concernent la réhabilitation d'équipements publics qui bénéficient déjà aux istréens (rénovation du gymnase Roland Cauche, pose de tribunes au stade Rassuen, couverture des courts de tennis à Entressen, reconstruction du centre social du Prepaou).

Elle se tourne également vers l'étang de Berre avec la revalorisation du port des Heures-Clares, des projets d'équipements sportifs et de tourisme en lien avec la base nautique d'Entressen qui pourront avoir un impact sur son attractivité à l'échelle de son bassin de vie.

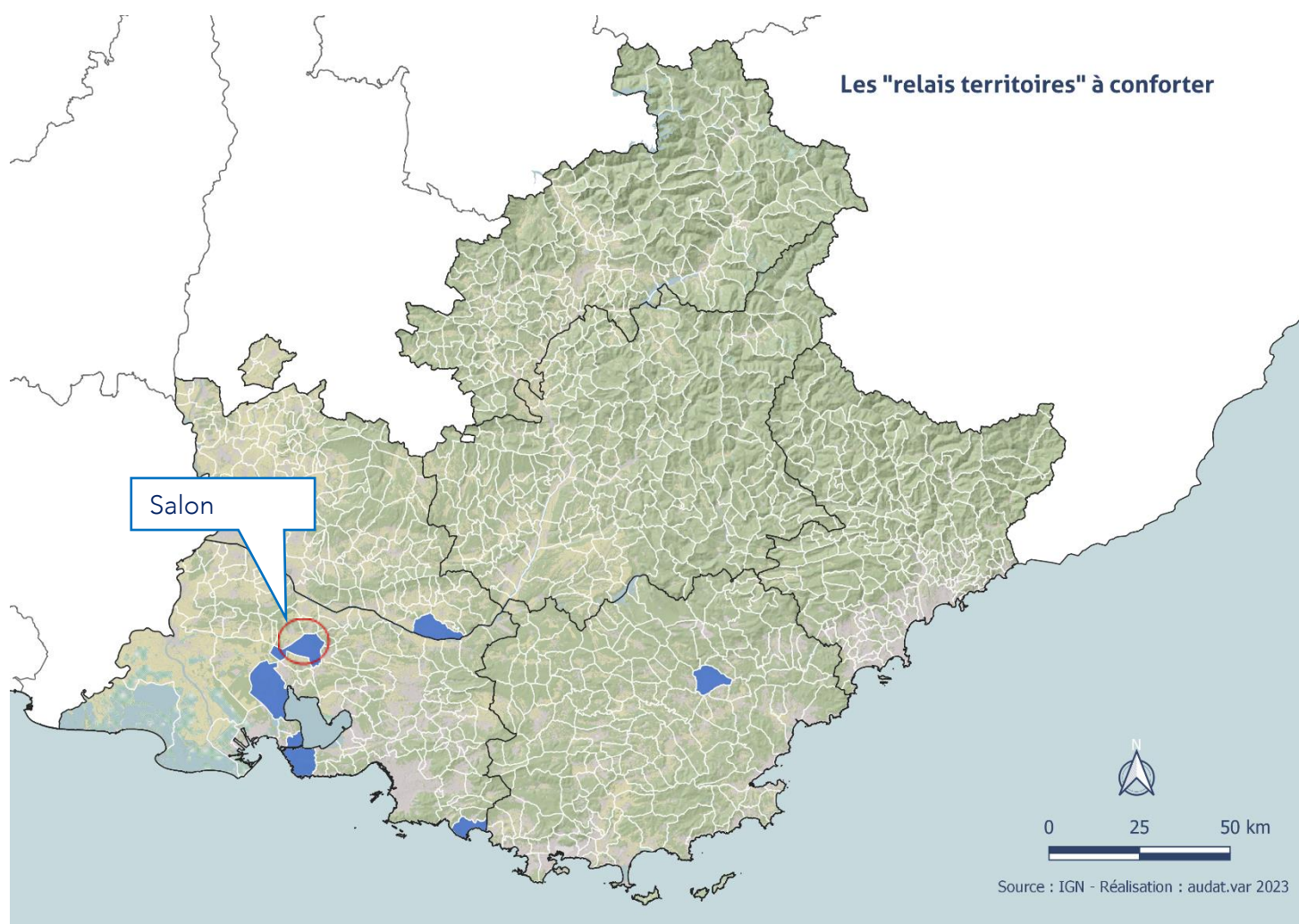
Istres est également concerné par de grands projets de mobilité. Ceux-ci, inscrits au plan de mobilité, en renforçant les transports en commun vers les communes du bassin et les principaux pôles d'emplois devraient substantiellement améliorer le lien entre emploi et lieu de résidence et favoriser le report modal. En matière d'amélioration de l'accessibilité, la création de deux lignes Car+ qui relieront St Mitre-les-Remparts et Istres à Miramas et Martigues, ainsi qu'à l'aéroport Marseille Provence permettra aux habitants de ce bassin d'avoir un accès à la ligne TER+ (Miramas-VAMP-Marseille) et donc aux bassins d'emplois de ces territoires. La création de deux nouvelles lignes "bus+" devrait elle-aussi contribuer à une meilleure desserte des pôles d'emploi. Les projets de mobilité, tels que la liaison routière Fos-Salon, auront un fort impact sur les perspectives pour la commune et son positionnement au sein du bassin en lien avec les activités du bassin Ouest du GPM.

Enfin la récente instauration, du dispositif d'autorisation préalable de mise en location des logements privés sur le périmètre du centre ancien a pour objectif de concourir à l'amélioration de l'habitat ancien. Ce dispositif, dont le périmètre englobe près de 1 700 logements, vise à prévenir et lutter contre l'habitat indigne en autorisant la mise en location aux seuls logements conformes aux critères de décence.

Istres appartient à la typologie 2. Elle concourt aux enjeux pointés à travers les projets de mobilité qui la concernent. En particulier la liaison routière Fos-Salon qui pourra avoir un fort impact sur l'attractivité du territoire et ses perspectives. En lien avec ce projet, elle pourrait conforter son rôle structurant à l'échelle d'un bassin de vie élargi. Son cœur de ville fait l'objet de nombreuses interventions depuis plusieurs années (espaces publiques, commerces, habitat ...) et une dynamique positive est enclenchée. Celle-ci peut s'appuyer sur le développement que connaît le territoire en veillant au bon équilibre territorial entre centre et périphérie.

SALON DE PROVENCE

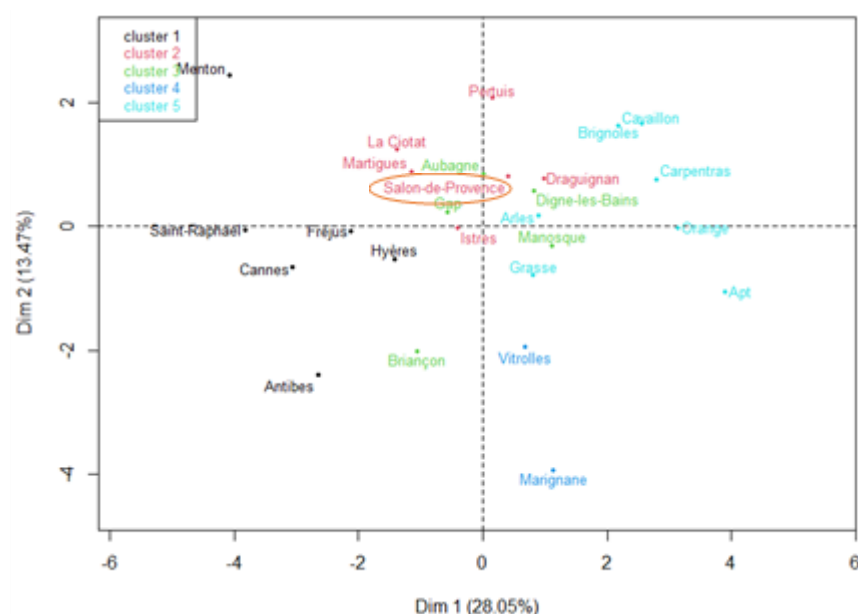
Population (2019) : 45 386 habitants
Espace provençal
Métropole Aix Marseille Provence



Salon-de-Provence est située dans les Bouches-du-Rhône, au nord-ouest de l'Étang de Berre, et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 45 386 habitants en 2019.

Avec les communes de Pertuis, Istres, Martigues, La Ciotat et Draguignan, Salon-de-Provence appartient à la deuxième typologie des centres urbains, celle des « relais territoriaux » à conforter. Elle se caractérise par conséquent par des valeurs relativement proches des moyennes pour les indicateurs sélectionnés pour la constitution de la typologie. Cependant, les indices de concentration de l'emploi sont plus faibles par rapport aux autres centres urbains. La croissance démographique est plus soutenue que dans les autres classes, notamment du fait de soldes naturels nettement favorables. La part des sols artificialisés est importante et a augmenté plus fortement que dans les autres classes au cours de la période récente.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation de population entre 2013 et 2019, ayant gagné un peu plus de 1 100 habitants. Il s'agit du neuvième taux d'évolution annuel moyen de la population le plus fort parmi les vingt-six centres urbains (+0,42% contre +0,08%). Cette hausse est due à un solde naturel fortement positif (+ 1 367 personnes), alors que le solde migratoire est légèrement négatif (-284 personnes).

Enfin, la commune apparaît comme étant plutôt familiale : les moins de quinze ans comptent pour 18% de la population contre 16% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La taille moyenne des ménages est également légèrement plus élevée que la moyenne (2,18 personnes contre 2,09 en moyenne).

Polarisation/attractivité

Salon-de-Provence apparaît comme un pôle d'emploi de moindre importance que la moyenne des centres urbains. 20 000 emplois sont implantés à Salon-de-Provence, pour 18 000 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 111 pour 100, soit en dessous de la moyenne des centres urbains (123). Toutefois, la commune connaît une certaine augmentation en nombre d'emplois entre 2013 et 2018 (1,25% par an), alors que l'augmentation dans les communes alentours a été légèrement plus faible (0,73%). Le poids du centre urbain en termes d'emplois dans son environnement est donc resté relativement stable (62% en 2013 et 62,2% en 2018). Son poids en termes d'établissement a en revanche fortement augmenté (de 52,6% en 2014 à 55,4% en 2019).

La commune concentre 44,8% des habitants de son environnement ; cette part est en baisse (-0,7 point), du fait de la croissance démographique plus importante dans les communes alentours (0,90% par an).

Salon de Provence demeurant bien connectée au pôle d'emploi d'Aix-en-Provence, elle accueille de plus en plus les salariés d'Aix-en-Provence qui ne parviennent pas à se loger dans cette commune car les prix sont trop élevés. Avec leur pouvoir d'achat plus élevé, cela génère des phénomènes de concurrence avec les populations locales. A l'échelle du bassin Nord-Ouest de la Métropole AMP (dont Salon-de-Provence est la ville centre), bien que 70% des déplacements soient effectués au sein de ce dernier, on dénombre toutefois 32 400 déplacements réalisés chaque jours entre ce bassin et celui d'Aix-en-Provence (source EMC² 2019-2020).

Cadre de vie

Les modes doux ou les transports en commun sont utilisés à hauteur de 20% pour les déplacements domicile-travail, proportion similaire à la moyenne des centres urbains régionaux. La commune de Salon-de-Provence est plutôt bien desservie en transports collectifs et les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain permettront à l'avenir d'accentuer cette desserte, plus particulièrement en inter quartiers (Tallagard, Canourgues, Les Pastourelles et Saint-Jean). Un nouveau parking-relais au nord de la commune (en lien avec le NPNRU des Canourgues) complètera l'offre en place de stationnement.

Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est assez proche de la moyenne des centres urbains : avec un faible apport et un emprunt sur vingt ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 71m² contre 68m² en

moyenne dans les centres urbains. Cela s'explique par des prix immobiliers légèrement moins élevés qu'en moyenne. Toutefois, cet avantage compétitif par le prix n'est pas suffisant pour maintenir l'attractivité résidentielle de la commune. La vacance est assez forte (11% contre 9% en moyenne dans les centres urbains), en partie expliquée par une présence importante de logements dégradés sur la commune.

Deux quartiers prioritaires sont recensés à Salon-de-Provence (La Monaque et les Canourgues). A ce titre, les Canourgues, est inclus dans le NPNRU. Cette intervention permettra à ce quartier de connaître une réhabilitation d'envergure et un désenclavement nécessaire via la démolition de 146 logements et la réhabilitation du reste du parc, ainsi que la diversification de l'offre en matière d'habitat, ayant pour but de le rendre plus attractif.

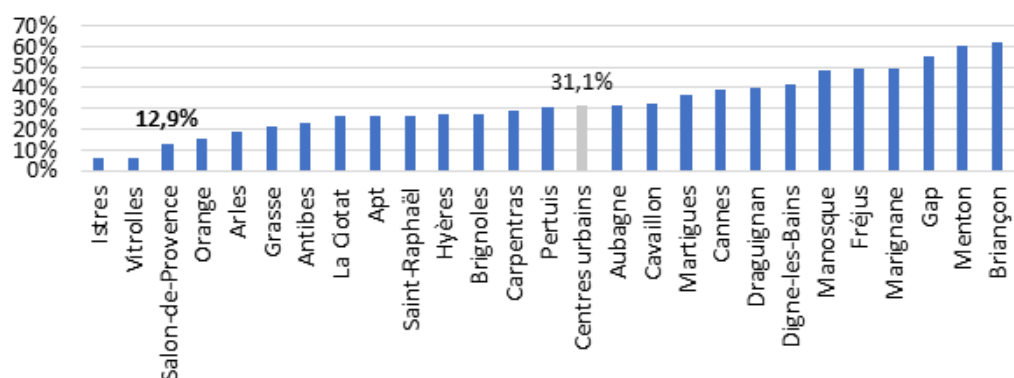
Les indicateurs socioéconomiques sont au niveau de la moyenne pour les centres urbains, autant au niveau du taux de pauvreté (17% contre 18% pour les centres urbains), que de la part des jeunes sans emploi ni formation (20%). Avec près de 60%, le taux d'emploi des femmes est de 7 points inférieur à celui des hommes. Le niveau de vie mensuel médian est légèrement inférieur à la moyenne de l'ensemble de la Région PACA (1 743€ contre 1 779€).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à Salon-de-Provence est légèrement au-dessus de la moyenne des centres urbains (34% contre 31%). La superficie de la commune est à 26% artificialisée, soit 7 points au-dessus de la moyenne des centres urbains, connaissant une hausse importante entre 2009 et 2019 (+2,15% alors qu'il est en moyenne de +0,94% sur les centres urbains).

Concernant plus spécifiquement le périmètre du centre-ville, ce dernier ne concentre que 13% des habitants de Salon-de-Provence. Il en est de même pour les surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements commencées, où le taux ne s'élève qu'à 15% alors qu'il est de 26% en moyenne sur les centres urbains. Toutefois, le centre-ville pèse plus en termes d'établissements comptant un salarié ou plus (42% contre 45% en moyenne dans les centres urbains régionaux).

Proportion de la population vivant dans le périmètre de centre-ville (source INSEE-données carroyées 2015)



Enjeux

- Conforter le rôle structurant de la commune à l'échelle de son bassin de vie : en accompagnant la commune dans ses stratégies de développement urbain et économique (diversification de l'offre de logements, dynamisation du marché de bureaux, consolidation de l'offre commerciale en centre, confortement de l'offre de santé et culturelle...)
- Accompagner les stratégies de revitalisation du cœur de ville : en continuant la revitalisation du cœur de ville, laquelle a un fort impact sur l'attractivité de la commune mais plus largement de son bassin.
- Maitriser l'offre nouvelle et les prix immobiliers : en promouvant la diversité du parc et la maîtrise des prix afin de lutter contre les pressions résidentielles.
- Finaliser la transformation du quartier des Canourgues à travers les interventions du NPNRU.
- Poursuivre les projets de TCSP afin de renforcer l'attractivité par le développement d'un réseau de transports en commun performant pour ses liaisons internes, mais également par l'affirmation du Pôle d'échanges multimodal de Salon Gare comme principal support d'accès aux liaisons interurbaines, pour l'ensemble du bassin de proximité Nord-Ouest de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Enfin, concernant les échanges externes, le développement des différentes lignes du Réseau Express Métropolitain à destination de Vitrolles, Miramas et Aix-en-Provence permettront de répondre aux besoins des déplacements de longue distance.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
Contrat d'Avenir Territorial	25/02/2022

Rayonnement et attractivité

Formation, équipements sportifs et culturels	- Réhabilitation et extension du complexe sportif Saint Côme
--	--

Cadre de vie

Déplacements	- Elaboration d'un schéma directeur Vélo - Ligne Bus+ est à l'étude sur un principe d'axe nord-sud de l'agglomération Elle devra permettre de relier le centre-ville à différents quartiers de la commune tels que Tallagard, Canourgues, Les Pastourelles ou Saint-Jean. Le PEM de la gare de Salon-de-Provence (déjà existant) sera le principal pôle d'échanges de la commune et la principale interface entre les lignes urbaines et interurbaines. - Création d'un nouveau parking-relais au nord, près du quartier NPNRU des Canourgues : 200 places
Environnement, déchets	- Déploiement photovoltaïque en toiture de collèges

Mode de développement

Revitalisation	- NPPRU Canourgues : Mandat de maîtrise d'ouvrage pour les espaces public donné à la SOLEAM (budget de 19M€ HT environ dont 43% pour la ville).
Habitat	- NPPRU Canourgues : 12,7 millions d'€ de subvention de la ville pour un budget total de 31M€. 146 logements à démolir au total. Démolition de la tour 7 Sophia d'ici fin 2024 - Renouvellement de l'adhésion au dispositif départemental d'embellissement des façades pour 2022 et allocation d'un budget de 215.000€ - PUP Route de Grans : Réalisation de 122 logements pour un total d'environ 10 500 m2 de surface de plancher

Analyse synthétique

La commune de Salon-de-Provence a largement gagné en attractivité ces dernières années. Elle représente une centralité à l'échelle d'un large bassin de vie. Son cœur de ville, sans faire l'objet d'une stratégie clairement formalisée, a fait l'objet de nombreuses interventions (requalification des espaces publics, nouvelle politique de stationnement, dispositif de soutien du commerce local, rénovation des façades...). Avec le réaménagement de la place Morgan qui a permis l'installation de nouveaux commerces, d'un cinéma, de stationnements en centre-

ville mais qui a aussi créé un vaste espace propice à l'accueil d'événements, la Ville a redonné des attributs à son centre. Avec plusieurs projets en phase de maturation (intervention sur les logements au-dessus des commerces ...) l'amélioration du cœur de ville se poursuit...

Au-delà du cœur de ville, les principaux grands projets se tournent vers la qualité de vie des habitants et l'offre de proximité. Ainsi ils concernent l'habitat, les déplacements mais aussi les équipements.

La mise en chantier du NPNRU des Canourgues permettra à ce quartier de connaître une réhabilitation d'envergure et un désenclavement nécessaire via la démolition de 146 logements et la réhabilitation du reste du parc, ainsi que la diversification de l'offre en matière d'habitat, ayant pour but de le rendre plus attractif.

Les déplacements ensuite via les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain qui permettra à l'avenir une meilleure desserte de la commune et plus particulièrement en inter quartiers (Tallagard, Canourgues, Les Pastourelles et Saint-Jean). Un nouveau parking-relais au nord de la commune (en lien avec le NPNRU des Canourgues) complètera l'offre en places de stationnement.

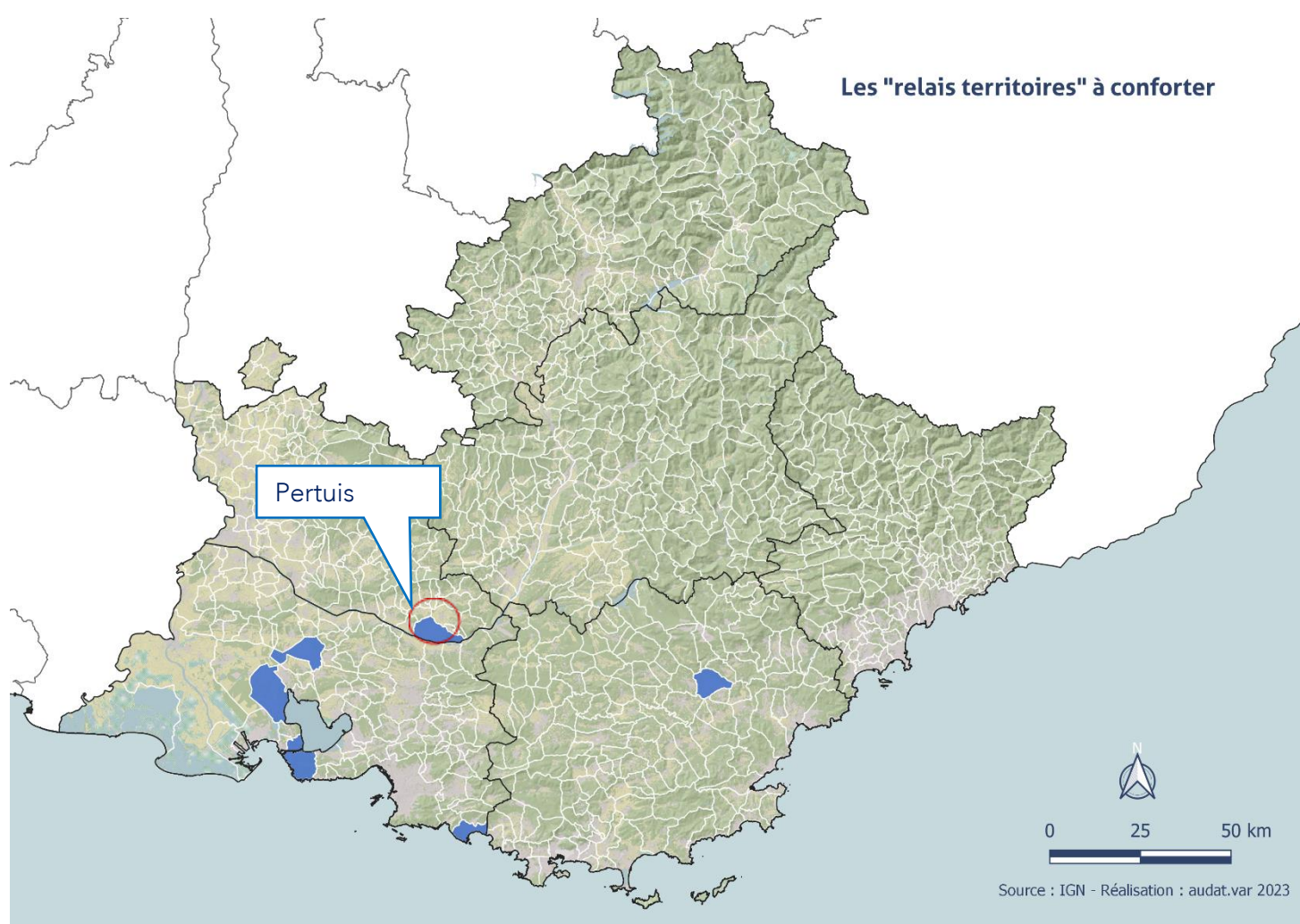
Depuis plusieurs années la Ville porte un plan de rénovation de ses équipements sportifs. Après avoir réaménagé les complexes des Canourgues, Saint-Côme et Roustan, Lurian fait l'objet d'un réaménagement total.

Au-delà des enjeux de proximité, la commune renforce ses fonctions de centralité avec un projet de construction d'un nouvel hôpital qui concernera une vingtaine de communes. La reconversion du site de l'ancien hôpital est un enjeu pour la commune.

Salon-de-Provence appartient à la typologie 2. Elle conforte son rôle structurant à travers les projets de mobilité en préparation mais aussi à travers la modernisation et le renforcement de ses fonctions de centralité (restructuration de l'hôpital régional notamment). Relais des communes périurbaines situées à proximité, elle projette la réalisation d'un important projet immobilier (PUP) qui devrait conforter son offre résidentielle. Cette dynamique devra être poursuivie pour faire face à une forte pression sur le parc de logements. Les projets inscrits dans le cadre du NPNRU devraient eux aussi profondément rénover l'offre résidentielle de la commune et les quartiers prioritaires.

PERTUIS

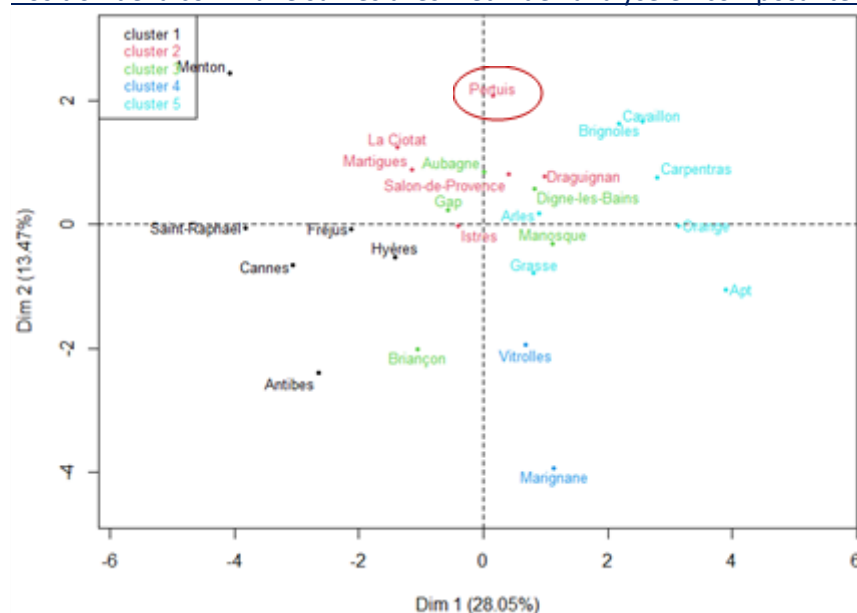
Population (2019) : 20 557 habitants
Espace provençal
Métropole Aix Marseille Provence



Pertuis est située au sud du Vaucluse et fait partie de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 20 600 habitants en 2019.

Pertuis fait partie de la seconde classe de la typologie, celle des « relais territoriaux » à conforter. Elle se caractérise par un faible indice de concentration de l'emploi, des niveaux de revenus relativement favorables et une croissance démographique importante.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation soutenue de son nombre de résidents entre 2013 et 2019, gagnant plus de 1 000 habitants. Le taux de croissance annuel moyen de la population (0,89% par an) est le plus important parmi les centres urbains régionaux (0,08% par an en moyenne). Le solde naturel (0,52% par an) comme le solde migratoire (0,36% par an) sont nettement favorables. Il s'agit d'une commune où les personnes d'âge actif sont plutôt surreprésentées : un habitant sur deux a entre 20 et 59 ans, la proportion pour l'ensemble des centres urbains étant de 47%.

Le scoring de niveau de centralité FNAU est de 629. Il s'agit de l'une des valeurs les plus faibles parmi les vingt-six centres urbains régionaux, du fait notamment d'une densité modérée d'équipements liés à l'enseignement.

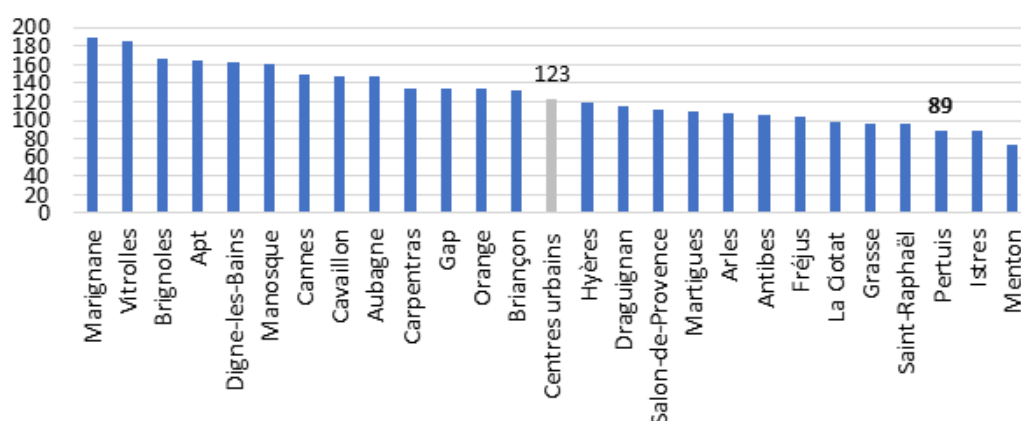
Étant donné sa situation géographique, Pertuis apparaît comme une ville « passerelle » entre la métropole AMP et le Sud Luberon dont elle fait figure de ville-centre. Elle entretient donc des liens très étroits avec le Vaucluse et le Pays d'Aix notamment, par le biais de mobilités résidentielles comme alternantes.

Située à une vingtaine de kilomètres d'Aix-en-Provence et proche du CEA de Cadarache, Pertuis accueille une part importante de jeunes actifs et plus récemment de cadres venant s'installer dans la commune. Grâce à une politique publique de création et de renouvellement du parc ancien (concession d'aménagement dans le centre), l'attractivité de la commune a été forte ces dernières années.

Polarisation/attractivité

Le nombre d'emplois implantés dans la commune est resté stable entre 2013 et 2018, se situant autour de 7 550. Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a augmenté (0,33% par an) : Pertuis a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement diminuer, passant de 54,2% à 53,8%. Pour 100 actifs occupés on compte 89 emplois : il s'agit de la troisième valeur la plus faible parmi les centres urbains régionaux (123 pour 100 en moyenne). Malgré son statut « résidentiel » assez marqué, le potentiel économique de Pertuis est important : valorisation du capital agricole, développement de la zone productive, « mise en tourisme » de la commune...

Indice de concentration de l'emploi (source INSEE-RP 2018)



La croissance démographique dans les communes situées autour de Pertuis a également été importante (0,57% par an), mais moins que dans la commune centre. Par conséquent, le poids démographique de Pertuis dans son environnement a augmenté entre 2013 et 2019, passant de 39,2% à 39,7%.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 797€, ce qui est plutôt une valeur plutôt élevée pour un centre urbain. La moyenne pour l'ensemble de la région est de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 15% à Pertuis, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 22% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne étant de 20%.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 83m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. La proportion de logements vacants est de 13%, ce qui apparaît élevé (9% pour l'ensemble des centres urbains). La vacance de deux ans ou plus concerne 4% des logements, contre 2% en moyenne dans les centres urbains régionaux. Si l'on observe plus précisément la situation dans le centre ancien, entre 2017 et 2020, la vacance passe de 24% à 18%. Sur l'ensemble des logements du centre ancien, 18% sont vacants dont 4% depuis plus de 3 ans.

Mode de développement

Le bâti diffus occupe 36% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. La part des espaces artificialisés est de 14%, contre 19% en moyenne.

Le périmètre du centre-ville concentre 31% de la population. Ce poids démographique est équivalent à la moyenne mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (31%). Le constat différent pour le poids du centre-ville en termes d'établissements : il est de 28%, contre 45% en moyenne. Toutefois, l'activité économique de la commune est modérée, comme le souligne l'indice de concentration de l'emploi. Parmi les surfaces de bureaux, commerces ou équipements démarrées récemment, 21% l'ont été dans le périmètre du centre-ville (26% en moyenne).

La proportion de migrations domicile-travail se faisant en modes doux ou en transport en commun est de 18% : il s'agit d'une valeur plutôt faible, la moyenne pour les centres urbains étant de 20%.

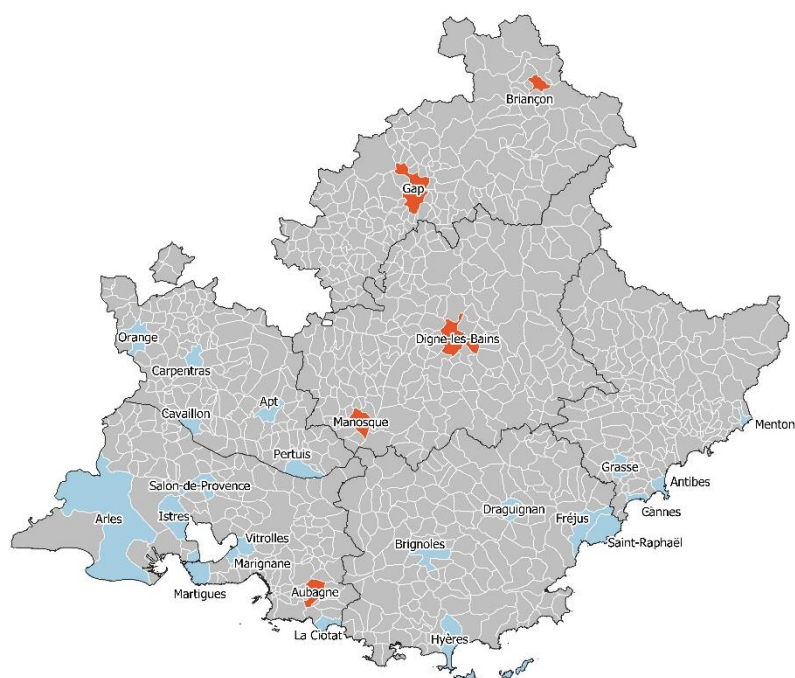
Enjeux

- Développer l'économie productive et l'innovation économique, en lien avec les projets d'extension de la zone d'activité autour de l'énergie de demain (vallée des énergies, ITER, CEA de Cadarache, recherche autour de l'hydrogène, les batteries électriques...).
- Concilier développement et valorisation de l'agriculture (installation de jeunes agriculteurs, développement d'une offre de formation adaptée, circuits-courts, transformation des produits agricoles et matières premières...)
- Mieux connecter le centre-urbain à la zone d'activité via la gare
- Continuer le travail de rénovation / réhabilitation du centre-ancien via la concession d'aménagement avec la SPLA
- Assurer des « greffes urbaines » de qualité entre les secteurs de projet (Jas de Beaumont...) et le centre
- Réimplanter des administrations, services (santé notamment) et commerces de proximité dans le centre
- Développer les modes doux (vélo et marche) pour les actifs et familles pertuisiennes
- Révéler l'identité patrimoniale et touristique en développant une offre hôtelière
- Réorganiser le stationnement et mettre en réseau les espaces publics.

Le projet communal

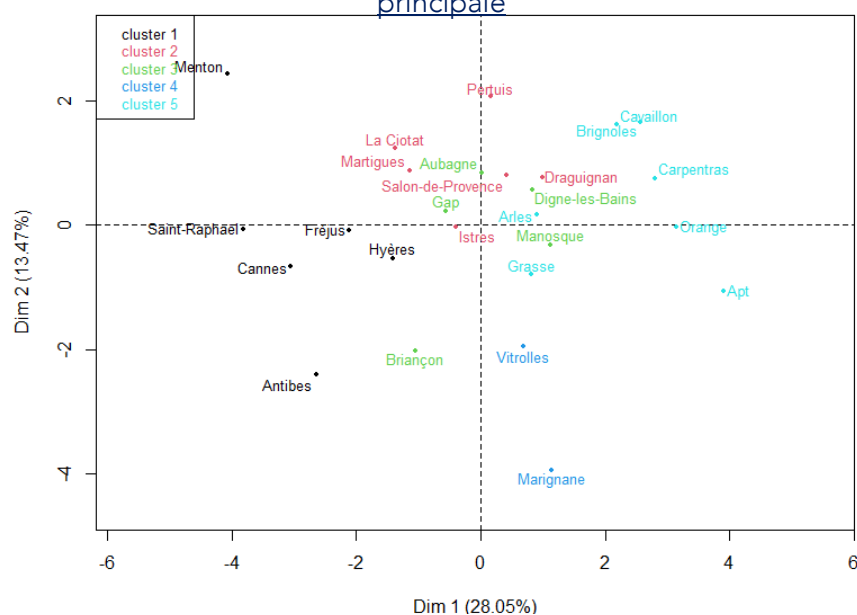
2.3 | LES POLES AUTONOMES INDISPENSABLES A LEUR BASSIN DE VIE

Centres urbains appartenant à la troisième classe / Les pôles autonomes indispensables à leur bassin de vie



La troisième classe de la typologie regroupe cinq centres urbains régionaux : Briançon, Gap, Digne-les-Bains, Manosque et Aubagne. Les quatre premiers se situent dans les départements alpins tandis qu'Aubagne est dans les Bouches-du-Rhône. Ces communes regroupent 139 000 habitants. La troisième classe est celle dont le nombre d'habitants moyen par commune (27 700) est le plus faible. Aubagne est le seul centre de la classe à appartenir à un espace métropolisé ; les quatre autres sont les communes-centres d'espaces d'équilibre régional.

Position des centres urbains sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



La classe se caractérise en premier lieu par la proportion importante de la population vivant dans le périmètre du centre-ville. L'utilisation des modes doux et des transports en commun est plus fréquente que dans les autres classes. La part des jeunes n'étant ni en emploi, ni en formation est faible. Dans une moindre mesure, les centres urbains de cette troisième classe se caractérisent aussi par des indices de concentration de l'emploi élevés, qui s'expliquent notamment par le rôle structurant des communes alpines dans leur bassin de vie. Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est élevé, du fait des coûts du logement plus bas que la moyenne.

Les enjeux principaux qui se posent à ces communes sont :

- Maintenir la place des centres-villes dans le fonctionnement territorial
- Maîtriser les potentiels effets pervers des tendances expansionnistes
- Mener une politique volontariste de rénovation des logements

Cadrage

En moyenne, les communes de la classe comptent 27 700 habitants, contre 37 400 habitants pour l'ensemble. Les populations sont toutefois assez hétérogènes : si Briançon, Manosque et Digne-les-Bains font partie des centres urbains les moins peuplés, le nombre d'habitants de Gap (40 600) et d'Aubagne (47 500) est supérieur à la moyenne.

Entre 2013 et 2019, la population des communes de cette classe a cru à un rythme moyen de 0,22% par an. Cette augmentation est surtout due au solde migratoire (0,18% par an), tandis que le solde naturel est faiblement positif (0,04% par an). Là aussi, les situations par commune sont diverses : Briançon a connu une perte importante de population (-850 habitants), du fait d'un solde migratoire nettement déficitaire ; à l'inverse, la balance entrées-sorties très favorable d'Aubagne a permis à la commune de gagner plus de 2 000 habitants. Ce constat est à mettre en lien avec la proximité et les échanges importants entre Marseille et Aubagne.

L'emploi a progressé dans les communes de la classe 3, à un rythme de 0,28% par an entre 2013 et 2018 (de 75 100 à 76 000). Là aussi cependant, les évolutions sont contrastées : les gains ont été importants pour Aubagne et Manosque (1,05% et 0,69% par an) alors que Digne-les-Bains et Briançon ont perdu des emplois (-0,60% et -1,71% par an).

Les communes de cette troisième classe sont légèrement plus jeunes que la moyenne des centres urbains : 23% de leur population a moins de vingt ans (22% en moyenne) et les personnes âgées de soixante ans ou plus comptent pour 29% des habitants (31%).

Les communes de la classe 3 ont un niveau de centralité assez important : leur scoring FNAU se situe nettement au-dessus de la moyenne des centres urbains (1 303 contre 1 045 en moyenne pour les centres urbains régionaux), notamment du fait de leur niveau d'équipements dans le domaine de la santé et du commerce.

Polarisation/attractivité

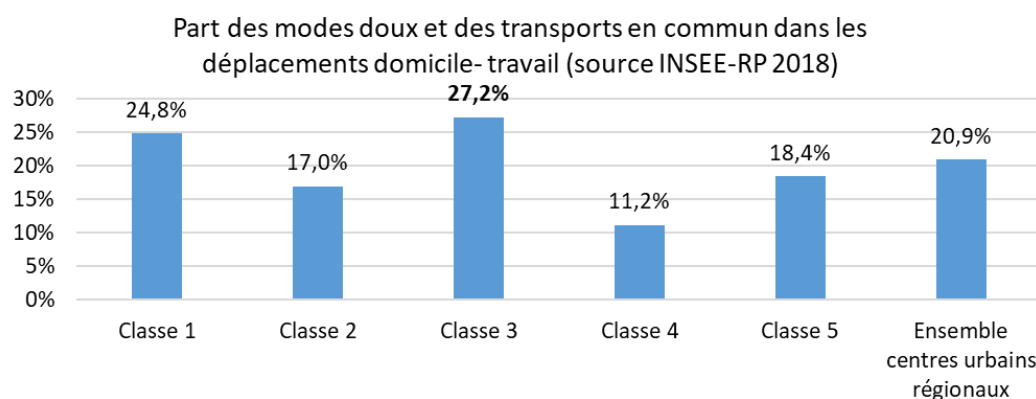
Il y a en moyenne dans cette troisième classe 145 emplois pour 100 actifs occupés. Pour chacune des cinq communes, la valeur de l'indicateur est supérieure à celle de l'ensemble des centres urbains (123 pour 100).

L'emploi a progressé moins fortement dans les centres que dans les communes alentours : en 2018, ils concentrent 58,7% des emplois de leur territoire, contre 59,0% en 2013. La tendance est la même pour la population : le poids des centres urbains dans leur environnement est passé de 39,7% à 38,8%. Dans chacune des cinq communes de la classe, les localités périphériques ont connu une croissance démographique plus soutenue que le centre urbain, notamment à Briançon, Gap et Manosque.

Les enseignes préférées des Français sont bien représentées : en moyenne, 44% d'entre elles sont implantées dans les centres urbains de la classe (41% pour l'ensemble des centres).

Cadre de vie

L'une des principales caractéristiques de cette classe 3 est le recours important aux modes doux et aux transports en commun, constituant 27% des déplacements domicile-travail contre 21% en moyenne dans les centres urbains. Cela peut s'expliquer par le poids économique de la commune-centre, mais aussi par un bon niveau d'équipements en matière de transports en commun.

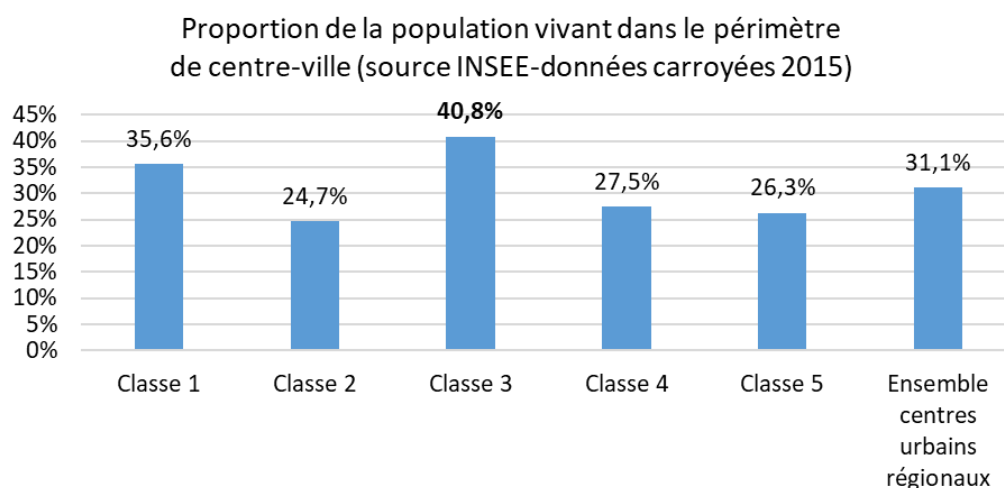


Autre caractéristique, la proportion plutôt faible de jeunes n'étant ni emploi ni en formation : la valeur pour l'ensemble de la classe est de 17%, contre 20% en moyenne dans les centres urbains. Les indicateurs socioéconomiques sont plutôt favorables : le taux de pauvreté est assez faible (16% contre 18% pour l'ensemble des centres) et les revenus se situent dans la moyenne.

Le prix du logement au m² est le plus faible parmi les cinq classes : il est de 2 264€ contre 4 117€ en moyenne (3 061€ sans les centres urbains littoraux et touristiques). Ces coûts modérés associés au niveau de revenus des ménages leur permettent de bénéficier d'un pouvoir d'achat immobilier important : il est en moyenne possible – pour un ménage composé d'un couple et de deux enfants – de prétendre à un achat de 88 m² pour un appartement en empruntant sur vingt ans, contre 68 m² pour l'ensemble des centres urbains. La vacance est assez importante : 11% des logements sont inoccupés, contre 9% en moyenne dans les centres urbains. Les proportions sont particulièrement élevées à Digne-les-Bains et à Manosque.

Mode de développement

La classe se caractérise par une le fort poids démographique des centres-villes : ils concentrent 41% des populations communales, contre 31% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La part des établissements situés dans les centres-villes est également importante (52% contre 45% en moyenne). En revanche, 20% des surfaces de bureaux, de commerces et d'équipements commencés entre 2016 et 2018 l'ont été dans le périmètre du centre-ville, contre 26% en moyenne.



La part du bâti diffus est assez importante, constituant 38% du tissu urbain (31% pour l'ensemble des centres urbains). Les espaces artificialisés couvrent 17% de la superficie du territoire (19% en moyenne), cette valeur ayant gagné un point entre 2009 et 2019.

Enjeux

Au regard des caractéristiques de ce groupe de communes, cinq enjeux apparaissent prioritaires :

Maintenir la place des centres-villes dans le fonctionnement territorial

Le poids des centres-villes dans cette catégorie de communes est particulièrement important. Ils structurent les dynamiques communales et contribuent au positionnement des communes dans leur bassin de vie. Cette caractéristique est à maintenir et conforter. Cela passe par :

- L'accompagnement des stratégies de redynamisation conduites dans les centres-villes de ces communes ;
- La définition de vocations à réserver aux centres-villes afin de maintenir leur spécificité et accroître les leviers de fréquentation (fonctions tertiaires, offre administrative, ...) ;

Maîtriser les potentiels effets pervers des tendances expansionnistes

- Une attention particulière portée aux dynamiques périurbaines observées dans la croissance démographique et l'implantation de surfaces de bureaux, de commerces et d'équipements hors centre-ville
- Densifier les ZAE et préserver le potentiel de production agricole à proximité des villes, facteur de diversité de la production et de qualité de vie.

- Structurer une offre de transports alternative à l'autosolisme afin de desservir nouveaux lieux de résidence et de production.

Mener une politique volontariste de rénovation des logements

- Lutter contre la vacance très importante dans certaines communes
- Changer de modèle résidentiel et donner, par la qualité du renouvellement urbain et le caractère innovant des formes urbaines, l'envie de vivre en centre-ville et de canaliser les dynamiques expansives.
- Apporter une importance particulière à la rénovation énergétique des logements, notamment dans l'espace alpin où la qualité thermique est un enjeu majeur.
- Anticiper l'adaptation des logements au vieillissement, l'espace alpin étant soumis à un très fort risque de vieillissement des populations à horizon 2030-2050.

Améliorer l'accessibilité face à l'enclavement de certaines communes de la classe

Maintenir l'activité touristique comme vecteur de dynamisme économique tout en régulant ses effets pervers (pression foncière, muséification...)

Deux pôles en stagnation, voire en perte de vitesse : Briançon et Digne-les-Bains

Deux pôles victimes d'une forme d'isolement géographique (hors vallée de la Durance pour Digne, territoire montagne isolé pour Briançon) et qui ont tendance à se « replier » sur eux avec une faible dynamique emploi / pop.

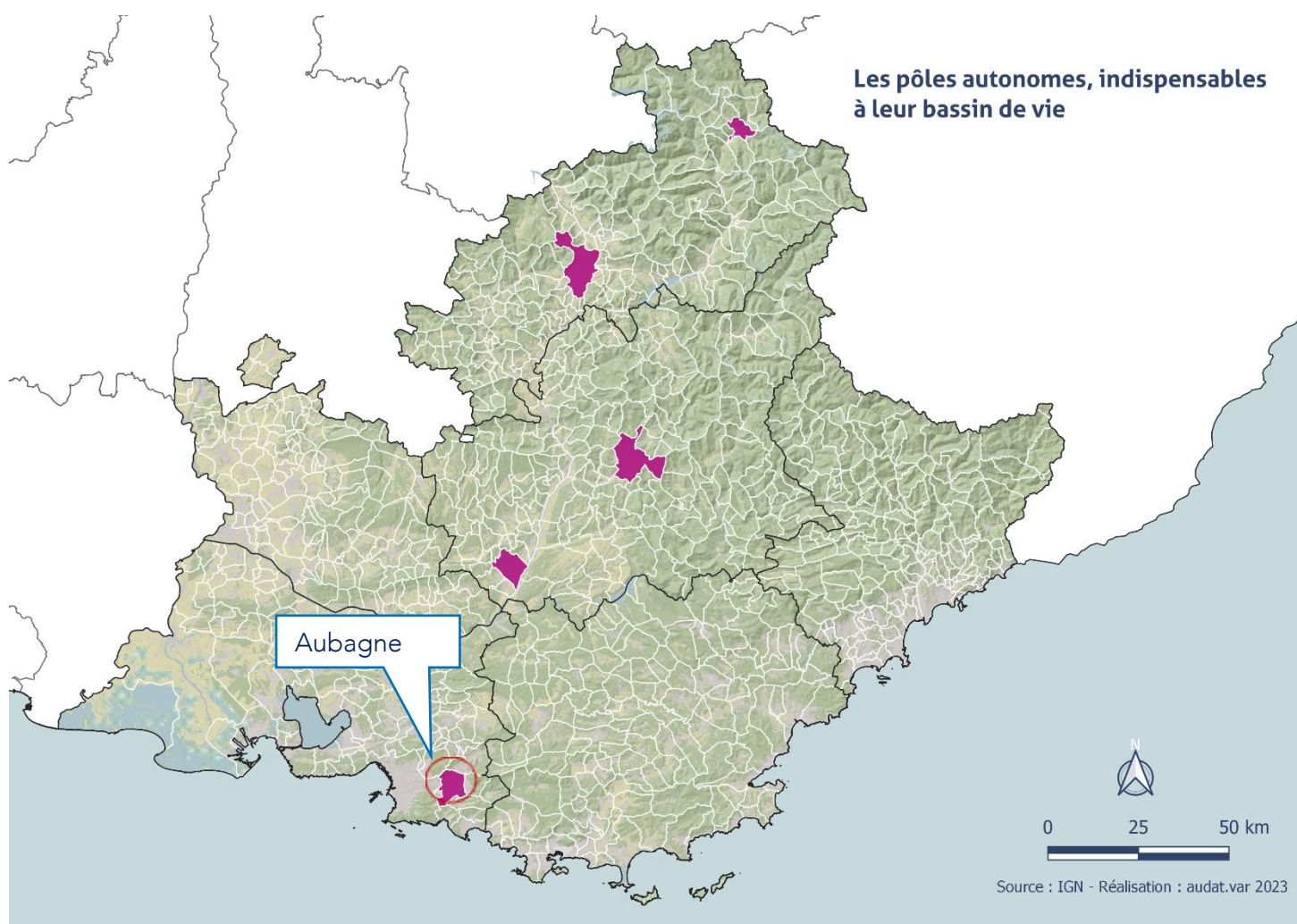
Ces deux pôles sont isolés géographiquement : Digne-les-Bains se situe en marge la vallée de la Durance, Briançon est une ville de montagne, située à plus de 1 000 mètres d'altitude. Les deux, et en particulier Briançon, ont connu des dynamiques défavorables de population et d'emplois. La question d'un certain « repli » de ces communes sur elles-mêmes de pose. De même que celle des avantages à tirer pour les territoires de ces pertes d'habitants.

Quels relais de croissance... ou au contraire quels avantages tirer de la non-croissance pour les habitants !

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE

AUBAGNE

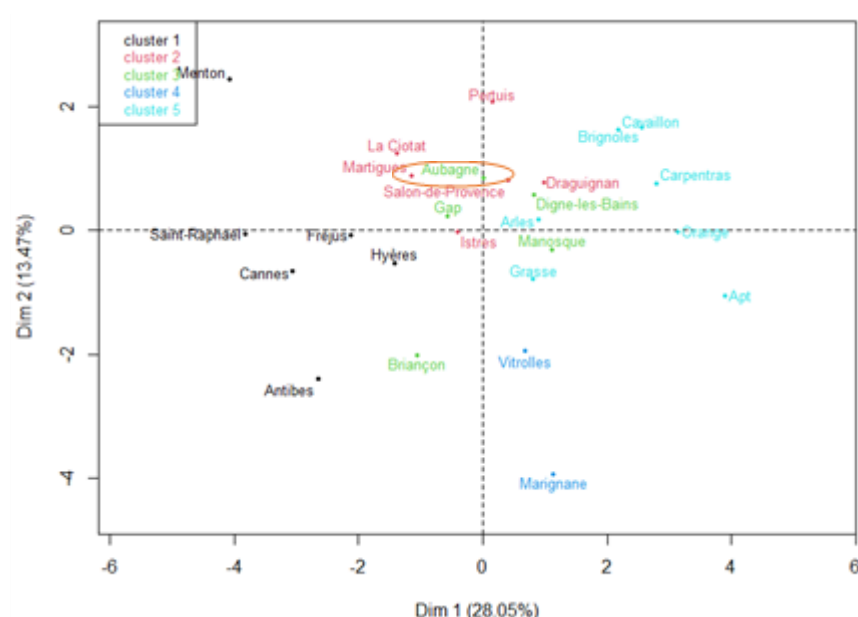
Population (2019) : 47 535 habitants
Espace provençal
Aix-Marseille Provence Métropole



Aubagne est située dans les Bouches-du-Rhône, à l'est de Marseille, et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 47 535 habitants en 2019.

Avec les communes de Briançon, Gap, Digne-les-Bains et Manosque, Aubagne appartient à la troisième typologie des centres urbains (il s'agit d'ailleurs de la seule commune des Bouches-du-Rhône présente dans cette typologie). Elle se caractérise par conséquent par une proportion importante de la population vivant dans le périmètre du centre-ville. L'utilisation des modes doux et des transports en commun est plus fréquente que dans les autres classes. La part des jeunes n'étant ni en emploi, ni en formation est faible. Dans une moindre mesure, les centres urbains de cette troisième classe se caractérisent aussi par des indices de concentration de l'emploi élevés ce qui s'explique notamment par le rôle structurant des communes alpines dans leur bassin de vie. Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est élevé, le coût du logement étant plus bas que la moyenne.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



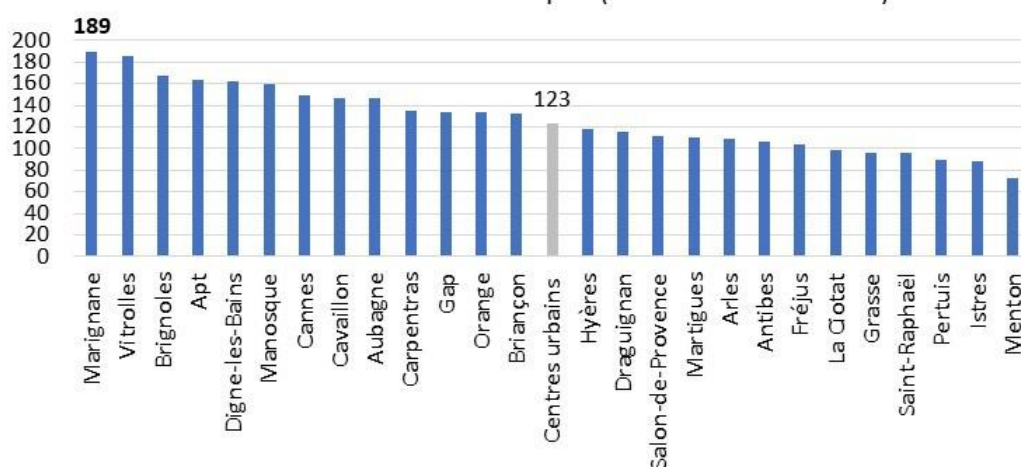
Cadrage

La population communale a augmenté d'un peu plus de 2 200 habitants entre 2013 et 2019. Il s'agit du quatrième taux d'évolution annuel moyen de la population le plus fort parmi les vingt-six centres urbains (+0,80% contre +0,08%). Cette hausse est majoritairement due à un solde migratoire fortement positif (+ 2 127 personnes). Sur cette période récente la commune connaît un solde naturel faible (+105 personnes). Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 18% de la population contre 16% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La taille moyenne des ménages est également plus élevée que la moyenne (2,28 personnes contre 2,09 en moyenne), cette valeur étant la troisième la plus importante de l'ensemble des centres urbains.

Polarisation/attractivité

Aubagne est un pôle d'emploi relativement important par rapport à la moyenne des centres urbains. Près de 26 700 emplois sont implantés à Aubagne, pour un peu plus de 18 000 actifs occupés, soit un indice de concentration de l'emploi de 146 pour 100. La moyenne des centres urbains est de 123. Par ailleurs, la commune connaît une certaine augmentation en nombre d'emplois entre 2013 et 2018 (+1 362 emplois). Le nombre de postes dans l'environnement d'Aubagne connaît lui aussi une hausse (+1,05%), tandis que le poids du centre urbain en termes d'emplois a stagné par rapport à ses environs (58% en 2013 et 2018). Le poids du nombre d'habitants dans le centre urbain par rapport à l'environnement est également stable (37% en 2013 et 2018) alors qu'il diminue pour les établissements (passant de 51,6% à 49,7% entre 2013 et 2018).

Indice de concentration de l'emploi (source INSEE-RP 2018)



Cadre de vie

Les modes actifs et transports en commun sont utilisés à hauteur de 25,5% pour les déplacements domicile-travail, un taux nettement supérieur à la moyenne des centres urbains régionaux (9,3%). La commune d'Aubagne jouit d'une bonne desserte en transports en commun et les projets inscrits dans le plan de mobilité métropolitain vont continuer à l'améliorer (notamment via l'opération « Quartier de Gare » visant à redynamiser le centre-ville) et plus particulièrement le développement de son environnement périurbain. En effet, les grands projets inscrits (Camp de Lambert, requalification de la ZI des Paluds, Nouvel Hôpital PUP des Bergers de l'Alta) ne concernent pas le centre ancien, mais auront un fort impact sur l'attractivité de la commune.

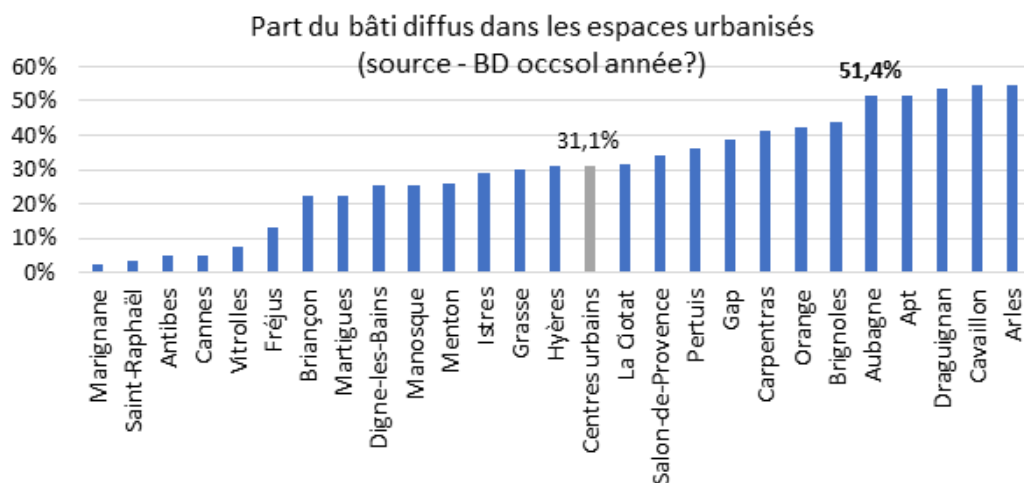
Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est important: avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de près de 77m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cela s'explique par des prix immobiliers légèrement moins élevés qu'en moyenne.

Un quartier prioritaire est recensé à Aubagne (Le Charrel). Par ailleurs, trois autres territoires de veille active présentent des signes de fragilité (Tourtelle, Ganteaume mais aussi une partie du centre-ville).

Les indicateurs socioéconomiques sont au niveau de la moyenne pour les centres urbains, voire plus favorables, autant au niveau du taux de pauvreté (15% contre 18% pour les centres urbains), que de la part des jeunes sans emploi ni formation (18% contre 20%). Le niveau de vie mensuel médian est légèrement inférieur à la moyenne de l'ensemble de la Région PACA (1 737€ contre 1 779€).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à Aubagne est bien au-dessus de la moyenne des centres urbains (51% contre 31%) tout comme la part des espaces artificialisés de la commune (39% contre 18% pour la moyenne des centres urbains). Cette dernière a progressé entre 2009 et 2019 (+1,29% alors qu'elle est en moyenne de +0,94% sur les centres urbains).



Concernant plus spécifiquement le périmètre du centre-ville, ce dernier concentre près du tiers des habitants d'Aubagne (32%, taux similaire aux centres urbains). La part des surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements commencées y est particulièrement faible avec un taux qui ne s'élève qu'à 2% alors qu'il est de 26% en moyenne sur les centres urbains. Dans une moindre mesure, il en est de même concernant les établissements comptant un salarié ou plus où le centre-ville pèse pour 38% (contre 45% en moyenne dans les centres urbains régionaux).

Enjeux

- Conforter le rôle structurant de la commune à l'échelle de son bassin de vie : en accompagnant la commune dans ses stratégies de développement urbain et économique (diversification de l'offre de logements, dynamisation du marché de bureaux, consolidation de l'offre commerciale en centre, confortement de l'offre de santé et culturelle...)
- Accompagner les stratégies de revitalisation du cœur de ville : en continuant la revitalisation du cœur de ville, laquelle a un fort impact sur l'attractivité de la commune mais plus largement de son bassin.
- Poursuivre les projets de TCSP afin de renforcer l'attractivité par le développement d'un réseau de transports en commun performant pour ses liaisons internes et externes.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
Contrat d'Avenir Territorial	25/02/2022

Rayonnement et attractivité	
Emploi, ZAE, tourisme	- Requalification de la zone industrielle des Paluds (études en cours) : projet de désimperméabilisation et de développement économique de la ZI - Poursuite de la mise en place du parcours touristique en centre-ville initié en 2020, valorisation du patrimoine architectural et culturel de la commune - PUP «les Berges de l'Alta», Parc d'activité de Camp de Sarlier (tertiaire et productif) autour du futur parc urbain autour du cours d'eau de la Maïre : 10 hectares mutables représentent un potentiel de 40 à 50 000m² de surface de plancher dédié à l'accueil de filières de production artisanales et de tertiaire
Formation, équipements sportifs et culturels	- Travaux d'extension et de rénovation du département des Sciences Arts et Techniques de l'Image et du Son – SATIS - Création d'une « Maison France Services » - Mutation du conservatoire vers un établissement de niveau départemental, et la transformation de la salle polyvalente de l'EDL en salle de concert - Accélération de la mise en place du plan Numérique Ecole - Couverture du terrain du Tennis Club + installation d'un nouveau terrain de Padel

Cadre de vie	
Déplacements	- Extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) - Mise en place d'une ligne TER+ reliant Aubagne, Marseille et Toulon - Mise en place du Bus+ Chronobus : correspondance entre le tramway avec, les trains longue distance, le Réseau express métropolitain et le Val'Tram. - 2 nouvelles lignes REM : reliant Aubagne avec La Ciotat et Marseille - Ligne de TC complémentaire entre La Ciotat, Cassis et Marseille via la Gineste. - Evolution du PEM de la Gare : 320 places + expérimentation de services de mobilité comme l'autopartage, ou les vélos ou trottinettes en libre-service.
Offre de soin	- Nouvel hôpital de l'Est Métropolitain annoncée par l'ARS (en cours d'étude)
Alimentation de proximité	- Camp de Lambert : Acquisition auprès de la SAFER de l'ensemble des biens bâtis et non bâtis totalisant 15 ha et 10 ha afin de mettre en œuvre un projet d'agriculture durable périurbaine (et installations de jeunes agriculteurs)
Environnement, déchets	- Déploiement photovoltaïque en toiture de collèges

Mode de développement	
Revitalisation	- Déploiement des actions du FISAC - Obtenue en mars 2020 pour 3 ans - Modernisation et aménagement durable de l'Espace Public, plan de circulation et de stationnement
Habitat	- Protocole Lutte contre l'Habitat Indigne : Validé lors du CM du 22 mars 2022 - Création de l'opération d'investissement "Quartier de Gare - Redynamisation du centre-ville Aubagne" (habitat, dev éco et équipements) – Convention SOLEAM
Prévention des risques	- Continuité du déploiement des caméras de vidéo protection

Analyse synthétique

La centralité urbaine d'Aubagne connaît des interventions qui visent à renforcer son attractivité et à améliorer la qualité du cadre de vie. Son cœur de ville est une cible prioritaire de ses interventions.

Aubagne a lancé depuis plusieurs années (2017) un vaste projet de revitalisation de son centre-ville. Redynamisation commerciale, animation, transformation des espaces publics, la commune mobilise tous les leviers pour redonner vitalité et qualité à son centre. Avec l'opération « Quartier de Gare » visant à redynamiser le centre-ville (espaces publics, habitat, économie), elle lance avec la Métropole un vaste projet urbain ciblant le quartier de la gare, et l'ouest du centre-ville (secteur du Bras d'Or). Il s'inscrit dans l'opération d'aménagement, « Interface Vallée de l'Huveaune/commune d'Aubagne », d'intérêt métropolitain et renforce le positionnement d'Aubagne comme centralité de l'est du territoire d'Aix-Marseille-Provence. Ce projet s'inscrit au cœur des priorités territoriales exprimées par la commune dans le cadre du PLUi en cours d'élaboration.

Les projets de la ville d'Aubagne sont également orientés vers son accessibilité à l'échelle de son bassin et le renforcement de son offre en matière de logements et d'habitat à travers des projets situés en périphérie du centre.

La commune a connu ces dernières décennies d'importants investissements en matière de mobilité intra-urbaine (mise en service d'un tramway, gratuité des transports collectifs...). Cet enjeu est poursuivi dans le cadre du plan de mobilité métropolitain avec un objectif d'améliorer la desserte des zones d'activités dont la desserte est encore complexe. Les projets portés dans ce cadre devraient améliorer leurs perspectives de développement mais aussi concourir aux enjeux d'insertion. Dotée d'une ligne ferroviaire inscrite dans l'armature du réseau express métropolitain, les projets portés par le Plan de mobilité, devraient encore améliorer l'offre de services en matière de transports interurbains notamment en termes de fréquence (TER au quart d'heure) et le projet Valtram.

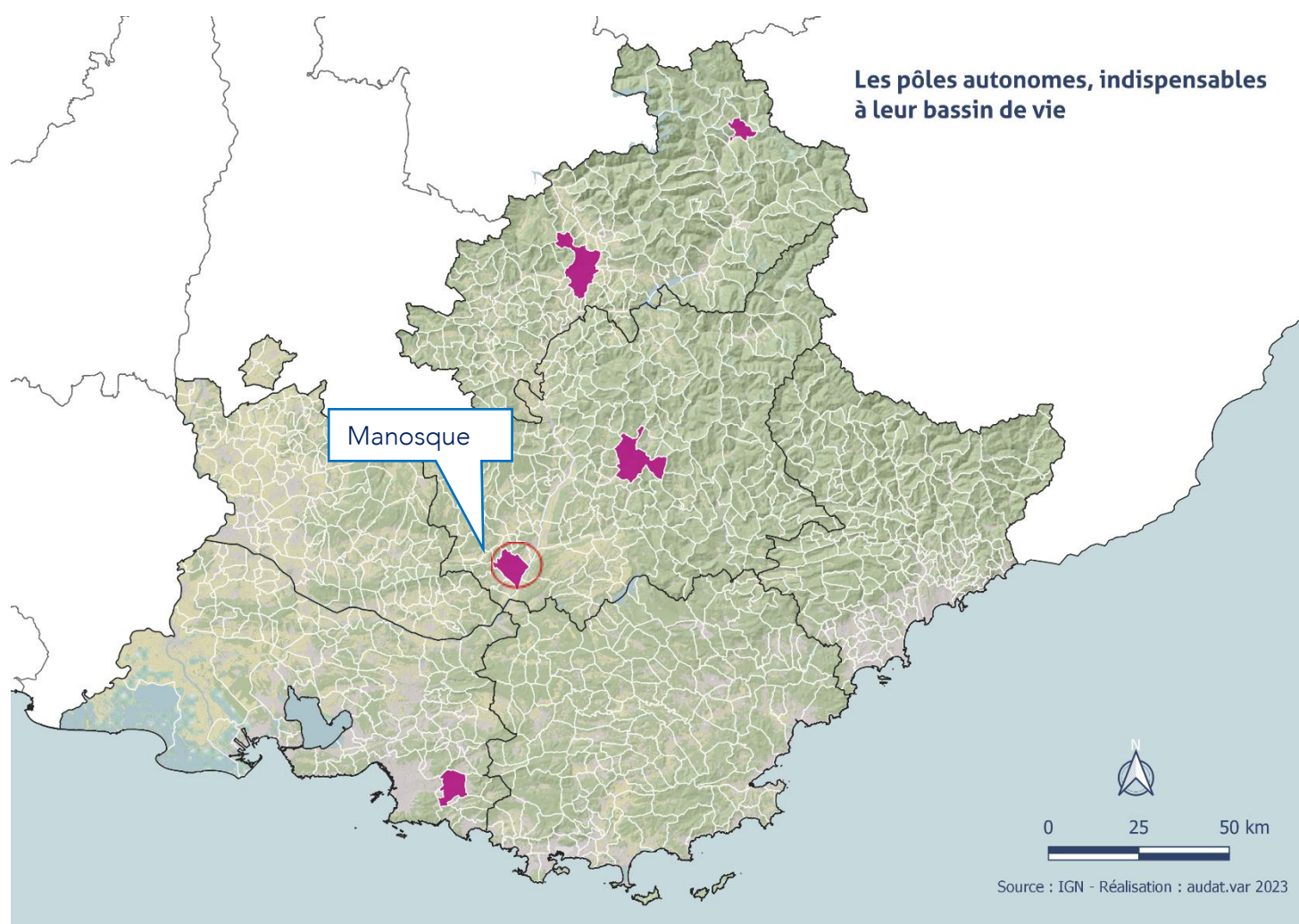
La dynamique de développement économique de la commune est soutenue à travers plusieurs projets en particulier l'ouverture à l'urbanisation en 2018 d'une zone à vocation économique (Camp Sarlier) et la requalification de la zone industrielle vieillissante des Paluds. Le projet de nouveau centre hospitalier public, validé par l'ARS, devrait permettre à terme un redéploiement de l'offre médicale et des professions de santé sur le territoire.

Plusieurs grands projets urbains (Camp de Lambert, , PUP des Bergers de l'Alta) devraient avoir un fort impact sur le positionnement résidentiel de la commune et son attractivité.

Les projets portés par la commune contribuent aux enjeux de cette typologie 3 à travers l'importante démarche engagée de revitalisation de son centre-ville ainsi que pour les futurs projets pour celui-ci. L'enjeu est bien celui de trouver le juste équilibre entre la préservation des fonctions de centralité et le développement d'une offre nouvelle hors du centre, celle-ci étant nécessaire à la réponse aux besoins du territoire et à son positionnement comme pôle urbain.

MANOSQUE

Population (2019) : 22 528
Espace alpin
Durance Lubéron Verdon Agglomération



Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



La ville s’est développée sur les contreforts du Luberon oriental, au-dessus de la plaine alluviale de la Durance. Située à vingt kilomètres du CEA de Cadarache, elle accueille un lycée international et de nombreux actifs y travaillent. Le centre ancien de Manosque est touché par une importante problématique de vacance et d’habitat dégradé, contraignant son attractivité résidentielle, faisant l’objet de projets de revitalisation et rénovation majeurs.

Polarisation/attractivité

Le nombre d'habitants des communes alentours ayant augmenté assez fortement entre 2013 et 2019 (0,66% par an), Manosque a vu son poids démographique dans son environnement diminuer (de 27,7% à 27,0%).

La dynamique démographique de Manosque et de son bassin suit une tendance périurbaine traditionnelle. Le dynamisme économique de Manosque attire, mais les ménages s'orientent plutôt vers les communes environnantes offrant du foncier.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a nettement augmenté entre 2013 et 2018, passant de 12 400 à 12 900 (0,69% par an contre -0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a également augmenté, mais moins fortement (0,39% par an) : Manosque a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement progresser, passant de 47,3% à 47,6%. Pour 100 actifs occupés on compte 160 emplois : il s'agit d'une valeur parmi les plus élevées des centres urbains (123 pour 100 en moyenne).

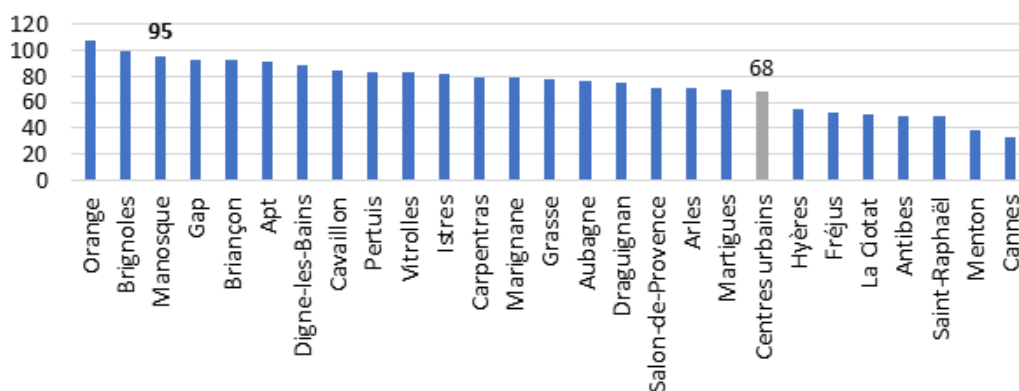
La commune est bien équipée et dotée d'une fonction touristique développée liée à sa situation à mi-chemin entre le parc naturel régional du Luberon et celui du Verdon. Elle est d'autant plus attractive qu'elle accueille désormais des ingénieurs et chercheurs du monde entier. La densité d'emplois est également importante notamment dans l'industrie cosmétique (l'Occitane) et l'agroalimentaire.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 680€, ce qui est plutôt une valeur faible parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble de la région étant de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 21%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 19% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne étant de 20%. Les indicateurs socio-économiques présentent des valeurs moins favorables que pour les autres centres urbains de la classe.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 95m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cette capacité d'achat est la troisième la plus importante parmi les vingt-six centres urbains. Elle est due essentiellement à un prix au m² peu élevée (2 203€). La vacance est très importante : 14% des logements sont inoccupés, contre 9% en moyenne.

Pouvoir d'achat immobilier des ménages (en mètres carrés acquérables - sources DVF, seloger.com, INSEE-Filosofi)



La part des déplacements domicile-travail effectués en mode doux ou en transport en commun est de 19%. Il s'agit d'une proportion inférieure à la moyenne régionale (21%) et surtout, à la valeur pour la classe d'appartenance de Manosque (27%).

Mode de développement

Le périmètre du centre-ville regroupe 49% des habitants de la commune, la moyenne étant de 31%. Le centre-ville concentre également 48% des établissements manosquins (45% en moyenne). Un tiers des surfaces de bureaux, commerces et équipements commencées entre 2016 et 2018 l'ont été dans le périmètre (26% en moyenne).

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 21% : il s'agit d'une valeur supérieure à la moyenne (19%). Elle a assez fortement augmenté entre 2009 et 2019 (+3 points).

Le bâti diffus compte pour 26% des espaces urbanisés. Il s'agit d'une proportion assez faible, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 31%. En revanche, l'extension importante de la zone d'activités et commerciale sur des terres agricoles pose la question des concurrences entre fonctions et du devenir de ce secteur stratégique située dans la plaine de la Durance. Le périmètre de la Zone Agricole Protégée (ZAP) du Val de Durance a pour objectif de préserver et d'éviter la spéculation sur les terres agricoles.

Enjeux

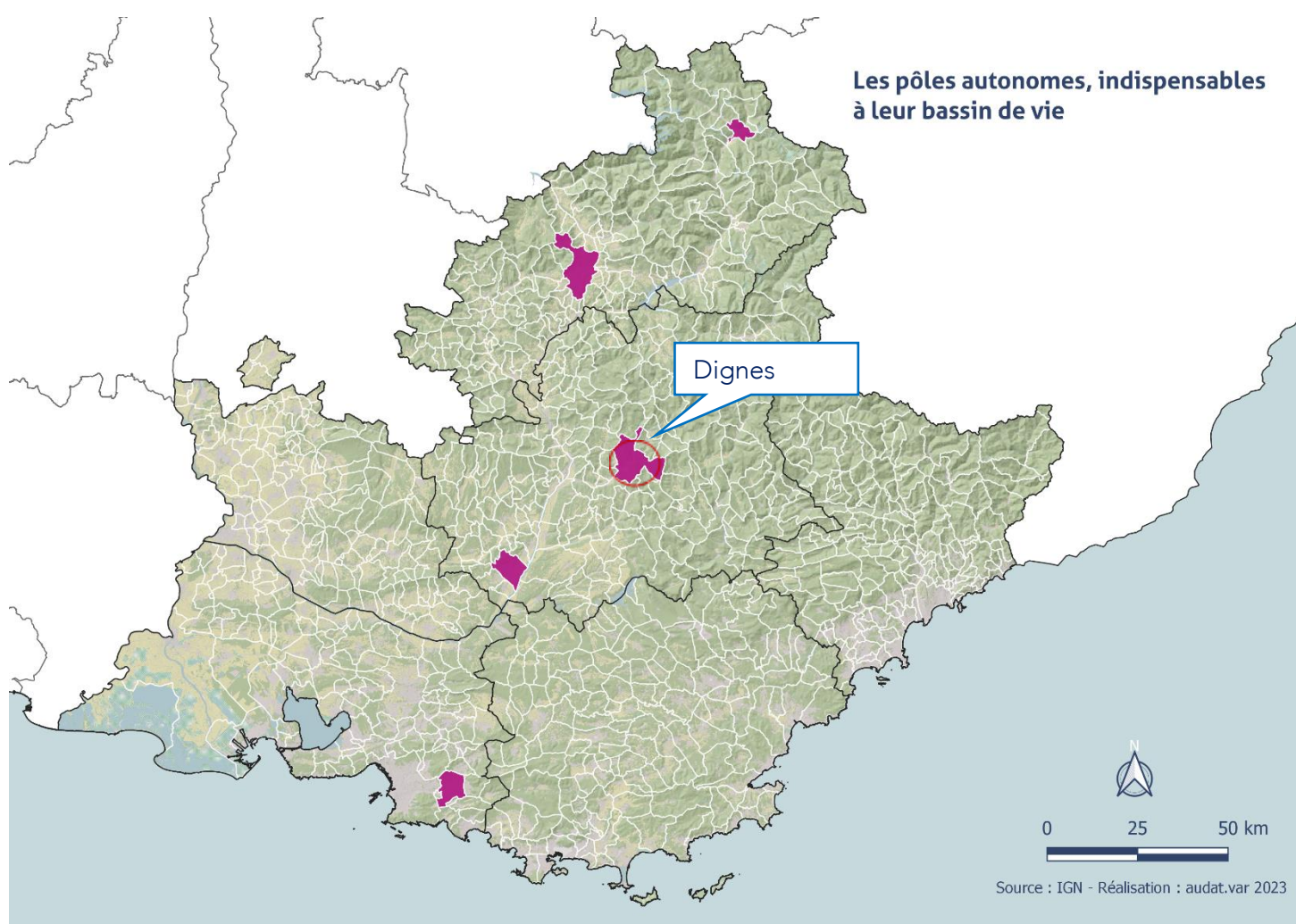
- Pérenniser la politique menée dans le cadre du dispositif national Action Cœur de Ville de revitalisation du centre et de ses abords ; réhabilitation du logement dégradé et lutte contre la vacance, réaménagement de places, développement du commerce de proximité...
- Plus spécifiquement sur les places publiques, la création d'une coulée verte entre le centre et la gare via le parc de Drouille est un enjeu majeur. De même, il s'agira de pérenniser les actions de requalification d'ilots dégradés.
- Apaiser la circulation dans le centre, mettre en place un plan vélo et développer les connexions inter-quartiers.
- Promouvoir une offre nouvelle de parkings à proximité du centre en lien avec la politique d'amélioration des espaces publics.
- Développer une offre d'hébergement touristique à la hauteur de l'ambition de la commune.

- Renforcer le rayonnement de l'économie productive dans la zone (et limiter les extensions commerciales) afin réduire les phénomènes de disparités sociales.
- Agir en faveur de l'insertion des jeunes et l'offre de formation à leur endroit, ainsi que sur le développement de l'offre d'emplois peu qualifiés.

Le projet communal

DIGNES LES BAINS

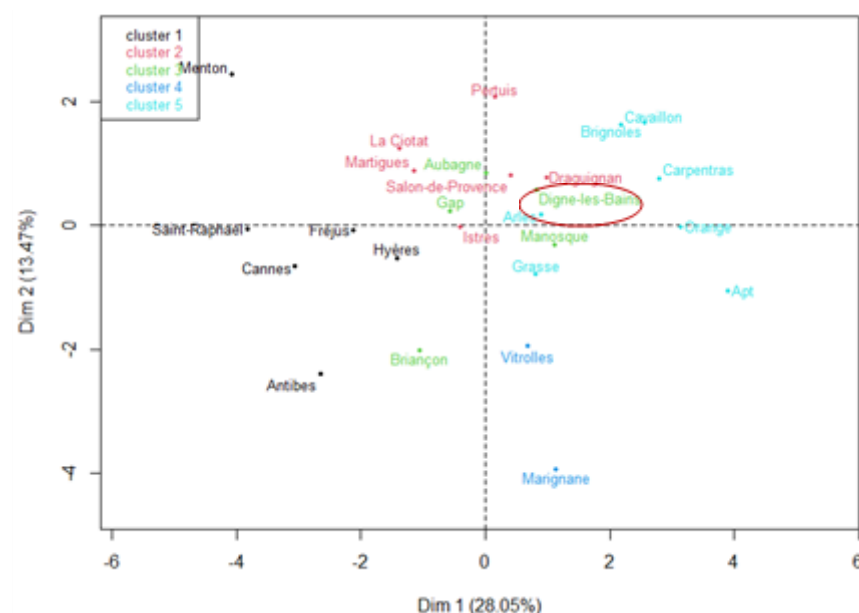
Population (2019) : 16 482 habitants
Espace alpin
Provence Alpes Agglomération



Digne-les-Bains est située dans les Alpes-de-Haute-Provence et fait partie de la Communauté d'agglomération Provence-Alpes Agglomération, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace alpin du SRADDET et compte 16 500 habitants en 2019.

Digne-les-Bains fait partie de la troisième classe de la typologie, celle des pôles autonomes, indispensables à leur bassin de vie. Elle se caractérise par un indice élevé de concentration de l'emploi, un important pouvoir d'achat immobilier des ménages et une forte part des déplacements domicile-travail en modes doux ou transport en commun ; la vacance est également particulièrement forte.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La population de la commune est restée relativement stable entre 2013 et 2019, autour de 16 500 habitants. Le solde migratoire positif (0,18% par an) compense en partie le solde naturel négatif (-0,21% par an).

Avec un tiers de sa population âgée de 60 ans ou plus, Digne-les-Bains est l'un des centres urbains présentant la plus grande proportion de seniors. Les ménages comptent en moyenne 1,86 personnes : il s'agit de la valeur la plus faible parmi les vingt-six centres urbains régionaux (2,09 personnes en moyenne).

Digne pâtit d'une perte d'attractivité sur le plan résidentiel comme économique, notamment liée à sa situation géographique et son enclavement (éloignée de l'A51), ainsi qu'à l'attractivité de certains pôles urbains voisins mieux desservis (comme Manosque ou Sisteron).

Polarisation/attractivité

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a diminué entre 2013 et 2018, passant de 9 200 à 8 900 (-0,60% par an).

Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a également diminué, mais plus modérément (-0,41% par an) : Digne-les-Bains a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement légèrement diminuer, passant de 69,2% à 69,0%. Pour 100 actifs occupés on compte 163 emplois : il s'agit de la cinquième valeur la plus élevée parmi l'ensemble des centres urbains (123 pour 100 en moyenne).

La commune rencontre des difficultés à attirer des entreprises, en lien avec son enclavement mais également du fait du manque de foncier économique disponible. Celui-ci se trouve en effet plutôt le long de l'A51 (Les Mées, Peyruis, Château-Arnoux...) à l'échelle du bassin. L'économie de la commune est portée par un tissu présentiel fort, la stagnation démographique entraîne par conséquent une perte de dynamisme économique. Ce sont notamment les secteurs de la construction et du commerce, transports, services divers qui perdent le plus d'emploi entre 2013 et 2019.

Le nombre d'habitants des communes alentours ayant augmenté entre 2013 et 2019 (0,09% par an), Digne-les-Bains a également vu son poids démographique dans son environnement diminuer légèrement (de 44,9% à 44,7%).

Digne-les-Bains compte 300 lits touristiques pour 1000 habitants, ratio plutôt élevé pour un centre urbain rétrolittoral. Son attractivité touristique est principalement liée à son activité de station thermale qui bénéficie d'une solide réputation nationale. Cette activité attire donc un tourisme lié à la santé et au bien-être, les eaux de Digne étant spécialement recommandées pour les affections respiratoires et la rhumatologie.

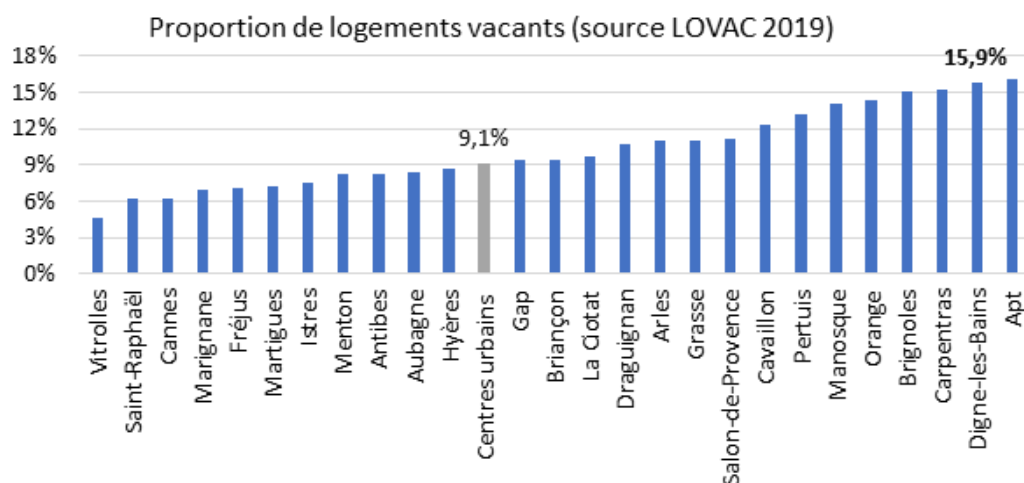
Plus globalement, l'activité touristique de Digne s'axe principalement sur les activités sportives et de pleine nature. Quelques événements culturels alimentent également l'attractivité touristique et économique comme la fête du Corso de la Lavande ayant lieu chaque été. Le patrimoine et la culture sont également des éléments forts de la commune avec la Cathédrale Saint-Jérôme, le musée Gassendi, le CAIRN (Centre d'Art Informel de Recherche sur la Nature) et la maison Alexandra David-Neel.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 686€, ce qui est plutôt une valeur faible parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble de la région étant de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 19%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 18% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne étant de 20%.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 88m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cette capacité d'achat est l'une des plus importantes parmi les vingt-six centres urbains. Elle est due essentiellement à un prix au m² peu élevée (2 253€).

La vacance est très importante : 15,9% des logements sont inoccupés, seconde proportion la plus élevée derrière Apt (16,0%). Elle est notamment à mettre en lien avec le manque d'attractivité de Digne, notamment chez les jeunes ménages, qui peut s'expliquer par un enclavement fort, un manque d'accessibilité et un manque d'équipements.



La part des déplacements domicile-travail effectués en mode doux ou en transport en commun est de 27%. Il s'agit d'une valeur élevée, la cinquième la plus importante mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (21% en moyenne).

Mode de développement

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 7% : il s'agit de la seconde valeur la plus faible parmi les vingt-six centres urbains (19% en moyenne). Cette proportion a, de plus, très peu augmenté entre 2009 et 2019 (+0,23 point). Elle s'explique notamment par la superficie importante de la commune (117 km² contre 88 en moyenne dans les centres urbains).

Le périmètre du centre-ville regroupe 42% des habitants de la commune, la moyenne pour les centres urbains régionaux étant de 31%. Le centre-ville concentre également 64% des établissements dignois (45% en moyenne).

Le bâti diffus compte pour 25% des espaces urbanisés. Il s'agit d'une proportion faible, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 31%.

Enjeux

- Poursuivre le travail mené sur les questions d'habitat (rénovation, réhabilitation) depuis plusieurs années (PIG LHI Centre, RHI THIRORI Ilot Pied de Ville, nouvelle RHI THIRORI Rue de l'ancienne Mairie)
- Améliorer le niveau d'équipement, notamment de santé, et favoriser l'installation de professionnels (manque important de médecins généralistes et spécialistes)
- Favoriser et pérenniser l'implantation de nouvelles entreprises, notamment dans le domaine du BTP
- Prendre en compte les tendances sociodémographiques liées au vieillissement et les impacts en lien.
- Poursuivre la revitalisation du centre-ville
- Renforcer l'attractivité du territoire notamment pour les jeunes ménages.

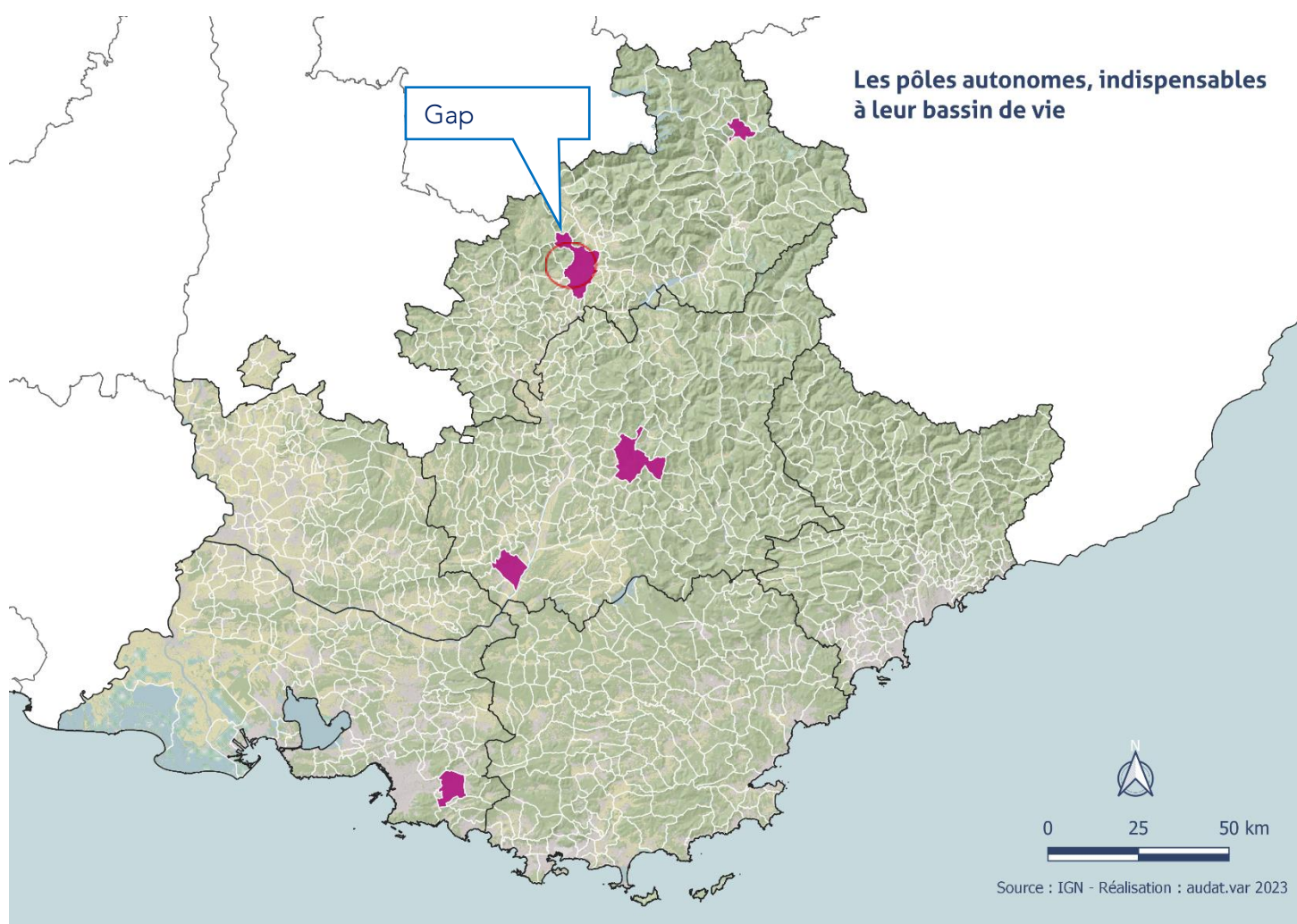
Le projet communal

GAP

Population (2019) : 40 631 habitants

Espace alpin

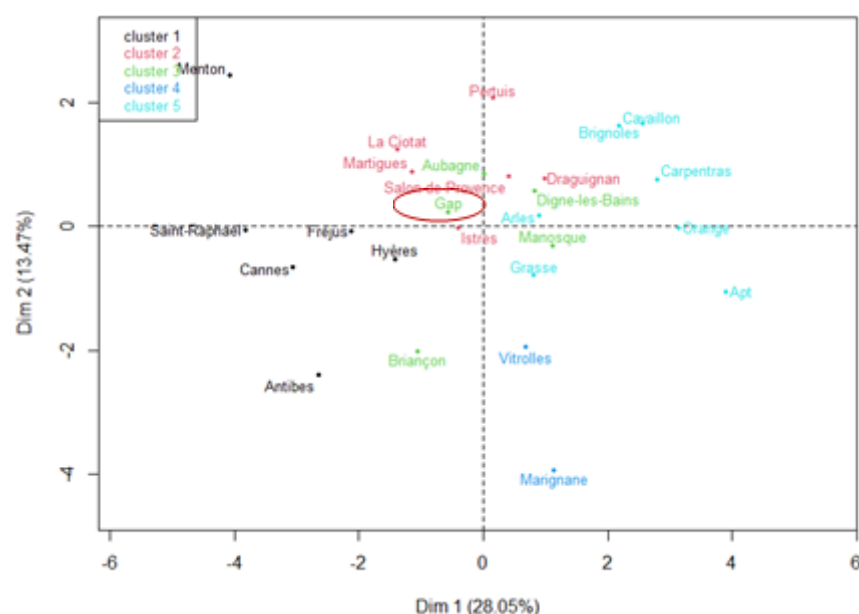
Gap Tallard Durance



Gap est située dans les Hautes-Alpes et fait partie de la Communauté d'agglomération Gap-Tallard-Durance, dont elle est le siège. Elle fait figure de « capitale des Alpes du Sud ». Elle appartient à l'espace alpin du SRADDET et compte 40 600 habitants en 2019.

Gap fait partie de la troisième classe de la typologie, celle des pôles autonomes, indispensables à leur bassin de vie. Elle se caractérise par le pouvoir d'achat immobilier élevé de ses ménages, la fréquence importante des modes doux et des transports en commun dans les déplacements domicile-travail. Le centre-ville a un poids démographique importante dans la commune.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La population de la commune a augmenté entre 2013 et 2019, gagnant 400 habitants. Cela correspond à une croissance démographique de 0,16% par an en moyenne, la valeur pour l'ensemble des centres urbains étant de 0,08% par an. Le solde naturel et le solde migratoire sont tous deux faiblement positifs (0,05% et 0,10% par an).

Les ménages comptent en moyenne 2,00 personnes : il s'agit d'une valeur relativement faible parmi les vingt-six centres urbains régionaux (2,09 personnes en moyenne). Sur la période récente, la commune connaît un vieillissement de sa population marqué, gagnant 1150 personnes de 60 à 74 ans entre 2013 et 2019, représentant 18,5% de la population en 2019. À l'inverse, la part des autres tranches d'âge (0 à 59 ans) est globalement en baisse, notamment chez les plus jeunes (0-14 ans) passant de 17,4% à 15,7% de la population.

Polarisation/attractivité

Le nombre d'habitants des communes alentours ayant augmenté assez fortement entre 2013 et 2019 (0,93% par an), Gap a vu son poids démographique dans son environnement diminuer (de 49,7% à 48,5%).

À l'échelle de la communauté d'agglomération, la croissance démographique est portée principalement par les communes périphériques de Gap comme Curbans, La Freissinouse, Tallard et La Saulce qui accueillent la majorité des nouveaux habitants de l'agglomération. Cette dynamique s'explique notamment par un renouvellement du parc de logements et un taux de construction soutenu dans ces communes, offrant ainsi de nouveaux logements attractifs. Cette dynamique s'inscrit également dans une volonté de la communauté d'agglomération d'orienter la croissance sur les communes en dehors de Gap, et ce pour les prochaines années.

Gap et sa communauté d'agglomération bénéficient d'une économie locale plutôt favorable, tirée par le secteur tertiaire non marchand, moins exposé aux aléas économiques. Le nombre d'emplois implantés dans la commune a augmenté entre 2013 et 2018, passant de 21 500 à 21 600 (0,10% par an). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a également augmenté, mais plus fortement (0,46% par an) : Gap a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement légèrement diminuer, passant de 65,7% à 65,3%. Pour 100 actifs occupés on compte 134 emplois : il s'agit d'une valeur plutôt élevée par rapport à la moyenne des centres urbains (123 pour 100).

L'indice de présence des enseignes préférées des Français est important : 54% des enseignes listées sont représentées à Gap, contre 41% en moyenne dans les centres urbains.

Gap présente de nombreux atouts en termes d'attractivité touristique et économique. Celle-ci est liée à l'importance de l'offre touristique de haute montagne. Cependant, la commune pâtit d'une connectivité très moyenne. Le prolongement de l'A51 jusqu'à Gap fut longuement débattu mais le projet d'extension a été abandonné, quinze kilomètres séparent donc Gap de l'autoroute.

Cadre de vie

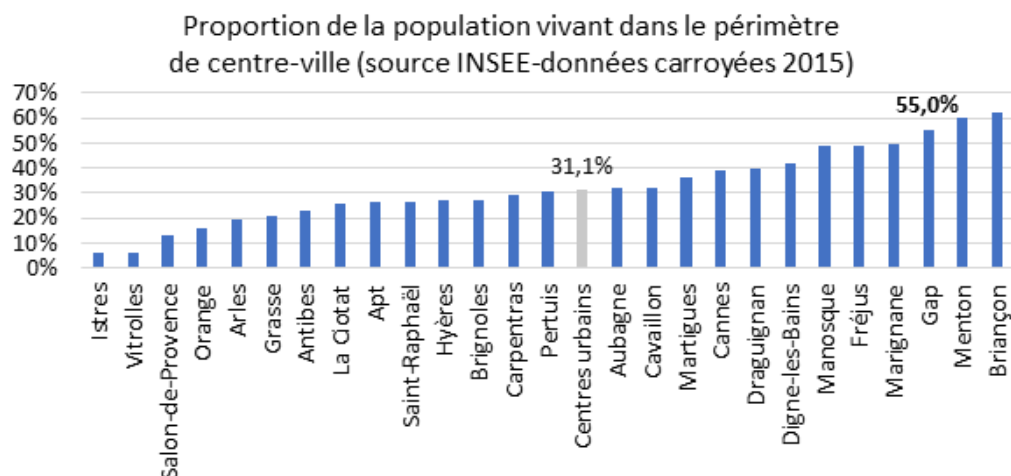
Le niveau de vie mensuel médian est de 1 763€, ce qui est plutôt une valeur plutôt élevée parmi les centres urbains. La moyenne pour l'ensemble de la région étant de 1 779€. Le taux de pauvreté est de 14%, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, 17% ne sont ni en emploi ni en formation, la moyenne étant de 20%. Dans l'ensemble, la valeur des indicateurs socioéconomiques est donc plutôt favorable. À noter cependant l'importance du nombre d'emplois précaires liée à la saisonnalité de l'économie touristique.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 93m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cette capacité d'achat est la quatrième la plus élevée parmi les vingt-six centres urbains. Elle est due à un prix au m² peu élevée (2 430€) et au niveau de revenu des ménages plutôt important.

La part des déplacements domicile-travail effectués en mode doux ou en transport en commun est de 31%. Il s'agit d'une valeur élevée, la quatrième la plus importante mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (21% en moyenne).

Mode de développement

Le périmètre du centre-ville regroupe 55% des habitants de la commune. Il s'agit de la troisième proportion la plus importante parmi les vingt-six centres urbains, la moyenne étant de 31%. Le centre-ville concentre également 62% des établissements gapençais (45% en moyenne). La situation du commerce ne présente pas de signes alarmants et décrit une certaine vitalité commerciale.



La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 14% : il s'agit d'une valeur plutôt faible (19% en moyenne). Elle s'explique notamment par la superficie importante de la commune (110 km² contre 88 en moyenne dans les centres urbains).

Le bâti diffus compte pour 39% des espaces urbanisés. Il s'agit d'une proportion élevée, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 31%.

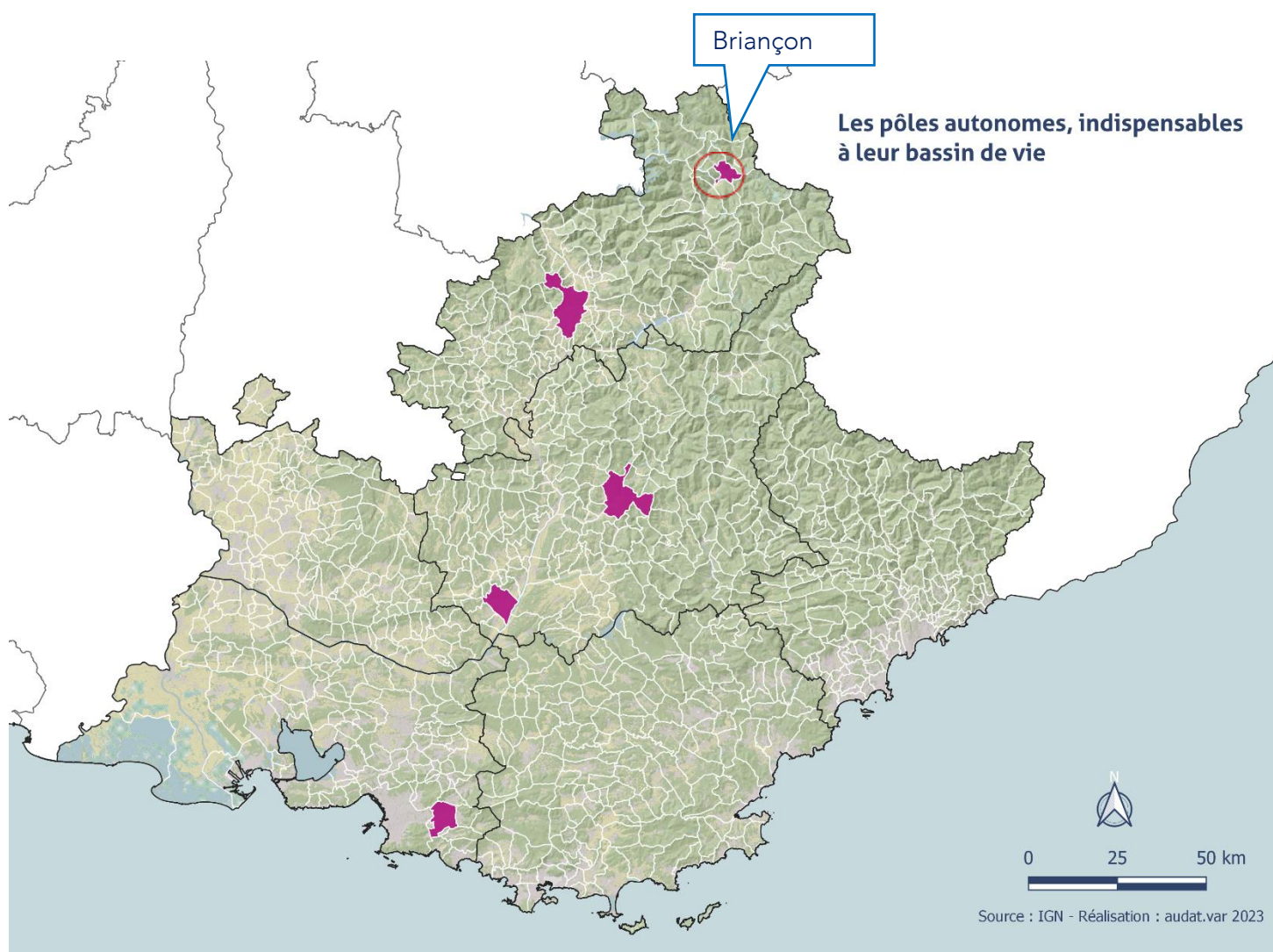
Enjeux

- Diversifier l'offre de logement : renforcer la mixité sociale et fonctionnelle ; inciter le retour des familles en centre-ville
- Améliorer l'accessibilité de la commune et la circulation dans centre-ville : améliorer le stationnement ; développer les pistes cyclables pour assurer une continuité Nord-centre-Sud
- Maintenir et développer l'économie et le commerce en centre-ville
- Renforcer la dimension touristique : capter les touristes de passage vers les stations ; accroître les flux et la durée des séjours notamment en s'appuyant sur l'évènementiel.

Le projet communal

BRIANÇON

Population (2019) : 11 339
Espace alpin
Communauté de communes
du Briançonnais



Briançon est située dans les Hautes-Alpes et fait partie de la Communauté de communes du Briançonnais, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace alpin du SRADDET et compte 11 300 habitants en 2019.

Briançon fait partie de la troisième classe de la typologie, celle des pôles autonomes, indispensables à leur bassin de vie. Elle se caractérise par un poids en termes d'emploi et de population en recul dans son environnement, mais aussi par sa faible proportion de jeunes non-insérés et par la fréquence importante des modes doux et des transports en commun dans les déplacements domicile-travail. Le centre-ville a un poids démographique importante dans la commune.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une importante diminution de population entre 2013 et 2019, perdant 850 habitants. Cette déprise démographique est l'une des plus fortes mesurées parmi les vingt-centres urbains (-1,20% de croissance par an contre 0,08% en moyenne). Elle est essentiellement due à un solde migratoire très défavorable (-1,39% par an), que ne compense qu'en partie le solde naturel positif de la commune (0,18% par an).

Briançon a longtemps attiré de nouveaux arrivants (nationaux et internationaux) en lien avec la qualité de vie (ensoleillement, qualité de l'air), son sanatorium et son attrait touristique, mais aujourd'hui la commune perd des habitants, comme dans l'ensemble de la communauté de communes du Briançonnais. Cela s'explique notamment par le vieillissement de la population et un difficile renouvellement. La part des 15-29 ans passe de 16,5% à 13,9% entre 2013 et 2019 à Briançon alors que celle des 60-74 ans passe de 15,3% à 17,3%.

La faible installation de jeunes ménages pourrait s'expliquer par un coût de l'immobilier en constante augmentation liée en partie à l'attractivité touristique de la commune. La station de ski et les activités sportives sont notamment des facteurs d'attractivité que la commune cherche à renforcer notamment autour du développement de son pôle sportif et la volonté d'attirer des sportifs de haut niveau.

Malgré une tendance au vieillissement sur la période récente, il s'agit d'une commune plutôt jeune : les moins de 15 ans comptent pour 18% de la population, la moyenne étant de 16%. La taille moyenne des ménages est cependant plutôt faible : elle est de 2,03 personnes, contre 2,09 pour l'ensemble des centres urbains régionaux.

À la convergence de 5 vallées (Haute-Durance, Guisane, Clarée, Ayes et Cerveyrette), Briançon connaît un rayonnement historique, équipée d'un réseau de communication dense. C'est une ville centre d'altitude, considérée comme une des villes les plus hautes de France (entre 1 170 et 1 300m). Contrairement à d'autres stations de montagne, Briançon jouit d'une activité dynamique tout au long de l'année et d'une activité touristique en hiver comme en été.

Le contexte géomorphologique de la commune a influencé le développement de la ville, avec un dénivelé de plus de 100 mètres entre le haut (ville historique) et le bas de la ville (à partir du XIXème). Aujourd'hui, le haut, la vieille ville, joue un rôle touristique et le bas de la ville est plus dynamique, concentrant des équipements et commerces.

Polarisation/attractivité

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a diminué entre 2013 et 2018, passant de 11 500 à 10 800 (-1,71% par an). Il s'agit de la baisse la plus importante en termes de taux parmi les centres urbains (-0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a également diminué, mais de manière moins prononcée (-0,64% par an) : Briançon a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement diminuer, passant de 58,5% à 57,2%. Pour 100 actifs occupés on compte 132 emplois : il s'agit d'une valeur supérieure à la moyenne de l'ensemble des centres urbains (123 pour 100).

Le nombre d'habitants des communes alentours étant resté assez stable entre 2013 et 2019, Briançon a également vu son poids démographique dans son environnement diminuer (de 47,0% à 45,0%).

Briançon compte 1 486 lits touristiques pour 1 000 habitants : il s'agit du taux de fonctions touristiques le plus important parmi les centres urbains n'étant pas situés sur le littoral. L'indice de présence des enseignes préférées des Français est faible (29% des enseignes représentées dans la commune contre 41% en moyenne). Cette activité touristique, bénéfique pour l'économie de la commune, renforce cependant l'augmentation des prix de l'immobilier et engendre une importante pression foncière à Briançon, contraignant les locaux et saisonniers dans leur recherche de logement (locations et acquisitions).

Cadre de vie

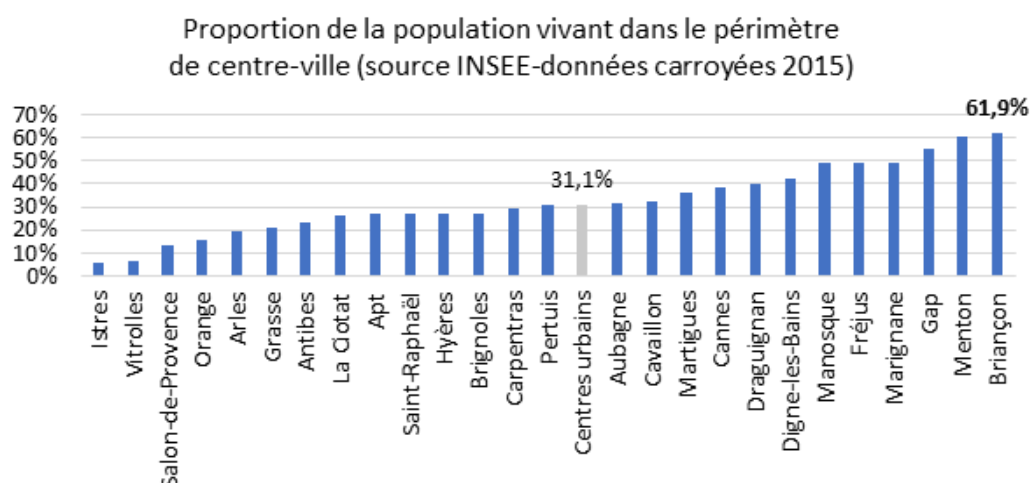
Le niveau de vie mensuel médian est de 1 704€, la valeur pour l'ensemble de la région étant de 1 779€. Parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans, seulement 12% ne sont ni en emploi ni en formation : il s'agit de la proportion la plus faible mesurée parmi les vingt-six centres urbains (19,6% en moyenne).

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 92m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cette capacité d'achat est l'une des plus importantes parmi les vingt-six centres urbains. Elle est due à un prix au m² peu élevé (2 356€) et à un niveau de revenu des ménages situé dans la moyenne des centres urbains.

Près d'un tiers des déplacements domicile-travail se font en mode doux ou en transport en commun. Il s'agit d'une valeur élevée, la troisième la plus importante mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (21% en moyenne).

Mode de développement

Le périmètre du centre-ville regroupe 62% des habitants de la commune. Il s'agit de la proportion la plus importante parmi les vingt-six centres urbains, deux fois supérieure à la moyenne (31%). Le centre-ville concentre également 62% des établissements briançonnais (45% en moyenne). Entre 2016 et 2018, près de la moitié des surfaces commencées de bureaux, commerces ou équipements l'ont été dans le périmètre.



Le bâti diffus compte pour 22% des espaces urbanisés. Il s'agit d'une proportion faible, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 31%.

Enjeux

- Envisager l'évolution de la station de ski aux regards des enjeux liés à la réduction de l'enneigement, au réchauffement climatique et aux conflits d'usage liés à l'eau (agriculture/pistes de ski)
- Prendre en compte et réguler la pression foncière et l'augmentation du prix de l'immobilier liées à l'activité touristique (problématique de logement pour les locaux et saisonniers)
- Prendre en compte et anticiper les enjeux liés au télétravail, notamment en lien avec la connexion de Briançon à Paris par le train de nuit
- Réenvisager les relations d'inter territorialité entre Briançon et l'Italie (deux heures en voiture de Turin) actuellement peu marquées, en lien avec le potentiel projet de connexion Lyon-Turin
- Réaffirmer le rôle de centralité de Briançon au sein de son bassin de vie, face à un niveau d'équipement correct dans les communes environnantes (notamment équipement sportifs)
- Renforcer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (pistes cyclables avec l'essor du vélo électrique, lignes et fréquence des bus)
- Poursuivre la revitalisation du centre-ville, amorcée par le projet Action cœur de ville
- Inscrire le patrimoine architectural VAUBAN (classé UNESCO) dans des projets de développements économiques complémentaires au tourisme (développement des métiers de la restauration de monuments).

Le projet communal

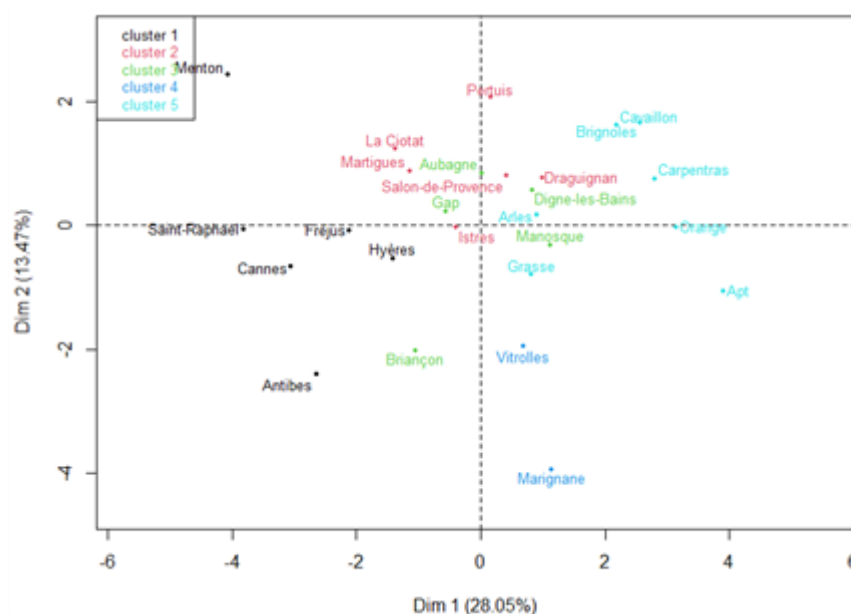
2.4| VITROLLES ET MARIGNANE

Centres urbains appartenant à la quatrième classe / Vitrolles et Marignane



La quatrième classe de la typologie regroupe deux centres urbains régionaux : Vitrolles et Marignane. Il s'agit de deux communes limitrophes situées dans les Bouches-du-Rhône, sur les rives de l'Étang de Berre. Elles font partie de la Métropole d'Aix-Marseille Provence. Vitrolles et Marignane regroupent 65 700 habitants. Avec 1 100 habitants au km², il s'agit de la classe présentant la densité la plus forte.

Position des centres urbains sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



La classe se caractérise en premier lieu par un indicateur de concentration de l'emploi très élevé, nettement supérieur à la moyenne des centres urbains régionaux (187 pour 100 contre 123 pour 100). Le recours aux modes doux et aux transports en commun est peu fréquent. Les centres-villes ont un poids relativement faible en matière de population et d'activité. La part du bâti diffus est faible, tout comme celle des logements vacants. Il s'agit également de communes où les familles avec enfants sont surreprésentées.

Les enjeux principaux qui se posent à ces communes sont :

- Renforcer les complémentarités entre Marignane et Vitrolles
- Améliorer la fonction résidentielle pour renouer avec l'attractivité
- Requalifier les centralités

Cadrage

Les populations des deux communes sont proches : 33 300 pour la première et 32 400 pour la seconde. Ces populations ont baissé entre 2013 et 2019, au rythme de -0,57% par an pour Vitrolles et de -0,80% par an pour Marignane. Le moteur de ces pertes de population est le solde migratoire, assez nettement négatif. Vitrolles (solde migratoire relatif de -1,39% par an) et Marignane (-1,35% par an) font partie des centres urbains où la balance entrées-sorties est la plus défavorable. En revanche, les soldes naturels des deux communes sont les plus favorables mesurés (0,82% par an pour Vitrolles, 0,55% pour Marignane). Toutefois, même si ces communes sont relativement jeunes, elles ne sont pas épargnées par le vieillissement de la population. Sous l'effet des pertes de population, celui-ci s'accélère, la population jeune étant en baisse alors que celle des seniors progresse.

Ce constat pose la question des perspectives démographiques pour ces communes, lesquelles pourraient toutefois connaître une nouvelle dynamique avec les importants projets de renouvellement urbain que connaissent ces communes. Si une nouvelle dynamique démographique semble s'enclencher à Vitrolles, elle reste à créer à Marignane.

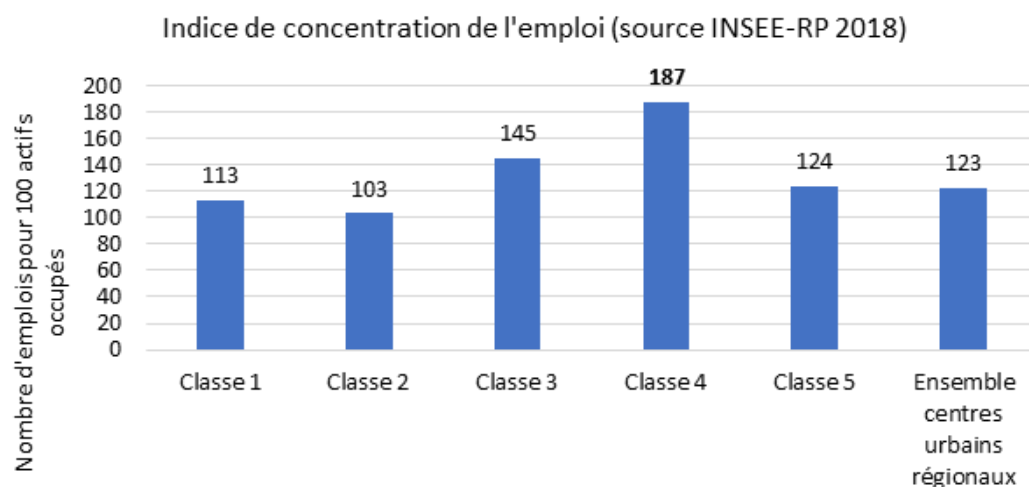
Les ménages comptent 2,40 personnes en moyenne à Vitrolles et Marignane. Pour l'ensemble des centres urbains, la valeur est de 2,09 personnes. Il s'agit donc de communes au profil plutôt familial : les moins de quinze ans constituent 20% de la population, contre 16% en moyenne dans les centres urbains régionaux. Il s'agit de la proportion la plus élevée parmi les cinq classes de la typologie.

Le nombre d'emplois de la classe a diminué entre 2013 et 2018 (-0,20% par an). Cependant, les trajectoires des deux communes sont différentes : Vitrolles a gagné des emplois (0,20% par an) tandis que Marignane en perdu (-0,57% par an). Le scoring de niveau de centralité établi par la FNAU est de 734. Il s'agit d'une valeur faible, la moyenne pour les vingt-six centres anciens étant de 943. Elle s'explique surtout par la faible présence d'équipements administratifs et culturels.

Polarisation/attractivité

Il y a en moyenne dans cette quatrième classe 189 emplois pour 100 actifs occupés. Il s'agit d'un ratio nettement supérieur à la moyenne des centres urbains (123 pour

100), le plus élevé parmi les cinq classes. Les valeurs affichées par Vitrolles et Marignane (186 et 189 pour 100) sont, de loin, les plus élevées mesurées parmi les vingt-six centres urbains régionaux. Le poids des communes dans leur environnement en termes d'emploi a légèrement augmenté (de 39,8 à 39,9%), le nombre d'emplois dans les communes alentours ayant diminué plus fortement qu'à Vitrolles et Marignane (-0,28% par an contre -0,20%).



Vitrolles et Marignane ont en revanche vu reculer leur poids démographique dans leur environnement (de 32,6 à 31,3%) : si les deux centres ont connu des pertes de population entre 2013 et 2019, ce n'est pas le cas des communes alentours, dont le nombre d'habitants a augmenté (0,29% par an).

Il y a dans les deux communes de cette quatrième classe 95 lits touristiques pour cent habitants. Il s'agit de la valeur la plus faible mesurée parmi les cinq clusters issus de la typologie.

Cadre de vie

Les déplacements domicile-travail se font pour 11% en transports en commun ou en modes actifs. Il s'agit d'une proportion très faible (18% en moyenne pour les centres urbains). Les valeurs pour Vitrolles et Marignane sont parmi les plus faibles mesurées, avec celles de Martigues et d'Istres, deux autres communes du pourtour de l'Étang de Berre. Cela s'explique par la localisation des sites d'emplois encore mal connectés en transport en commun mais aussi par une déconnexion forte entre les lieux de résidence et les lieux de travail. L'écart est très marqué sur les modes actifs, permettant 6% des déplacements domicile-travail contre 14% en moyenne. La mise en place récente d'un BHNS (Zenibus) entre les Pennes-Mirabeau et Marignane (en passant par Vitrolles) pourrait permettre de faire évoluer cette tendance, bien que ce nouvel équipement ne desserve pas certains pôles d'emplois majeurs comme Marseille et Aix.

Le niveau de vacance est faible : 6% des logements sont inoccupés, contre 8% en moyenne dans les centres urbains régionaux. Cette proportion est la plus faible mesurée parmi les cinq classes de la typologie. Au bout de vingt ans de crédit immobilier, un couple avec deux enfants disposant du revenu médian de la zone peut prétendre à l'achat d'un appartement de 80 m² ; la moyenne, pour les centres urbains, est de 68 m². Le prix au m² est assez peu élevé (2 600€ contre 2 777€ pour l'ensemble des centres urbains).

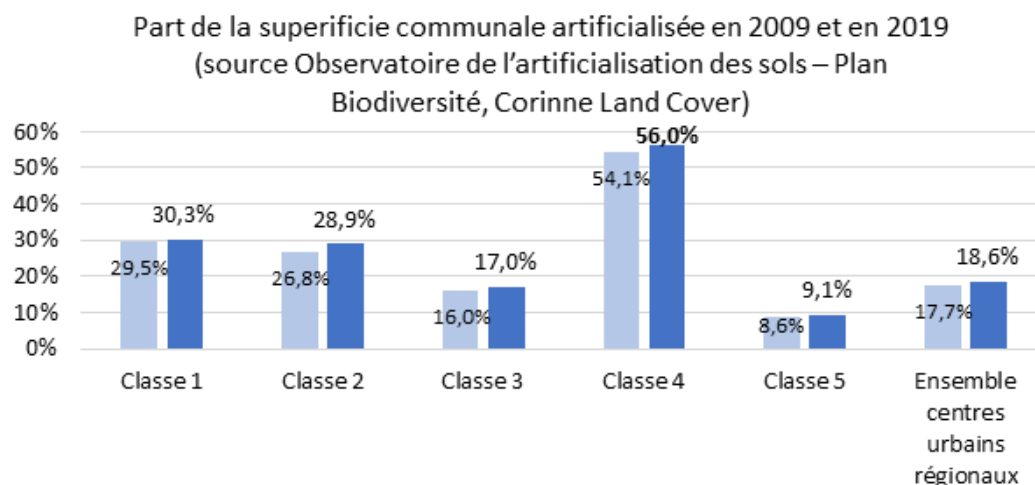
La médiane du niveau de vie des deux communes se situe sous la moyenne régionale (1 750€ pour Vitrolles et 1 732€ pour Marignane contre 1 799€). Autre

indicateur socioéconomique, la part des jeunes adultes ni en emploi ni en formation est de 21%, soit un point de plus que la moyenne des centres urbains. L'indicateur d'accessibilité potentielle aux médecins généralistes est le plus faible mesuré parmi les cinq classes (3,7 contre 4,5 en moyenne dans les centres urbains).

Mode de développement

En termes de population, d'établissements et de surfaces de bureaux, d'équipements ou de commerces commencés, le poids du centre-ville est faible. Les périmètres ne concentrent que 27% des habitants contre 31% en moyenne dans les centres urbains ; 14% des établissements (45% en moyenne) ; et 2% des surfaces commencées d'équipements, de commerces ou de bureaux (26% en moyenne).

La part des espaces artificialisés est de 56%, contre 19% en moyenne. Il s'agit de la valeur la plus élevée parmi les cinq classes. Elle a gagné 1,9 point entre 2009 et 2019, contre 0,9 point en moyenne dans les centres urbains.



Cette quatrième classe se caractérise également par une faible proportion du bâti diffus dans les espaces urbanisés : celle-ci est de 5%, contre 22% pour l'ensemble des centres urbains régionaux. Au sein de ceux-là, la valeur affichée par Marignane (2%) est la plus faible. Celle-ci s'explique par les importantes contraintes à l'urbanisation que connaît la commune (PEB).

Enjeux

Au regard des caractéristiques de ce groupe de communes, trois enjeux apparaissent prioritaires :

Renforcer les complémentarités entre Marignane et Vitrolles

Ces deux communes se jouxtent et ont des enjeux partagés en particulier en termes de développement économique mais aussi de mobilité (gare, connexion aéroport). Avec la présence de l'aéroport mais aussi de grands employeurs irriguant tout un tissu économique local, elles forment un nœud stratégique pour la Métropole. Organiser une meilleure complémentarité de leur positionnement dans les fonctions économiques, commerciales mais aussi résidentielles est un enjeu.

Au-delà de cette articulation programmatique, la connexion entre ces deux communes est une priorité. Celle-ci passe en premier lieu par une amélioration de la desserte en transports en commun. Pour cela l'enjeu est de poursuivre les projets de TCSP engagés et inscrits au plan mobilités et de connecter les zones d'emploi pour favoriser un report modal vers les transports en commun. Renforcer le partenariat avec les grandes entreprises locales pour mieux articuler leur stratégie de mobilité à celle portée par les collectivités est un levier potentiel.

Améliorer la fonction résidentielle pour renouer avec l'attractivité

Pôle d'emplois majeur pour le nord et l'est de l'étang de Berre, ces communes peinent à attirer de nouveaux habitants. Une part importante d'actifs travaillent dans ces communes mais n'y résident pas, c'est en particulier le cas pour les cadres. L'enjeu pour Marignane et Vitrolles est de retrouver une attractivité résidentielle pour conforter la proximité entre lieu d'emploi et lieu de vie et limiter les déplacements pendulaires. L'enjeu d'attractivité est aussi un levier démographique pour renouer avec une dynamique de croissance de la population dans un contexte où l'équilibre démographique de ces communes est très fragile.

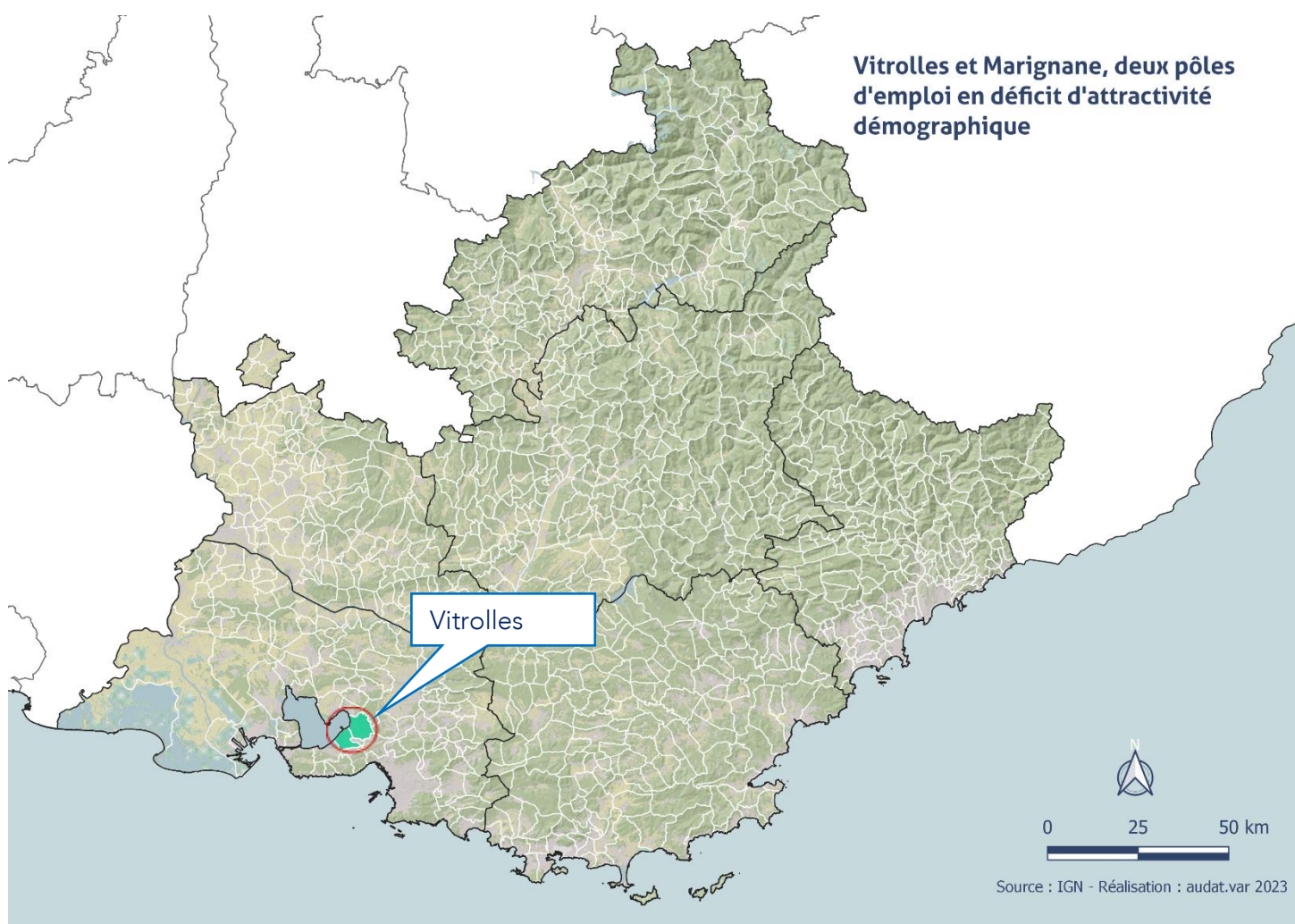
Requalifier les centralités

Même si elles ont des caractéristiques très différentes, un centre-ancien pour Marignane et un centre urbain moderne pour Vitrolles, ces deux communes portent un enjeu de restructuration et d'affirmation de leur centralité. Pour ce faire, elles ont toutes deux entamé des démarches ambitieuses (PRU à Vitrolles et PNRQAD à Marignane). Poursuivre et accompagner dans le temps ces démarches est un enjeu pour renforcer la place de ces centres dans la vie communale. Au regard des contraintes à l'urbanisation que connaissent ces communes, la restructuration de leur centre est un enjeu pour retrouver diversité résidentielle et attractivité.

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE

VITROLLES

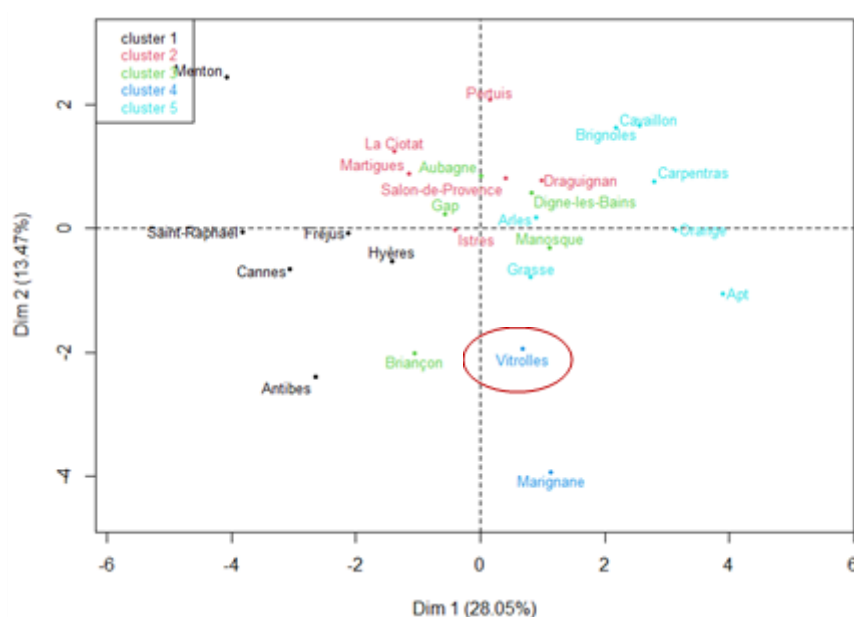
Population (2019) : 33 333
Espace provençal
Métropole Aix Marseille Provence



Vitrolles est située dans les Bouches-du-Rhône, sur les rives de l'Étang de Berre, et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 33 300 habitants en 2019.

Avec la commune limitrophe de Marignane, Vitrolles constitue le quatrième groupe de la typologie. Elle se caractérise par conséquent par un fort indice de concentration de l'emploi, une part peu élevée de bâti diffus dans ses espaces urbanisés ainsi que par un faible recours aux modes doux et aux transports en commun dans les déplacements domicile-travail.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

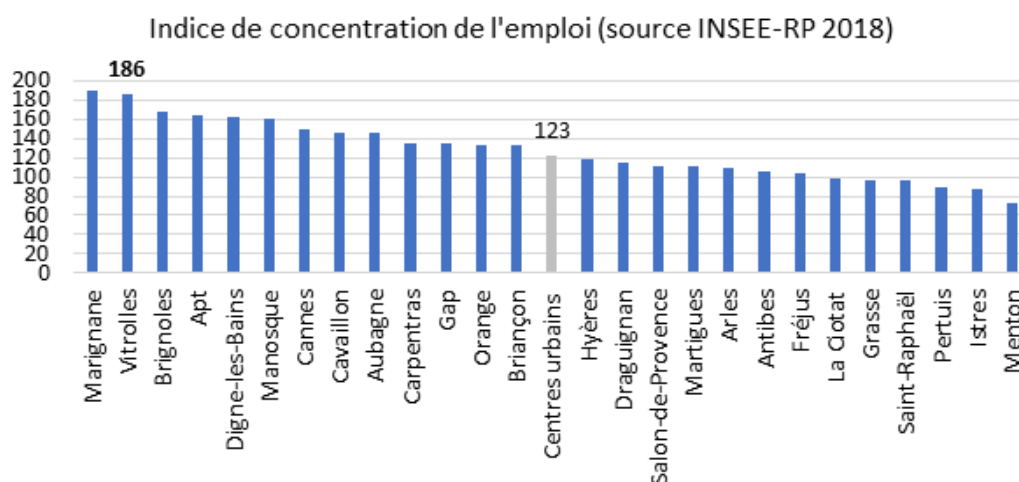
La commune a connu une diminution de population assez forte entre 2013 et 2019, ayant perdu près de 1 200 habitants. Cette perte de population est l'une des plus fortes parmi les vingt-six centres urbains (-0,57% par an contre 0,08% en moyenne). Elle est due à un solde migratoire fortement négatif (- 2 825 personnes). Le solde naturel est en revanche nettement positif (+ 1 665).

Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 21% de la population, soit la valeur la plus élevée mesurée parmi les centres urbains régionaux (16% en moyenne). La taille moyenne des ménages est également la plus élevée parmi les centres : elle est de 2,46 personnes à Vitrolles, contre 2,09 en moyenne. Il est toutefois à noter que certains quartiers pavillonnaires connaissent depuis quelques années un important renouvellement sociologique et démographique. Plus généralement, le profil « atypique » de la commune sur le plan démographique lié à son statut de ville nouvelle tend à se « normaliser » et à se rapprocher des moyennes observées dans d'autres communes (CSP, âge, profil démographique, etc.).

Ville nouvelle, Vitrolles a connu un développement exceptionnel dans les années 1970 et 1980, avec une population multipliée par 7 (5 000 habitants en 1968, 35 000 habitants en 1990). En parallèle, la commune a été couverte par d'importantes zones d'activité et d'une zone commerciale parmi les plus importantes de la métropole.

Polarisation/attractivité

Vitrolles est un pôle d'emplois majeur de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, notamment lié à la présence de plusieurs zones d'activités. Plus de 23 600 emplois sont implantés à Vitrolles, pour 12 700 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 186 pour 100, soit la seconde valeur la plus élevée des 26 centres urbains régionaux, après celle de Marignane. La commune a gagné 200 emplois entre 2013 et 2018 (de 23 400 à 23 600). Le poids du centre urbain en termes d'emplois a augmenté par rapport à ses environs (de 39,3% à 40,2%), du fait d'une diminution du nombre de postes dans les communes alentours. Pour le nombre d'habitants, l'inverse s'est produit : les localités environnantes ont perdu de la population mais à un rythme moindre (-0,36% par an). Le poids démographique de Vitrolles a donc diminué, passant de 34,3% à 34,0%.



Cadre de vie

Seulement 13% des déplacements domicile-travail se font par les modes doux ou les transports en commune, la moyenne pour les centres urbains régionaux étant de 20%. Cela s'explique par la configuration de la commune, laquelle connaît de nombreuses coupures urbaines. Des axes cyclables ont été développés et restent à compléter à travers la mise en place du plan de mobilité métropolitain. La commune dispose d'une gare mais qui reste plutôt dédiée la desserte de l'aéroport (VAMP), ainsi que de la desserte du bus à haut niveau de services Zenibus reliant Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles et les Pennes-Mirabeau. À noter que le projet d'extension du bus à haut niveau de services est programmé mais non encore réalisé.

Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est assez important : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 82m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cela s'explique par des prix immobiliers moins élevés qu'en moyenne, attractifs pour les jeunes Vitrollais. Toutefois, cet avantage compétitif par le prix n'est pas suffisant pour maintenir l'attractivité résidentielle de la commune. Les salariés des zones d'emplois à proximité sont peu à résider à Vitrolles.

La vacance est très faible : 5% des logements sont inoccupés, soit la valeur la plus faible parmi les vingt-six centres urbains régionaux. Cette valeur s'explique en partie par le fort taux de logements sociaux présent sur la commune (plus de 30%). Deux quartiers prioritaires sont recensés à Vitrolles (La Frescoule et Secteur Centre). À ce titre, le Secteur Centre, est inclus dans le NPNRU (faisant par ailleurs suite au PRU des Pins).

Le niveau de vie médian est inférieur à la moyenne régionale (1 733€ par mois contre 1 779€). La part des jeunes n'étant ni en formation, ni en emploi est légèrement supérieure à la valeur pour l'ensemble des centres urbains de la région (21,3% contre 19,7%). Le taux de chômage global reste élevé et les activités touristiques peu développées (l'offre hôtelière est liée à la proximité de l'aéroport).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à Vitrolles est faible (7,6% contre 30,1% en moyenne). La superficie de la commune est à 46,1% artificialisée, soit une valeur

nettement supérieure à la moyenne des centres urbains (18,6). Cela s'explique en partie par la faible superficie de la commune (3 658 ha contre 8 826 en moyenne dans les centres urbains régionaux).

La commune s'est largement développée en dehors de son centre historique, en contrebas, autour de ses zones d'activité, créant ainsi un nouveau centre urbain. Le périmètre du centre-ville concentre à peine 6% de la population. Ce poids démographique est le plus faible mesuré parmi les vingt-six centres urbains régionaux. La surface de bureaux, commerces ou équipements démarrée récemment dans le périmètre du centre-ville est nulle. Cela s'explique par la dévitalisation de ce centre qui compte un tissu d'entreprises, d'artisans et de commerces peu important.

Il convient toutefois de noter que sa géographie particulière (proximité avec les rives de l'Etang de Berre, l'arbois et ses cuestas, Valbacole...) contraint son développement. À ce titre, la ville a expérimenté depuis de nombreuses années le concept de « renouvellement urbain » en privilégiant un urbanisme relativement « dense » et peu consommateur d'espaces naturels ou agricoles.

Enjeux

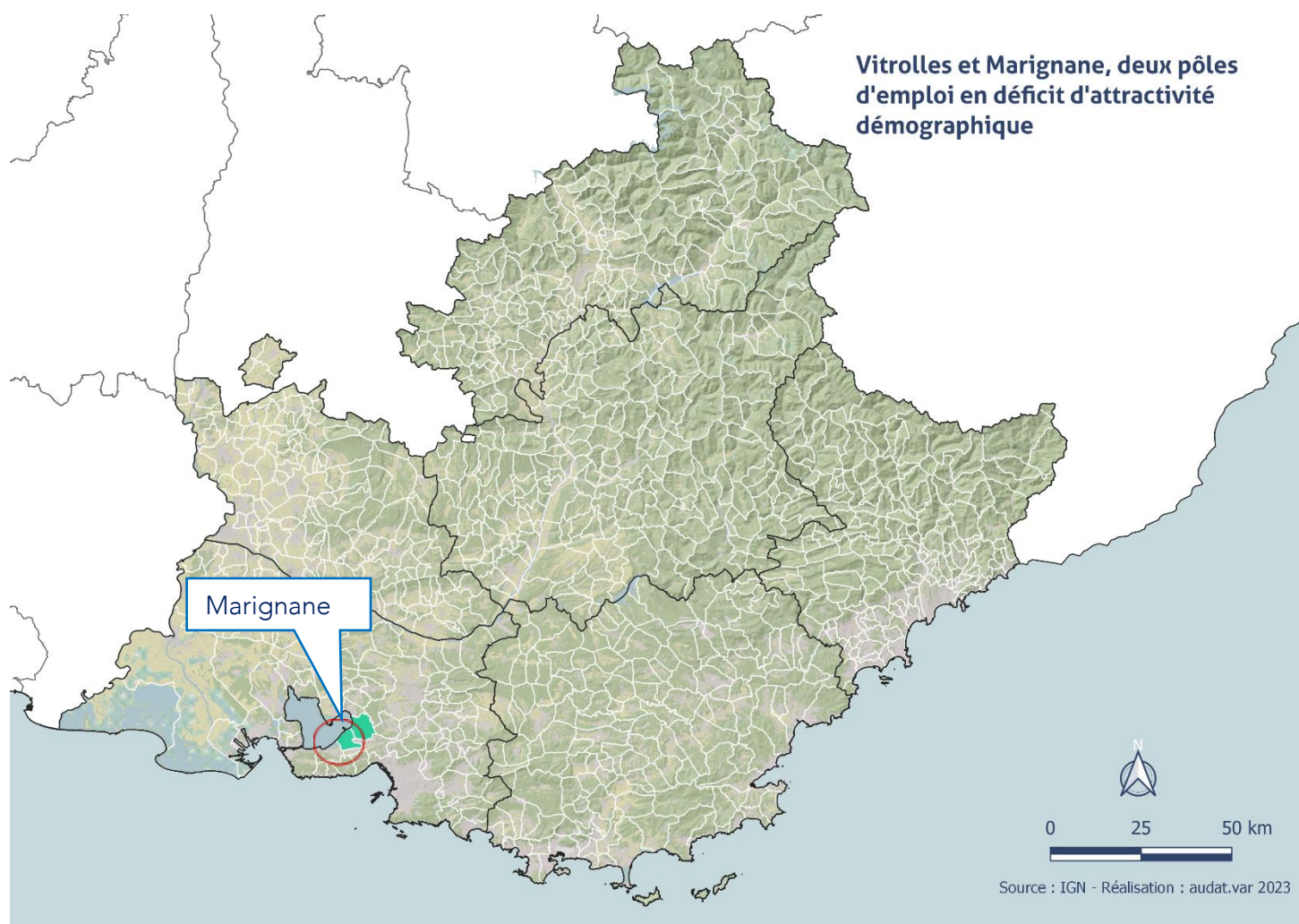
- Renforcer l'attractivité résidentielle de ce territoire pour conforter la proximité entre lieu d'emploi et lieu de vie.
- Finaliser la transformation du centre urbain actuel (Secteur Centre – les Pins) et le quartier du Frescoule à travers les interventions du NPNRU.
- Atténuer les « coupures urbaines » Est-ouest (autoroute, RN 113, voie ferrée et aéroport) afin d'améliorer le lien centre-ville / secteur des Etangs (via la gare et le BHNS). À noter, le réaménagement du secteur Cap Horizon (gare haute, extension ...) en lien avec le développement du BNHS (Actuel Zenibus entre Les Pennes et Marignane par Vitrolles/ projet de prolongement 2025) qui devraient contribuer à améliorer la situation.
- Poursuivre les projets de TCSP en lien avec les communes voisines de Marignane, Saint-Victoret et les Pennes-Mirabeau et connecter les zones d'emploi pour favoriser un report modal vers les transports en commun.
- Diversifier les « moteurs économiques » de la commune et développer une offre plus endogène et en adéquation avec les profils des demandeurs d'emploi.
- Anticiper les impacts du vieillissement de la population (notamment dans le parc social) ; adaptation des logements, offre de commerces et services, espaces publics...
- Requalifier l'entrée de ville RN113 et recomposer la zone commerciale « Grand Vitrolles ».

Le projet communal

MARIGNANE

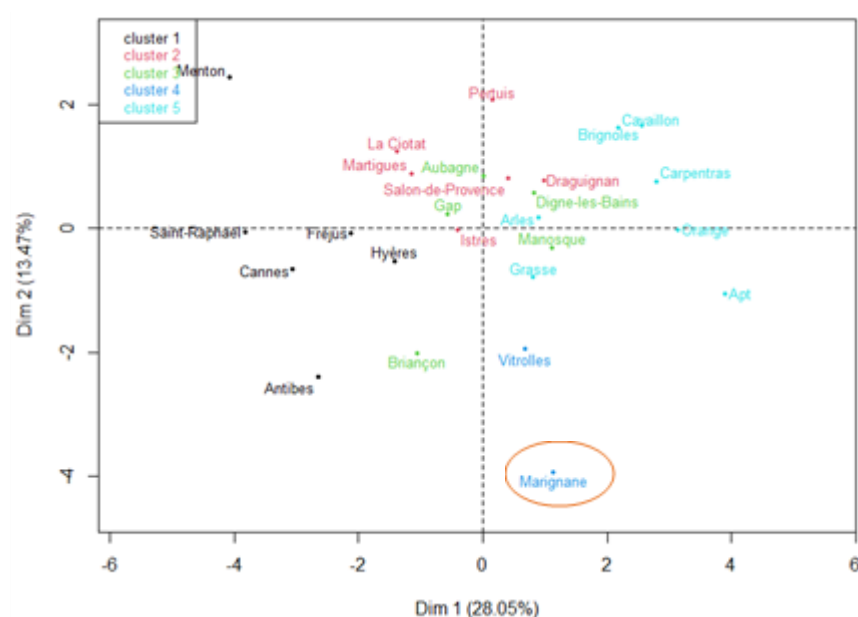
Population (2019) : 32 384
Espace provençal
Aix Marseille Provence Métropole

**Vitrolles et Marignane, deux pôles
d'emploi en déficit d'attractivité
démographique**



Marignane est située dans les Bouches-du-Rhône, sur les rives de l'Étang de Berre, et fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 32 384 habitants en 2019. Avec la commune limitrophe de Vitrolles, Marignane constitue le quatrième groupe de la typologie. Elle se caractérise par conséquent par un fort indice de concentration de l'emploi, une part peu élevée de bâti diffus dans ses espaces urbanisés ainsi que par un faible recours aux modes doux et aux transports en commun dans les déplacements domicile-travail.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



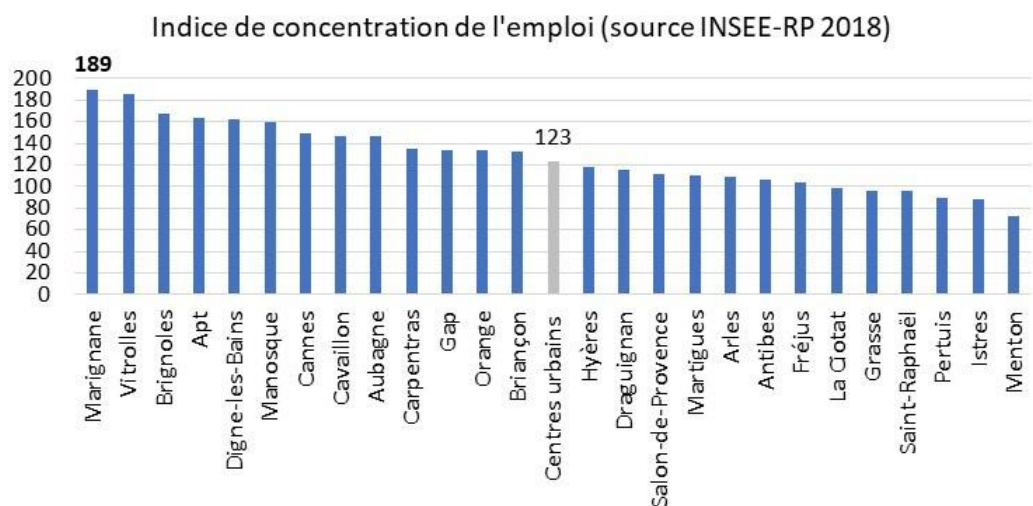
Cadrage

La commune a connu une diminution de population assez prononcée entre 2013 et 2019, ayant perdu 1 600 habitants. Il s'agit du troisième taux d'évolution annuel moyen de la population le plus faible parmi les vingt-six centres urbains (-0,80%). Cette baisse est due à un solde migratoire fortement négatif (- 2 690 personnes), tendance que connaît la commune depuis plusieurs décennies. Toutefois, sur la période récente ce solde négatif n'est plus compensé par le solde naturel, pourtant assez largement excédentaire (+ 1 088).

Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 19% de la population contre 16% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La taille moyenne des ménages est également plus élevée que la moyenne (2,34 personnes contre 2,09 en moyenne).

Polarisation/attractivité

Marignane est un pôle d'emplois majeur de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, notamment lié à la présence de plusieurs zones d'activités et d'Airbus Hélicoptère. Près de 24 000 emplois sont implantés à Marignane, pour 12 500 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 189 pour 100, soit la valeur la plus élevée des 26 centres urbains régionaux. Cependant, la commune a perdu 700 emplois entre 2013 et 2018 (de 24 500 à 23 800). Le nombre de postes dans l'environnement de Marignane étant resté stable, le poids du centre urbain en termes d'emplois a diminué par rapport à ses environs (de 40,3% à 39,5%). Il en va de même pour les nombres d'habitants et d'établissements (de 31,0% à 28,9% des habitants et de 23,2% à 21,8% des établissements).



Cadre de vie

Les modes doux ou les transports en commun sont utilisés pour seulement 9% des déplacements domicile-travail. La moyenne pour les centres urbains régionaux étant de 20%, cette proportion apparaît faible. Cela s'explique par la configuration de la commune, laquelle connaît de nombreuses coupures urbaines. Des axes cyclables ont été développés et restent à compléter. La commune dispose d'une gare mais plutôt enclavée et d'un bus à haut niveau de services qui n'est pas

connecté aux zones d'activités et à la gare routière de Vitrolles. Celle-ci est située à proximité de la commune et très importante en termes de flux. Le projet d'extension du bus à haut niveau de services est programmé mais non encore réalisé.

Le pouvoir d'achat immobilier des ménages est assez important : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 78m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cela s'explique par des prix immobiliers moins élevés qu'en moyenne, attractifs pour les jeunes marignanais. Toutefois, cet avantage compétitif par le prix n'est pas suffisant pour maintenir l'attractivité résidentielle de la commune. Les salariés des zones d'emplois à proximité sont peu à résider à Marignane. La vacance est faible (7%) mais très concentrée dans le centre-ancien en cours de rénovation. La commune a acheté progressivement le patrimoine dégradé et vacant pour le remettre sur le marché, opération en cours. La mise en œuvre d'un Programme national de revitalisation des quartiers anciens dégradés est en cours pour une rénovation complète du cœur de ville.

Les indicateurs socioéconomiques sont au niveau de la moyenne pour les centres urbains, autant au niveau du taux de pauvreté (18%), que de la part des jeunes sans emploi ni formation (20%). Le niveau d'études des habitants est faible et, pour les femmes, les problématiques d'accès à l'emploi sont importantes. Avec 58%, le taux d'emploi des femmes est de 10 points inférieur à celui des hommes. De même, elles sont plus faiblement diplômées, 33% d'entre elles sont en 2018 sans diplôme ou avec un niveau BEPC/DNB. Le niveau de vie mensuel médian est légèrement inférieur à cette moyenne (1 732€ contre 1 799€).

Mode de développement

La part du bâti diffus mesurée à Marignane est la plus faible parmi les vingt-six centres urbains (2,3%). La superficie de la commune est à 71,7% artificialisée, soit l'une des valeurs les plus importantes mesurées parmi les centres urbains (18,6% en moyenne), ce qui s'explique en partie par sa faible superficie (2 316 ha contre 8 826 en moyenne dans les centres urbains régionaux).

La commune est lourdement impactée par les nuisances de l'aéroport Aix-Marseille Provence. Une grande partie de la commune est couverte par la zone la plus contraignante du Plan d'Exposition au Bruit. Ce facteur explique en partie la faible présence de bâti diffus.

La commune s'est largement développée sous forme de copropriétés puis de lotissements avec le développement économique et résidentiel récent. Le rythme de construction de logements dans la commune reste toutefois faible. C'est le développement économique qui explique les développements récents, malgré la perte de 700 emplois dans la commune. Une partie non négligeable de cette superficie (4%) a été artificialisée entre 2013 et 2019 : aucun centre urbain ne présente une valeur supérieure à celle-ci.

Le périmètre du centre-ville concentre près de la moitié des habitants de Marignane. En revanche, celui-ci pèse assez peu en termes d'établissements comptant un salarié ou plus (36% sont implantés en centre-ville contre 45% en moyenne dans les centres urbains régionaux) et de surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements commencées (15% contre 26%). Cela s'explique par la dévitalisation de ce centre qui compte un tissu d'entreprises, d'artisans et de

commerces peu important mais qui fait l'objet d'interventions visant sa revitalisation.

Enjeux

- Renforcer l'attractivité résidentielle de ce territoire pour conforter la proximité entre lieu d'emploi et lieu de vie.
- Finaliser la transformation du centre historique à travers les interventions du PNRQAD et le projet municipal
- Poursuivre les projets de TCSP en lien avec la commune voisine de Vitrolles et connecter les zones d'emploi pour favoriser un report modal vers les transports en commun.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
Contrat d'Avenir Territorial	25/02/2022

Rayonnement et attractivité

Formation, équipements sportifs et culturels	- Travaux d'amélioration de la Médiathèque Jean d'Ormesson - Création d'une salle baby gym sur le complexe du Bolmon - Construction d'une salle des fêtes - Relocalisation et regroupement dans le centre historique des écoles d'art et de musique
--	---

Cadre de vie

Déplacements	- Réalisation d'une piste cyclable avenue Raoul Salan et aux abords de l'étang du Bolmon (dont projet de passerelle sur l'étang) - Extension de la ligne de BHNS entre Marignane et les Pennes Mirabeau (ZENIBUS) avec la mise en service de 2 lignes de BHNS (ZEN A et ZEN B) - Création d'un réseau structurant vélo reliant Marignane, Saint-Victoret, Gignac-la-Nerthe et les Pennes-Mirabeau. - Evolution des PEM du parc Camoin (centre) et de la gare de Pas-des- Lanciers (P+R de 150 places)
Environnement, déchets	- Déploiement photovoltaïque en toiture de collèges - Finalisation du parc des 4 vents

Mode de développement

Revitalisation	- Convention AMP / Ville de Marignane dans le cadre du plan de soutien aux commerces de proximité - Poursuite de la requalification en espaces de rencontre des ruelles et placettes du centre ancien
Habitat	- Requalification du centre ancien (PNRQAD + OPAH RU) - Projet de renouvellement urbain des Bruyères (40 logements)

Analyse synthétique

Marignane joue un rôle de centralité qu'elle vise à conforter en complémentarité avec la commune de Vitrolles. Disposant d'un centre ancien fortement dégradé et déserté, les enjeux en matière de projets pour la ville de Marignane résident principalement dans la reconquête de ce territoire. Celle-ci est portée depuis de nombreuses années et accélère depuis quelques années sa dynamique opérationnelle.

Suite au lancement du PNRQAD couplé à de successives OPAH RU, ces interventions portent un vaste projet de reconquête de l'attractivité du cœur de ville. Le projet vise à résorber l'insalubrité structurelle du centre historique, et une remise à niveau du parc de la couronne à travers la requalification de l'habitat objectif de 388 logements à traiter, dont 139 dans le centre historique), des espaces publics et de la relocalisation des équipements publics. Ces interventions

poursuivent encore (relocalisation des écoles d'art et de musique dans le centre historique, plan de soutien aux commerces de proximité...).

En parallèle, le plan de mobilité apporte son lot de projets visant à mieux desservir le territoire en transports en commun : projet d'extension du BHNS sur un axe est-ouest reliant la commune aux pôles d'activité (jusqu'au PEM de Châteauneuf-les-Martigues et Plan-de-Campagne), restructuration et création de PEM pour favoriser le report modal. Ces PEM seront également accessibles par un réseau structurant vélo : de Gignac-la-Nerthe aux Pennes-Mirabeau en passant par la RD368, des aménagements vers Marignane et le centre de Saint-Victoret avec notamment une desserte de la gare de Pas-des-Lanciers. Bénéficiant d'un environnement naturel remarquable, celui-ci est progressivement valorisé. La commune oriente de plus en plus son développement en lien avec sa proximité avec l'étang de Bolmon vers des projets d'équipements sportifs et de tourisme qui pourront avoir un impact sur son attractivité.

Au regard des enjeux pointés dans la typologie 4 à laquelle appartient la commune, les projets concourent à apporter une réponse aux enjeux pointés. En effet, les projets de mobilité tendent vers un renforcement du lien emplois/logements et ce à l'échelle du bassin d'emplois Marignane/Vitrolles. De même, l'ambitieuse requalification du centre ancien pourra concourir à redynamiser les fonctions (commerces, services publics, habitat...). Elle comprend un important volet d'amélioration et de diversification de l'habitat. Celui-ci est un premier levier de renforcement de l'attractivité résidentiel du territoire.

2.5| LES POLES COMBINANT ETALEMENT URBAIN ET DIFFICULTES SOCIALES

Position des centres urbains sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



La classe se caractérise en premier lieu par des indicateurs socioéconomiques aux valeurs défavorables : les revenus sont plutôt faibles, la part des jeunes n'étant ni en emploi ni en formation importante, le taux de pauvreté élevé. Côté logement, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est fort, du fait de prix bas ; la vacance est plus fréquente que la moyenne. La part des espaces de bâti diffus dans les espaces urbanisés est importante, signe d'un fort étalement urbain et de phénomènes de mitage.

Cette typologie de communes joue un rôle important dans le parcours de vie des habitants. En proposant un parc de logements diversifié et relativement abordable financièrement, une offre dense et diversifiée de services et commerces, elles se placent comme des maillons essentiels de leur bassin de vie. Elles présentent des fragilités sociales et conforter leur place dans les trajectoires de vie des ménages tout en assurant des parcours pour tous est un enjeu.

Les enjeux principaux qui se posent à ces communes sont :

- Cohésion sociale : conforter les parcours de vie de tous
- Cohésion territoriale : poursuivre la revitalisation des centres
- Accompagner la transition économique de ces territoires

Cadrage

Prise comme un ensemble la cinquième classe a perdu de la population entre 2013 et 2019, à un rythme de -0,28% par an (0,08% par an en moyenne pour les centres urbains). Toutefois, les évolutions diffèrent fortement selon les communes : ainsi, Brignoles est l'un des centres urbains ayant connu la croissance démographique la plus forte (0,90% par an) alors qu'Apt affiche la perte relative d'habitants la plus importante (-1,82% par an).

Le solde naturel est positif (0,34% par an contre 0,14% pour l'ensemble des centres urbains régionaux) pour la classe ; seul Apt a connu plus de décès que de naissances. Le déficit migratoire est en revanche marqué (-0,61% par an contre -0,05% par an en moyenne). Brignoles et dans une moindre mesure Carpentras sont les deux seules communes qui gagnent des résidents par le biais des échanges migratoires.

L'emploi a diminué dans les communes de la cinquième classe, passant de 97 000 en 2013 à 95 000 en 2018. Cette diminution, d'un rythme de -0,42% par an, est la plus des cinq classes (-0,08% en moyenne). Ce recul est particulièrement marqué à Arles (-1,26% par an), Apt (-1,13%) et dans une mesure Grasse (-0,69%). Dans les secteurs de la construction et de l'industrie, le nombre d'emplois a diminué de 9% durant la période, soit 1 400 postes en moins. Les baisses les plus importantes pour ces deux secteurs sont mesurées à Arles (-13%, 340 emplois en moins) et à Orange (-15%, 240 emplois en moins). Dans les communes vauclusiennes de la classe, le nombre d'emplois diminue de manière récurrente depuis 1999.

La population de cette classe est plus jeune que la moyenne : on compte 120 personnes âgées de 60-ans ou plus pour 100 personnes de moins de vingt ans, la valeur de l'ensemble des centres urbains étant de 139 pour 100. Les moins de quinze ans constituent 18% de la population contre 16% en moyenne dans les centres urbains.

La valeur pour le scoring de niveau de centralité calculé par la FNAU est de 953, contre 1 045 en moyenne pour les vingt-six centres urbains. La densité en équipement de santé et en commerces apparaît plutôt faible.

Polarisation/attractivité

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une caractéristique constitutive de cette classe, les centres urbains de ce cinquième groupe ont vu leur poids en termes de population et d'emplois diminuer. Pour le nombre d'habitants, la proportion des centres par rapport à leur environnement est passée de 44,0 à 42,8% ; pour le nombre d'emplois, de 57,1 à 56,5%. Dans le Vaucluse et en particulier dans l'aire urbaine d'Avignon, la périurbanisation a été très forte du fait d'une mobilité facilitée, et se poursuit encore dans des proportions élevées. Ces baisses sont plus importantes que celles mesurées pour l'ensemble des centres urbains (-0,7 point pour la population, -0,2 point pour les emplois).

Il y a dans les communes de la classe 95 000 emplois pour 76 600 actifs occupés. Le rapport est de 124 pour 100, soit une valeur très proche de la moyenne pour l'ensemble des centres urbains (123 pour 100).

Enfin, les enseignes préférées des Français y sont assez bien représentées : en moyenne, 42% d'entre elles sont implantées dans les centres urbains de la classe (41% pour l'ensemble des centres).

Cadre de vie

Les six valeurs les plus faibles en termes de niveau de vie mensuel médian relèvent de communes de cette classe. Ainsi, à Carpentras, Cavaillon, Apt, Brignoles, Orange et Arles, le niveau de vie mensuel médian est inférieur à 1 600€. Grasse constitue une exception, avec un niveau de vie médian de 1 837€. Pour l'ensemble de la région, le niveau de vie médian s'élève à 1 779 €.

Le taux de pauvreté de la classe est de 23%, soit la valeur la plus élevée parmi les cinq classes de la typologie (18% en moyenne). La part des jeunes n'étant ni en emploi ni en formation est également importante, s'élevant à 22% contre 20% pour l'ensemble des centres urbains régionaux.

Malgré les revenus plutôt faibles, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est important. Avec un emprunt sur vingt ans, il est possible, pour un couple avec deux enfants, de prétendre à l'achat d'un appartement de 83 m². En moyenne régionale, la surface est de 68 m². Les prix au m² sont assez nettement inférieurs à la moyenne dans les communes de cette classe (2 746€ contre 4 515€). Enfin, la vacance y est importante : 13% des logements sont inoccupés (9% en moyenne), dont 4% depuis au moins deux ans (2% en moyenne). Les logements vacants sont souvent situés dans les centres anciens, marqués par une dégradation de l'habitat et la fuite de certaines populations vers les périphéries qui disposent de logements plus récents, mieux adaptés et correspondant à la demande actuelle des ménages.

Mode de développement

Cette cinquième classe se caractérise également par le poids du bâti diffus : il constitue 45% des espaces urbanisés, soit la proportion la plus importante parmi les cinq classes. La valeur moyenne pour les centres urbains régionaux est de 31%.

En termes de population et d'établissements, le poids des centres-villes est faible. Les périmètres ne concentrent que 26% des habitants contre 31% en moyenne

dans les centres urbains et ils accueillent 31% des établissements (45% en moyenne). En revanche, 35% des surfaces de bureaux, de commerces ou d'équipements commencées sont situées dans les centres villes, là où la valeur moyenne de l'ensemble des centres urbains régionaux est de 26%.

Les centres de cette typologie de communes ont une forte dimension symbolique mais en termes fonctionnel, ils se sont largement affaiblis. Des démarches de revitalisation sont en cours dans ces centres, la plupart d'entre elles sont accompagnées par les programmes nationaux Action Cœur de Ville (Carpentras, Cavaillon et Grasse) ou Petite Ville de Demain (Apt). Ces programmes permettent de conforter le projet de territoire de ces communes en débloquent des financements pour les projets, et en dédient un chef de projet au programme. Pour la plupart constituées d'habitat ancien et souvent dégradé ou vétuste dans des trames historiques denses, ces communes s'inscrivent dans des programmes de restructuration urbaine (habitat, espaces publics, commerces...) ambitieux qui impliquent un investissement sur le long terme : la plupart des communes sont engagées dans des dispositifs d'amélioration de l'habitat de type OPAH-RU. L'enjeu est donc, au-delà de la durée des programmes nationaux de revitalisation, de maintenir la dynamique enclenchée pour conforter durablement ces cœurs de ville.

Seuls 9% de la superficie des communes sont artificialisés. Il s'agit d'une proportion très faible (19% en moyenne), tirée vers le bas par la valeur d'Arles, qui est à la fois la commune la plus vaste parmi les centres urbains et celle dont les sols sont le moins artificialisés.

Enjeux

Au regard des caractéristiques de ce groupe de communes, trois enjeux apparaissent prioritaires :

Cohésion sociale : conforter les parcours de vie de tous

- Rénover l'offre de logements sociaux et abordables existants
- Apt et Grasse spécifiquement : part importante de résidences secondaires (9%) au regard des moyennes observées dans les autres centres urbains régionaux.
- Articuler l'installation de nouvelles activités économiques avec les besoins et ressources du territoire, à commencer par la formation des jeunes

Cohésion territoriale : poursuivre la revitalisation des centres

- Combattre la vacance, qu'elle soit résidentielle ou commerciale : faciliter l'installation de commerces, financer la rénovation et la requalification du bâti.
- Favoriser l'installation en centre-ville d'activités productives non incompatibles avec le tissu urbain
- Maîtriser l'étalement urbain et avoir, au niveau du SCoT, une réflexion sur la complémentarité des zones périurbaines / campagnes urbaines afin d'éviter les logiques de concurrence entre elles.

Accompagner la transition économique de ces territoires

La plupart de ces communes s'inscrivent dans une économie locale en pleine mutation : dans ces communes les commerces de centre-ville sont souvent délaissés au profit des zones d'activités et commerciales en entrées de ville. Il s'agit ainsi de redynamiser les cœurs de ville par une offre en commerces de

qualité et diversifiée, et de redonner plus de place au développement économique, au-delà des enjeux touristiques vers lesquelles les communes s'orientent historiquement.

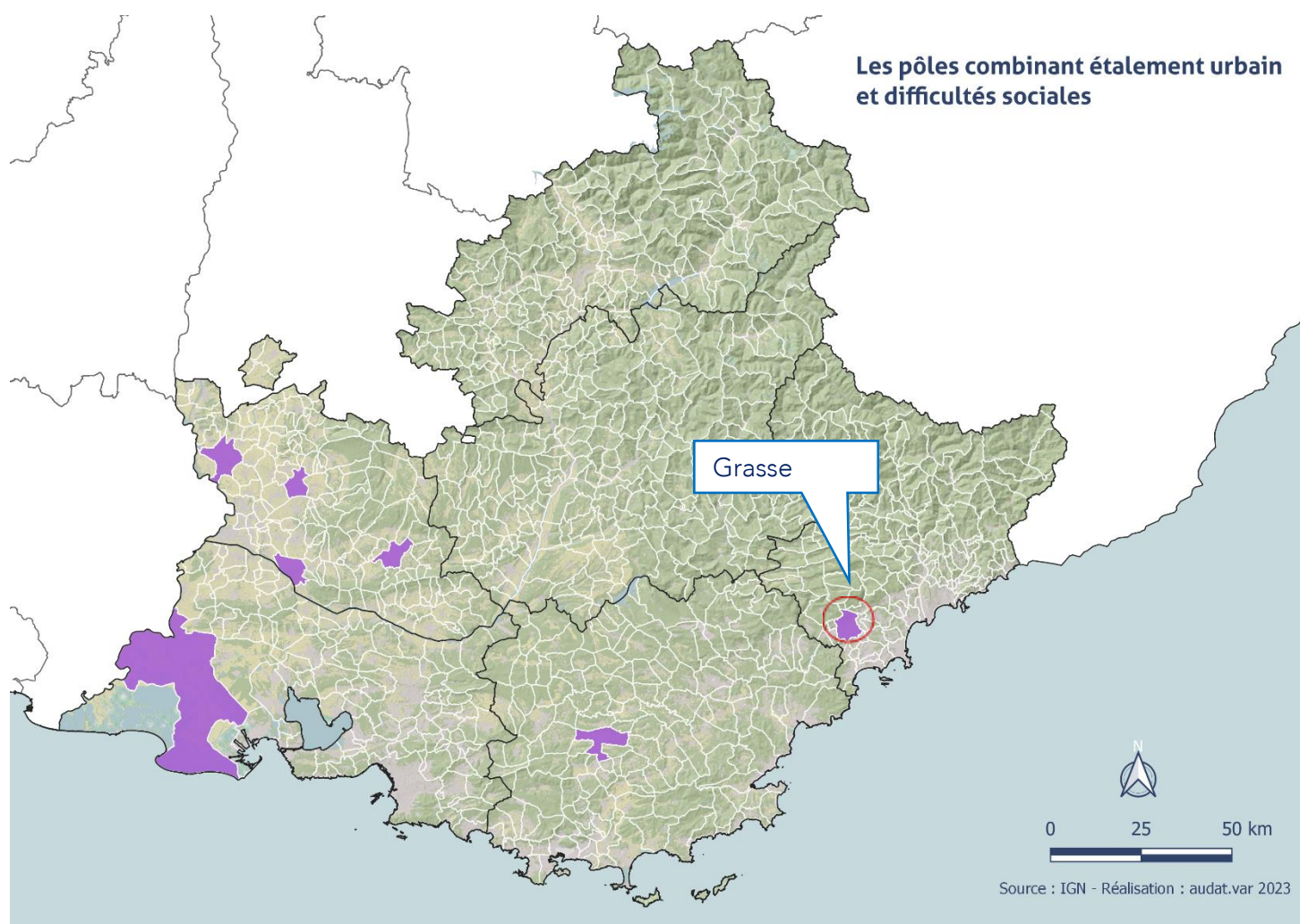
- Maîtriser et optimiser la consommation foncière – souvent supérieure à la moyenne régionale – à fins d'habitat et d'activité, d'autant qu'elle ne s'accompagne pas pour autant d'une augmentation du nombre d'emplois.
- Optimiser l'utilisation de l'important gisement de zones d'activités économiques créées depuis les années 90 afin de favoriser l'implantation d'activités économiques créatrices de l'emploi tout en limitant la consommation foncière.
- Mettre la sobriété foncière au cœur des projets de développement et la structuration du secteur logistique, très important sur le territoire rhodanien du fait de sa position géographique et de l'importance de sa production agricole.
- Recentrer autant que possible l'implantations d'activités commerciales et productives, mais aussi d'équipements en centre-ville, contrairement aux dynamiques récentes et afin de répondre à la fragilisation des centres-villes d'Apt et de Cavaillon notamment.
- Développer une offre de mobilité entre polarités de niveau régional

LES FICHES COMMUNE DE LA CLASSE

GRASSE

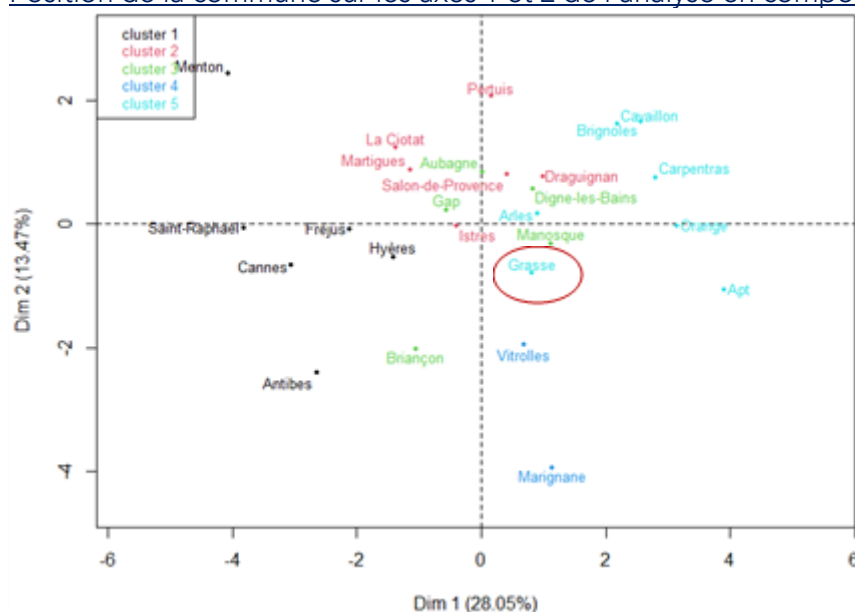
Population (2019) : 48 870 habitants
Espace azuréen
Communauté d'agglomération
du Pays de Grasse

**Les pôles combinant étalement urbain
et difficultés sociales**



Grasse est située à l'ouest des Alpes-Maritimes et fait partie de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace azuréen du SRADDET et compte 48 900 habitants en 2019. Elle forme avec Cannes et Antibes un vaste espace de conurbation. Elle se caractérise par une part importante de jeunes non-insérés, une diminution de sa population et un poids relativement faible de son centre-ville en termes de population et d'emploi.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une importante baisse de population entre 2013 et 2019, perdant 2 000 habitants. Cette déprise démographique est l'une des plus fortes parmi les vingt-six centres urbains (-0,68% par an de croissance de population par an contre 0,08% en moyenne).

Elle est essentiellement due à un solde migratoire très défavorable (-1,05% par an), que compense en partie le solde naturel positif de la commune (0,36% par an). Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 18% de la population, la moyenne étant de 16%. La taille moyenne des ménages est assez élevée : elle est de 2,23 personnes, contre 2,09 pour l'ensemble des centres urbains régionaux. Grasse présente des caractéristiques différentes des autres centres urbains régionaux des Alpes-Maritimes. Ceux-ci, tous situés sur le littoral, concentrent davantage de personnes âgées et de petits ménages.

Polarisation/attractivité

La ville de Grasse dispose d'un tissu économique spécifique dans son environnement, autour de l'industrie de la parfumerie notamment. Elle jouit également de fonctions administratives en tant que sous-préfecture des Alpes-Maritimes.

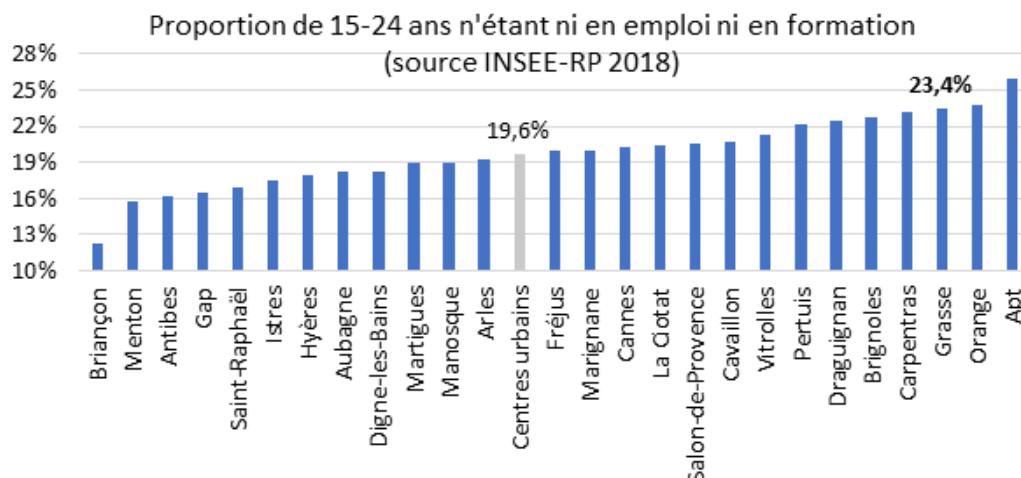
Si le nombre d'habitants de Grasse a diminué, ce n'est pas le cas des communes alentours : celles-ci ont connu une évolution démographique positive (0,35% par an). Par conséquent, le poids démographique de Grasse dans son environnement a diminué entre 2013 et 2019, passant de 50,4% à 48,9%.

La dynamique est similaire pour les emplois : de 19 800 en 2013, le nombre de postes implantés à Grasse est passé à 19 100 en 2018 soit une baisse de -0,69% par an en moyenne. Si, dans les communes alentours, la tendance est également à la baisse, celle-ci est d'une ampleur moindre (-0,17% par an). Le poids de Grasse en termes d'emplois dans son environnement a donc diminué durant la période (de 56,7% à 56,1%). L'indice de concentration de l'emploi de la commune est de 96 pour 100 : il s'agit de l'une des valeurs les plus faibles parmi les centres urbains (123 pour 100 en moyenne). Cette particularité s'explique par un nombre important d'actifs qui résident dans la commune tout en travaillant sur le littoral. L'offre en logement est en effet plus accessible à Grasse que dans le reste du territoire azuréen.

Malgré le label « Villes et Pays d'art et d'histoire » dont elle bénéficie et son statut de ville majeure de l'industrie de la parfumerie, la densité en fonctions touristiques de la commune est relativement faible : on compte 308 lits touristiques pour 1 000 habitants, la moyenne étant de 801 pour 1 000 parmi les centres urbains régionaux. Aujourd'hui cette centralité est plutôt identifiée comme un lieu d'excursion à la journée. L'indice de présence d'enseignes préférés des Français est relativement élevé (54% des enseignes représentées dans la commune contre 41% en moyenne). Ces enseignes sont localisés pour partie sur la zone commerciale périphérique de Grasse sud.

Cadre de vie

La part des jeunes non-insérés est élevée : 23,4% des 15-24 ans ne sont ni en emploi, ni en formation. Il s'agit de la troisième proportion la plus importante parmi les vingt-six centres urbains, la moyenne étant de 19,6%.



Les autres indicateurs socioéconomiques ont des valeurs moins défavorables que celles mesurées pour les autres centres urbains de la cinquième classe : le niveau de vie médian est supérieur à la moyenne régionale (1 821€ contre 1 779€) et 15% de la population est en situation de pauvreté, contre 18% pour l'ensemble des centres urbains. Dans la classe 5, la moyenne est de 22%.

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 78m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains et 80m² dans les classes hors centres urbains littoraux et touristiques. Toutefois, dans le contexte de l'ouest des Alpes-Maritimes, cette superficie est pratiquement 2,5 fois plus grande qu'un appartement accessible à Cannes dans les mêmes conditions (33m²). La part des logements vacants est de 11%, soit deux points de plus que la moyenne. La vacance structurelle est en revanche inférieure à la valeur pour l'ensemble des centres urbains (1,5% contre 2,1%).

Mode de développement

Le périmètre du centre-ville concentre 21% de la population. Ce poids démographique est assez faible au regard de la moyenne mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (31%). Le constat est le même pour le poids du centre-ville en termes d'établissements (27% contre 45% en moyenne). Ce constat est en partie dû à la configuration particulière du centre-ville, en situation de balcon sur la plaine de Grasse. Les développements des dernières décennies se sont réalisés sur le secteur du Plan de Grasse, plus propice à l'accueil d'entreprises industrielles et de grands commerces.

En revanche, entre 2016 et 2018, 78% des surfaces commencées de bureaux, d'équipements et de commerces l'ont été dans le périmètre du centre-ville. Pour l'ensemble des centres urbains, la valeur est de 26%. Le centre-ville a fait et fait encore aujourd'hui l'objet d'un réinvestissement important, notamment autour des friches industrielles des anciennes parfumeries sur le secteur Roure et sur le secteur de Martelly en bordure immédiate de la vieille ville.

La part des espaces artificialisés dans la superficie du territoire est de 47%, la valeur étant de 19% pour l'ensemble des centres urbains. Cette forte proportion est à

mettre en lien avec la petite superficie de la commune (44km² contre 88km² en moyenne).

La part du bâti diffus dans les espaces urbanisés est de 30%, soit une valeur proche de celle mesurée pour les vingt-six centres urbains régionaux. Moins de 15% des déplacements domicile-travail se font par mode doux ou en transports en commun, soit une proportion plutôt faible (21% en moyenne), notamment par rapport aux autres centralités urbaines des Alpes-Maritimes. Elle s'explique en partie par la configuration de l'urbanisation (éloignement entre habitat et emplois), la configuration topographique de la commune, ainsi que par une connexion en transport en commun moins forte entre Grasse et le bassin d'emploi de la technopole de Sophia-Antipolis.

Enjeux

- Accompagnement des fonctions de centralité par le développement d'espaces publics de qualité et renouvelés, notamment en tirant partie des opérations de renouvellement urbain en cours (Martelly, médiathèque)
- Renforcement des solutions alternatives à la voiture individuelle pour l'organisation des déplacements entre le centre-ville, le pôle d'échange intermodal de la gare et plus largement vers les principaux bassins d'emplois périphériques
- Renforcement des équipements structurants : Musée d'art et d'histoire de Provence, stades sportifs ou création d'un campus universitaire
- La réhabilitation du parc de logement pour faire face au phénomène important de vacance en lien notamment avec le dispositif Action Cœur de ville (amélioration des performances énergétique, rénovation des communs...).

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CTE du Pays de Grasse	03/06/2019
CRTE du Pays de Grasse	09/07/2021
CRET Pays de Grasse	20/06/2017
ACV	14/09/2018

Rayonnement et attractivité	
Emploi, ZAE, tourisme	Restauration du Musée d'art et d'histoire de Provence
Formation, équipements sportifs et culturels	Restauration du Palais épiscopal et aménagement d'un centre d'interprétation Rénovation du stade Perdigon Rénovation écoles élémentaires Gérard Philippe, Pra d'Etang Sécurisation et réaménagement de l'accueil du CCAS Création d'un campus universitaire dans l'ancien Palais de Justice Réhabilitation de la piscine Altitude
Numérique	
Patrimoine	Travaux de restauration de l'Église Sainte-Hélène du plan de Grasse phase 1
Cadre de vie	
Déplacements	Requalification de la gare routière de Grasse Création d'un bus à haut niveau entre la gare de Grasse et Mouans-Sartoux Piétonnisation rue Gazan et rue Mirabeau Construction d'un parking public à la Palmeraie
Environnement, déchets	Rénovation énergétique des groupes scolaires communaux Soutien à la production d'énergies renouvelables (CAPG) Étude sur le potentiel de récupération de chaleur/méthanisation (CAPG) AMI foncier dérisqué (CAPG)
Mode de développement	
Revitalisation	Aménagement urbain et commercial du secteur Martelly Requalification du boulevard Victor Hugo Requalification des avenues Georges Pompidou et Maréchal de Lattre de Tassigny Requalification des places Maurel, Rouachier, Four Neuf et Vercueil Requalification Avenue Thiers (nouveau mobilier urbain et aménagement paysager) Requalification de la porte d'entrée la Roque / Le Pontet Requalification de l'îlot de la médiathèque Valorisation et aménagement de l'entrée Est Pontet-La Roque
Habitat	Soutien à la réhabilitation du parc privé (CAPG) Soutien à la production et la réhabilitation de logements exemplaires (CAPG)

Analyse synthétique

Le projet communal de Grasse développe les différentes orientations stratégiques du SRADDET qui visent le renforcement des centralités.

La requalification du centre de Grasse constitue l'axe central des projets portés par la ville, notamment à travers le programme Action Cœur de Ville. La ZAC Martelly entend redonner une identité au quartier grâce à une accessibilité renforcée et des voiries et axes piétons. Il s'agit également de proposer un tissu commercial qualitatif et différent de l'offre présente sur le littoral, mais surtout de faire de ce quartier un espace de rassemblement et de convivialité.

Plusieurs axes routiers et places vont être requalifiés (requalification d'avenues, requalification de la médiathèque, requalification d'îlots en centre ancien (Sainte-Marthe, Les Moulinets, Four de l'Oratoire)), avec un soin particulier apporté aux quartiers d'entrées de ville.

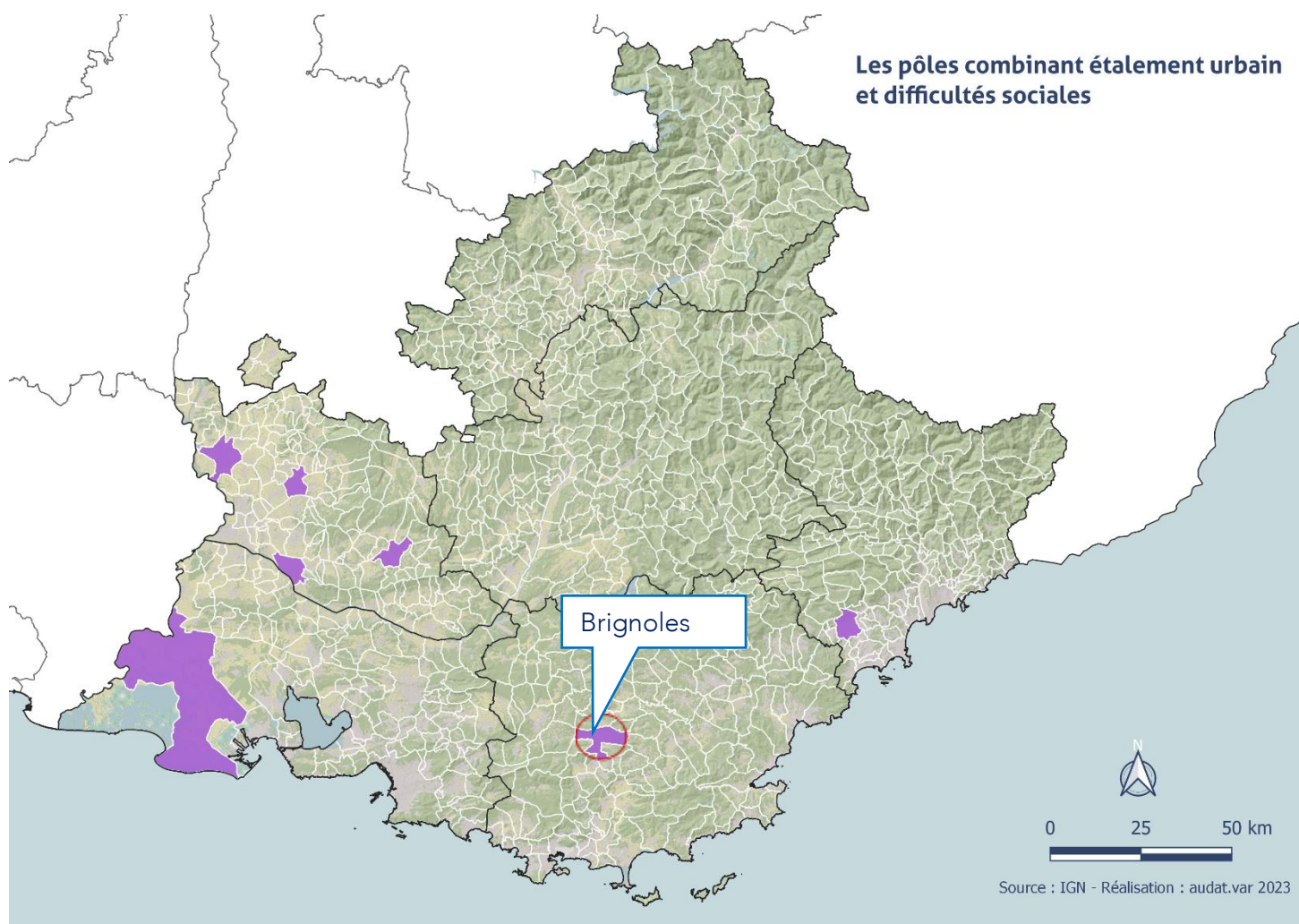
Subissant de forts enjeux de vacance résidentielle, Grasse, via notamment la communauté d'agglomération, soutient la réhabilitation du parc privé et insiste particulièrement sur les travaux de façades via un arrêté municipal obligeant un ravalement des façades régulier en secteur sauvegardé. Elle apporte également un soutien à la production de logements exemplaires.

La ville lance une campagne de restauration de nombreux équipements : le Musée d'art et d'histoire de Provence, le Palais épiscopal et des équipements sportifs comme le stade Perdigon ou une piscine municipale. Grasse crée dans son ancien Palais de Justice un campus universitaire, entendant renforcer son attractivité dans le domaine de l'enseignement. Les mobilités constituent un enjeu pour la ville : elle lance un vaste projet de requalification de sa gare routière, et développe une ligne de bus à haut niveau entre Grasse et Mouans-Sartoux. Certaines rues vont également être piétonnisées, renforçant le volet mobilités douces que souhaite développer la ville.

BRIGNOLES

Population (2019) : 17 361 habitants
Espace provençal
Communauté d'agglomération
Provence Verte

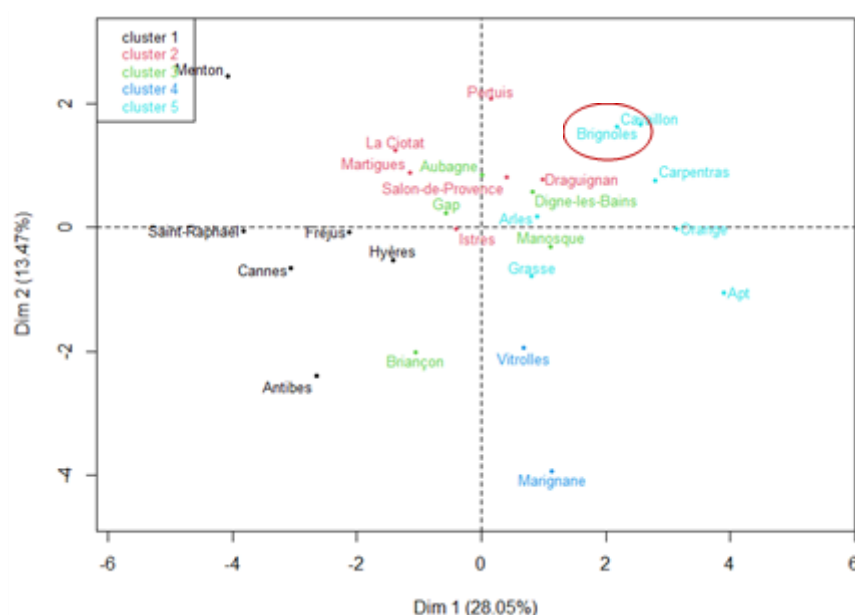
Les pôles combinant étalement urbain
et difficultés sociales



Brignoles est située dans le Moyen Var et fait partie de la Communauté d'agglomération de la Provence Verte, dont elle est le siège. Elle appartient à l'espace provençal du SRADDET et compte 17 400 habitants en 2019. Ce centre urbain régional structure un espace d'équilibre régional.

Brignoles fait partie de la cinquième classe de la typologie, celle des pôles combinant étalement urbain et difficultés sociales. Elle se caractérise par les faibles revenus de ses habitants, une part importante de jeunes non-insérés et une vacance élevée. Mais la commune a également connu une forte croissance démographique, nourrie autant par les apports migratoires que par le mouvement naturel.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une augmentation de population importante entre 2013 et 2019, gagnant plus de 900 habitants. Ce dynamisme démographique est l'un des plus forts parmi les vingt-six centres urbains (0,90% de croissance par an contre 0,08% en moyenne). Il est dû autant au solde migratoire (0,45% par an contre - 0,05% en moyenne) qu'au solde naturel (0,44% par an contre 0,14%).

Il s'agit d'une commune plutôt familiale : les moins de 15 ans comptent pour 20% de la population, soit la seconde valeur la plus élevée mesurée parmi les centres urbains régionaux (16% en moyenne). La taille moyenne des ménages est assez élevée : elle est de 2,24 personnes, contre 2,09 en moyenne. Cette dynamique démographique s'explique en partie par une triple influence, celle du développement propre à la Provence Verte et à l'influence des deux grandes aires métropolitaines d'Aix-Marseille à l'Ouest et de Toulon au sud. La présence de l'autoroute A8 rend Aix en Provence accessible en 30 min.

Polarisation/attractivité

Sur le territoire du bassin de vie de la Provence Verte, Brignoles partage sa fonction de centralité avec Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. Chacune de ces centralités structure par ailleurs un bassin de proximité.

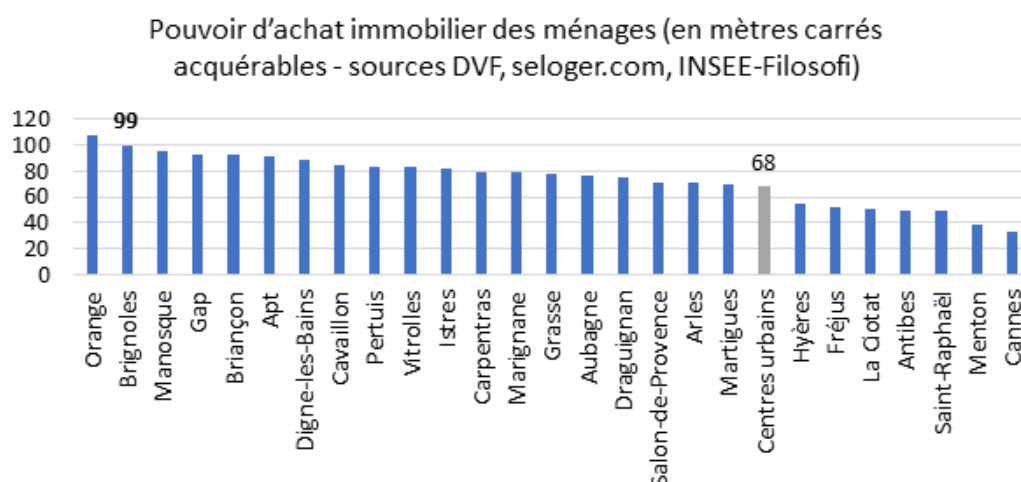
Près de 10 400 emplois sont implantés à Brignoles, pour 6 200 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 167 pour 100, soit la troisième valeur la plus élevée des 26 centres urbains régionaux. Cette forte valeur est à mettre en lieu avec statut de sous-préfecture de Brignoles avec : un certain nombre de services publics sont implantés sur le territoire communal, qui compte également des zones d'activités structurantes, notamment celle de Nicopolis.

La commune a gagné une centaine d'emplois entre 2013 et 2018, tandis que le nombre dans les communes alentours est resté stable. Le poids de Brignoles dans son environnement en termes d'emploi a donc légèrement augmenté, passant de 63,4 à 63,6%. Il en va de même pour son poids démographique, la croissance de la population dans les communes environnantes (0,42% par an) ayant été moindre que celle de Brignoles. Brignoles concentre donc 32,7% des habitants de son environnement en 2019, contre 32,1% en 2013. Cette part relative de croissance de population est liée à la livraison de programmes neufs collectifs en frange nord du centre-ville, alors que sur les communes alentours la dynamique de construction est en plus grande majorité liée à de la production de logements individuels.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 546 €. Il s'agit de la quatrième valeur la plus faible parmi les vingt-six centres. Le taux de pauvreté de Brignoles est de 23%, contre 18% en moyenne. Les jeunes âgés de 15 à 24 ans sont 22,7% à n'être ni en emploi, ni en formation, contre 19,7% pour l'ensemble des centres régionaux. Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 99m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Cette capacité d'achat est la deuxième plus importante parmi les vingt-six centres urbains. Elle est due à un prix au m² peu élevée (1 942€). La proportion de logements vacants est nettement supérieure à la moyenne (15,1% contre 10,3%).

Ces indicateurs sont à mettre en lien avec un centre-ville qui reste encore aujourd'hui fortement paupérisé, avec une vacance importante des locaux d'activités. Le dispositif Action Cœur de Ville vise à rétablir des équilibres entre le centre-ville et la périphérie et à accompagner la dynamique d'attraction de la commune de Brignoles dans son environnement proche.



Mode de développement

Le bâti diffus occupe 44% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. La part des espaces artificialisés dans la superficie totale est peu élevée (17% contre 19%). La commune comportant encore des plaines agricoles préservées notamment entre Brignoles et Tourves et des espaces collinaires naturels. Elle a cependant augmenté de manière assez sensible entre 2009 et 2019 (+1,4 point contre +0,9 pour l'ensemble des centres urbains régionaux), montrant une dynamique d'étalement urbain au contact du centre-ville en direction de l'autoroute et au contact des zones d'activités économiques (entrée ouest de la commune), mais également en lien avec la poursuite du développement de la zone d'activité de Nicopolis. Les fonctions résidentielles et d'activités génèrent une consommation d'espace à part équivalente.

Le périmètre du centre-ville concentre 27% de la population. Ce poids démographique est inférieur à la moyenne mesurée parmi les vingt-six centres urbains régionaux (31%). Le constat est le même pour le poids du centre-ville en termes d'établissements (27% contre 45% en moyenne). La surface de bureaux, commerces ou équipements démarrée récemment dans le périmètre du centre-ville est de 39% (26% en moyenne). Cette tendance montre un réinvestissement progressif du cœur de ville et de ses abords immédiats qui vise à se renforcer dans le cadre d'action cœur de ville.

Enjeux

- Une centralité à réaffirmer dans toutes ses fonctions (résidentielles, activités économiques et équipements publics) pour animer un bassin de vie de proximité et retrouver une place structurante au sein du Centre Var
- Une complémentarité avec la centralité locale de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume selon l'armature territoriale du SRADDET ; mais ville-centre au même titre que Brignoles dans l'armature urbaine du SCoT Provence Verte
- L'augmentation de l'offre commerciale et la résorption de la vacance commerciale pour générer un nouveau dynamisme
- Diversification et requalification de l'offre résidentielle notamment dans le centre-ville et à proximité immédiate pour faire de l'habitat un moteur de l'attractivité et de redynamisation du cœur de ville
- Accueil d'équipements de formation.
- La qualité des espaces publics (redonner une place au piéton, végétalisation...) et de l'équipement du territoire notamment en offre de service de santé, de culture pour renforcer l'attractivité résidentielle et économique du centre en lien avec le dispositif Action cœur de ville
- Maintien de l'offre d'équipements publics et relocalisation dans le périmètre du centre-ville, plus accessible en modes actifs et en transports en commun (ex : Pôle emploi), pour maximiser les motifs de fréquentation du centre-ville.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE	06/05/2021
CRET Provence verte	20/06/2017
ACV	En cours
CTE Provence verte Verdon	27/05/2021

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE,	Aménagement parc tertiaire du quartier de Paris Amélioration accessibilité zone d'activité économique de Nicopolis Lancement filière réemploi bouteilles de vin
Formation, équipements sportifs et culturels	et	Création campus des métiers agriculture alimentation biodiversité, campus connecté et antenne CNAM, Microfolies, réhabilitation musée des comtes Acquisition foncière palais des Congrès, création ressourcerie Réhabilitation gymnase

Cadre de vie

Déplacements	Création aire de covoiturages, PEM, VAE en libre-service, aménagement voies vertes EV8, création diffuseur autoroutier
Offre de soin	Création maison des internes, modernisation CH Qualité accueil petite enfance, accompagnement à la parentalité
Alimentation de proximité	-
Environnement, déchets	Technovar gestion des déchets

Mode de développement

Revitalisation	Aménagement quartier la Tour / développement d'équipements publics Aménagement du pôle Liberté (créations de logements, commerces et services, espaces publiques/équipements loisirs) /
Habitat	Mise en œuvre PLH PIG OPAH RU plan façades, FAIRE
Prévention des risques	Mise en œuvre du PAPI de l'Argens / renforcement du fonctionnement naturel des vallées dans la zone urbaine de Brignoles

Analyse synthétique

Les documents analysés mettent en avant une approche autour du rayonnement de la polarité de Brignoles et la requalification de son centre ancien.

Le projet communal de Brignoles insiste sur l'affirmation de son rayonnement culturel et de formation. Le site des Ursuline, abrite une école intercommunale de Musique Arts et Danse.

L'aménagement du parc tertiaire du quartier de Paris doit permettre à la communauté d'agglomération et autres administrations de disposer de nouveaux locaux. L'amélioration de l'accessibilité de Nicopolis entend permettre le renforcement de l'attractivité économique et d'envisager l'extension de cette zone d'activités économiques structurante pour l'espace d'équilibre régional.

En matière de qualité de vie, le projet communal se concentre sur l'amélioration des déplacements, que ce soit en termes d'intermodalité et modes doux (VAE, PEM, voies vertes) et d'amélioration de la desserte routière, notamment en lien avec l'attractivité économique du territoire (aires de covoiturage, diffuseur autoroutier). Brignoles insiste sur l'amélioration de l'offre de soin, avec un appui au CH (création d'une maison des internes, modernisation), et un projet destiné aux familles (parentalité).

En cœur de ville, l'aménagement du quartier la Tour doit contribuer au renforcement de la centralité dans une logique de développement des rencontres intergénérationnelles grâce à l'accueil d'équipements dédiés à des publics spécifiques (Crèche, groupe scolaire, maison Alzheimer).

Le pôle liberté vise à requalifier en profondeur des îlots urbains dégradés et sous valorisés à proximité immédiate du centre avec pour perspective de repenser les parcours par un regain d'attractivité commerciale, l'accueil d'une population nouvelle en centre-ville par la production de logements neufs. Le projet communal comporte également la mise en œuvre du PLH et de plusieurs programmes d'amélioration de l'habitat au sein de son centre anciens ainsi que la prévention du risque inondation.

La commune développe également des actions sur son patrimoine bâti à travers sa politique globale de revitalisation du centre-ville pour faire des acquisitions / réhabilitation de bâtiments patrimoniaux (ancienne maison des comtes de Provence).

Mise en perspective des projets identifiés au regard des enjeux spécifiques liés aux centralités urbaines régionales

La centralité urbaine régionale de Brignoles fait partie de la classe des pôles combinant étalement urbain et difficultés sociales.

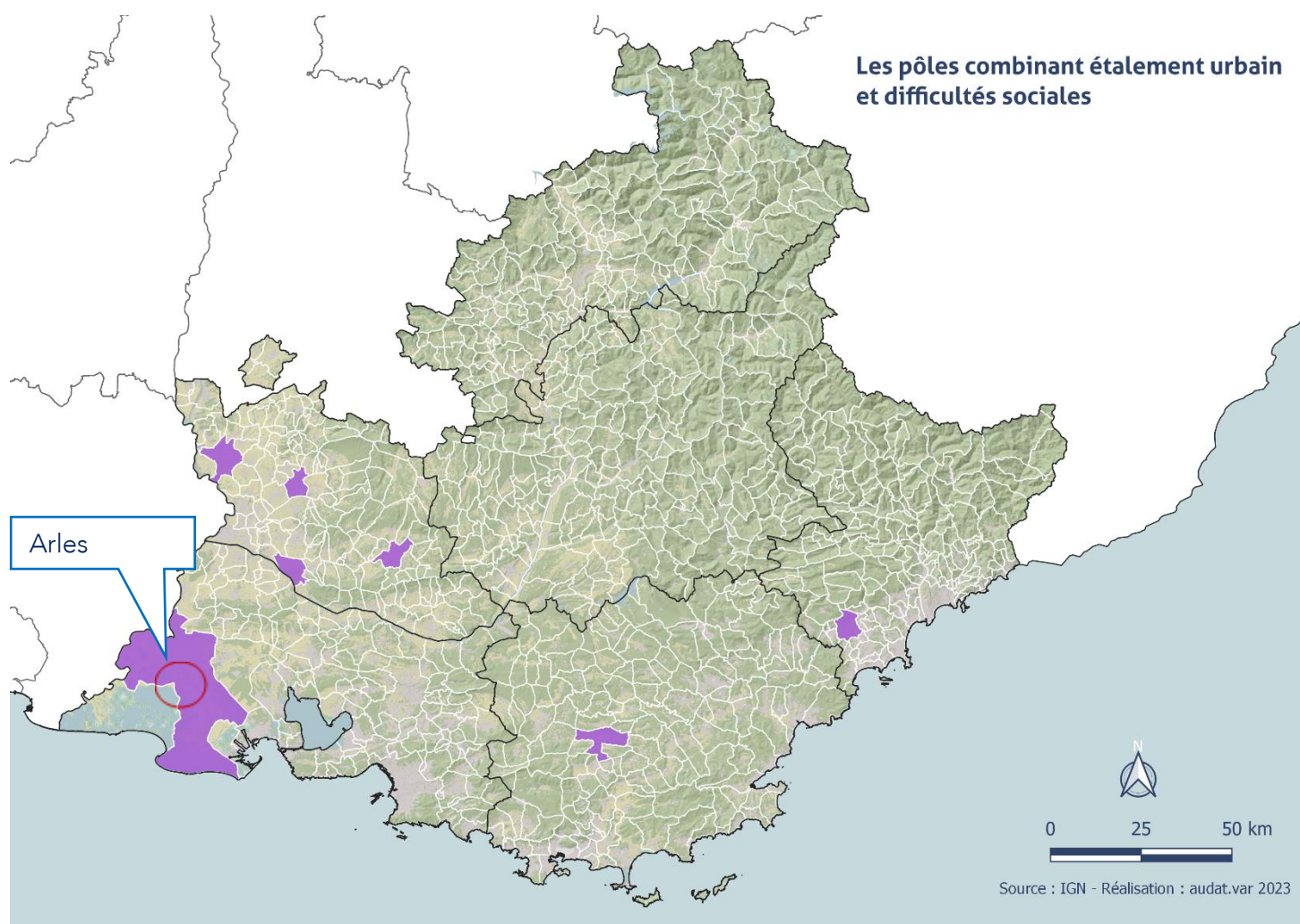
L'inscription de la commune dans le dispositif action cœur de ville va permettre le développement d'un cortège d'actions pour répondre aux enjeux de renforcement de la cohésion sociale et de la revitalisation des centres. Les secteurs de projets urbains dans et à proximité immédiate du centre vont dans ce sens. Les actions en faveur de la transition économique des territoires, enjeux partagés entre les centralités de cette classe n'apparaissent pas particulièrement

développées dans les programmes d'actions en cours et peuvent constituer des axes de renforcement.

ARLES

Population (2019) : 50 454 habitants
Espace rhodanien
Communauté d'agglomération
Arles-Crau-Camargue

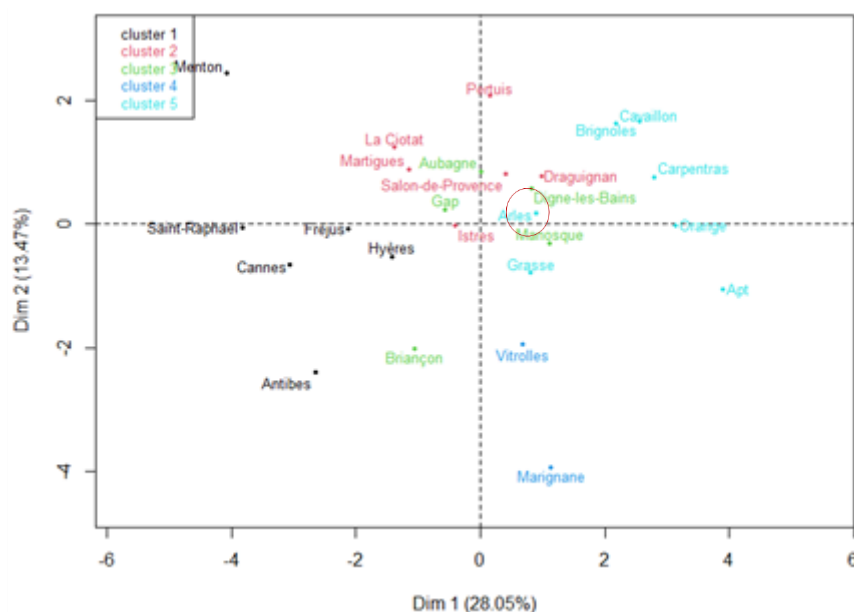
**Les pôles combinant étalement urbain
et difficultés sociales**



Arles est située à l'ouest des Bouches-du-Rhône ; elle est le siège de la Communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette. Elle appartient à l'espace rhodanien du SRADDET et compte 50 000 habitants en 2019.

Avec six autres centres urbains, situés pour la majeure partie dans l'espace rhodanien, Arles fait partie de la cinquième classe de la typologie, celle des centres à fort enjeu de revitalisation. Elle se caractérise par des revenus plutôt faibles, une forte présence du bâti diffus et un recul de son poids en termes d'emplois et de population par rapport à son environnement.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une forte diminution de population 2013 et 2019, ayant perdu plus de 2 000 habitants. Cette perte de population est l'une des plus importantes parmi les vingt-six centres urbains (-0,68% par an contre 0,08% en moyenne). Elle résulte d'un solde migratoire nettement négatif (-0,68% par an) compensé, dans une moindre mesure, par un solde naturel favorable (0,16% par an). La structure par âge de la population est assez proche de celle de l'ensemble des centres urbains régionaux ; les personnes âgées de 60 ans ou plus sont très légèrement surreprésentées (32% contre 31% en moyenne).

La commune jouit d'une situation géographique favorable, au carrefour des axes rhodanien et méditerranéen, reliée à plusieurs villes importantes : Nîmes, Marseille et Avignon), mais son accès aux réseaux aériens et ferroviaires est plus excentré.

Polarisation/attractivité

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a diminué entre 2013 et 2018, passant de 29 800 à 29 300 (-1,26% par an). Il s'agit de la troisième baisse la plus importante en termes de taux (-0,08% en moyenne). Dans le même temps, le nombre d'emplois des communes alentours a augmenté (1,61% par an) : Arles a donc vu son poids en termes d'emplois dans son environnement diminuer de manière assez nette, celui-ci passant de 67,4% à 64,2%. Il s'agit de la troisième diminution la plus marquée parmi les centres urbains. Pour 100 actifs occupés on compte 108 emplois : il s'agit d'une valeur inférieure à la moyenne de la cinquième classe (124 pour 100) et de l'ensemble des centres urbains (123 pour 100).

La croissance démographique a également été plus importante en périphérie de la commune qu'en son sein : ainsi, Arles concentre 59,7% des habitants de son environnement en 2019, contre 62,0% en 2013.

Le tourisme est une des principales activités de la commune, classée ville d'art et d'histoire pour son riche patrimoine. L'inauguration de la fondation Luma en 2021 et la tenue d'importants événements comme les Rencontres de la photographie participe à son rayonnement touristique.

Malgré cette dynamique culturelle, Arles a une densité de lits touristiques relativement faible par rapport à l'ensemble des centres urbains (222 pour 1 000 habitants contre 800 pour 1 000 en moyenne).

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 564€. Il s'agit de la cinquième valeur la plus faible parmi les centres urbains régionaux. Le taux de pauvreté d'Arles est de 23%, contre 18% en moyenne. Si les indicateurs de revenu présentent des valeurs défavorables, la part de jeunes non-insérés est proche de la valeur pour l'ensemble des centres urbains (19,6%).

Avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 71m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Le prix au m² est de 2 878€, soit une valeur inférieure à la moyenne parmi les vingt-six centres urbains. La proportion de logements vacants est légèrement supérieure à la moyenne (10,9% contre 10,3%).

Mode de développement

Le bâti diffus occupe 55% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. Cette valeur est la plus élevée parmi les centres urbains. Du fait notamment de l'importante superficie de la commune (759 km² contre 88 en moyenne dans les centres urbains), la part des espaces artificialisés dans la superficie totale est très basse (3%). Elle n'a quasiment pas augmenté entre 2009 et 2019 (+0,1 point).

Le centre-ville concentre 19% de la population, la moyenne pour les centres urbains régionaux étant de 31%. Moins d'un établissement comptant au moins un salarié sur cinq s'y trouve, contre 45% pour l'ensemble des centres urbains. Le poids économique et démographique du centre-ville est donc limité.

Cependant, le centre d'Arles connaît une forte fréquentation touristique du fait de sa richesse patrimoniale (théâtre antique, arènes, place du forum...). C'est un des lieux d'excursions les plus fréquentés de la région et un point d'étape pour les touristes visitant la Camargue. Fort de ces atouts, le commerce du centre ancien est plutôt dynamique, bien que le contexte socioéconomique du centre et de la commune soit fragile.

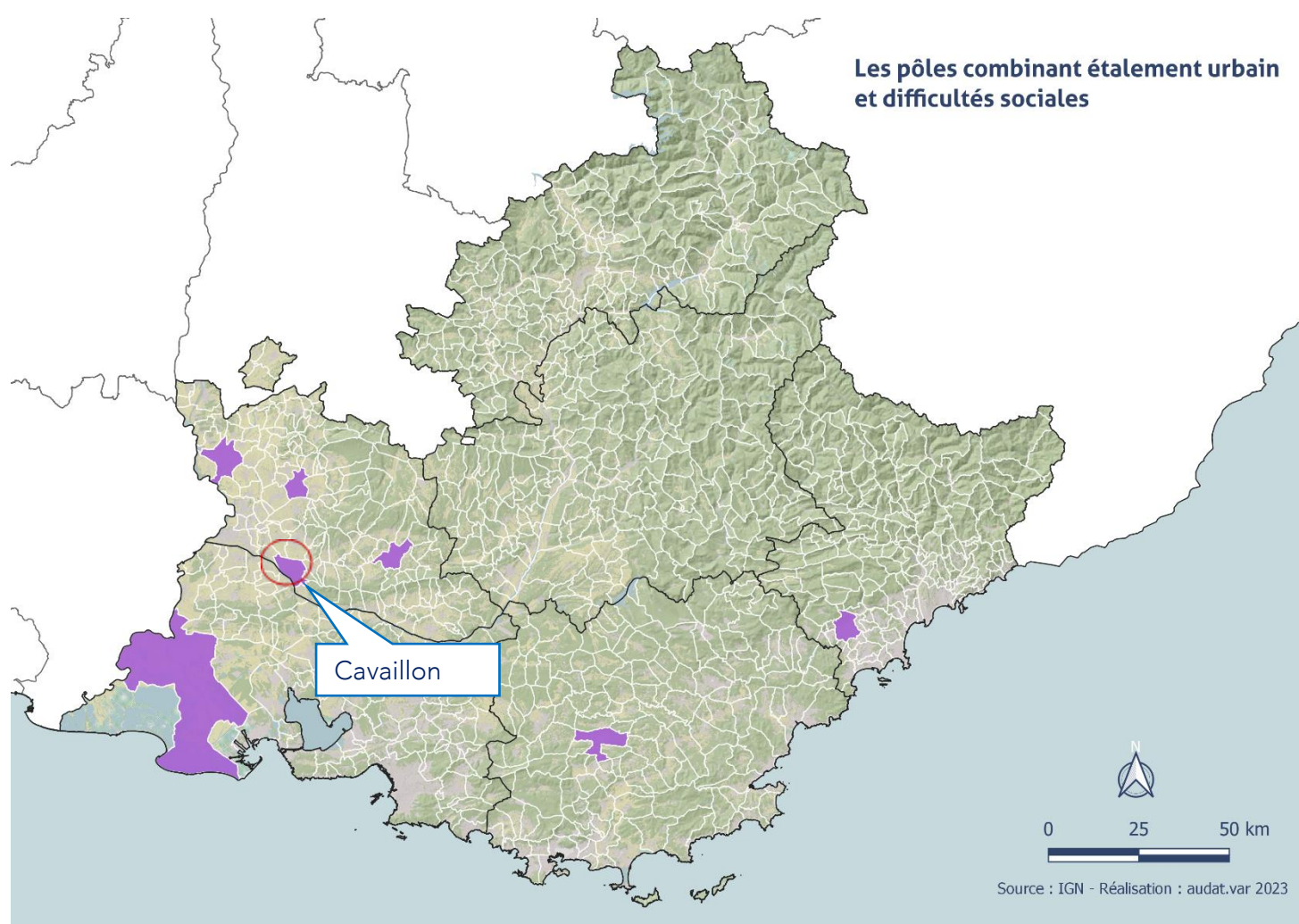
Enjeux

- Encadrer et améliorer le parc de logement : trouver un équilibre entre logement pour les résidents, l'hébergement touristique et l'accueil des travailleurs saisonniers ; lutter contre l'habitat indigne et la déqualification des petites copropriétés (OPAH RU en cours) ; réduire la vacance par l'opération de restauration immobilière et la mise en place de la taxe sur les logements vacants
- Maintenir l'activité commerciale du centre-ville : sortir de la saisonnalité certaines activités commerciales ; attirer des commerçants dans le centre ; maintenir et renforcer l'artisanat et les métiers d'art au cœur de la redynamisation du centre-ville
- Développer un tourisme à l'année sans « muséifier » le centre ancien
- Réorganiser l'accès au centre et la liaison entre les quartiers
- Renforcer la cohésion sociale, en agissant sur le développement social des quartiers prioritaires et en développant l'insertion sociale et professionnelle.

Le projet communal

CAVAILLON

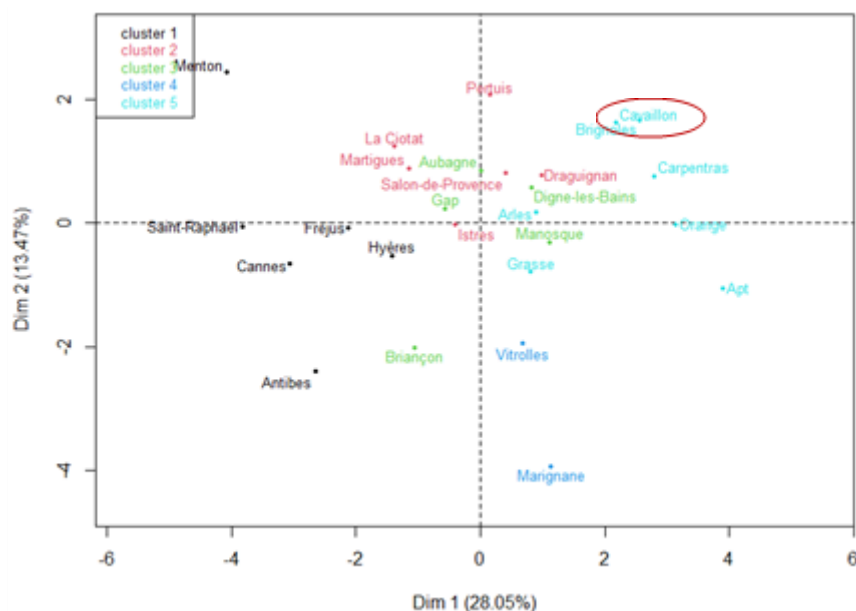
Population (2019) : 26 236 habitants
Espace rhodanien
Communauté d'agglomération
Luberon Monts de Vaucluse



La commune de Cavaillon est située au sud du Vaucluse ; elle est le siège de la Communauté d'agglomération Luberon Monts de Vaucluse. Elle appartient à l'espace rhodanien du SRADDET et compte 26 200 habitants en 2019.

Avec six autres centres urbains, majoritairement vaclusiens, Cavaillon fait partie de la cinquième classe de la typologie, celle des pôles combinant étalement urbain et difficultés sociales. Elle se caractérise par les faibles revenus des ménages, un fort solde naturel et une présence importante du bâti diffus dans ses espaces urbanisés.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Alors qu'elle avait connu une légère baisse de sa population entre 2007 et 2012, la commune a vu sa croissance reprendre entre 2013 et 2019 (+600 habitants soit 0,4 % par an). Cette hausse est supérieure à celle observée pour l'ensemble des centres urbains (0,1% par an) et s'explique par un solde naturel positif (+841 personnes, soit 0,5% par an) qui se situe parmi les plus favorables des centres urbains (0,1% par an). Il compense, ainsi, largement le solde migratoire négatif (-0,1% par an). Les populations quittant Cavaillon se dirigent principalement vers les communes limitrophes (Les Taillades, Robion et Cheval-Blanc).

D'un point de vue démographique, il s'agit d'une commune plutôt jeune : les moins de quinze ans comptent pour 19% de la population positionnant ainsi Cavaillon à la quatrième place des villes ayant la proportion de jeunes la plus élevée parmi les centres urbains (16% en moyenne).

Polarisation/attractivité

Le nombre d'emplois implantés dans la commune s'établit à 13 890. Celui-ci a légèrement diminué entre 2013 et 2018 (-0,1% par an). L'indice de concentration de l'emploi reste cependant élevé montrant la fonction de pôle d'emploi de la commune : on compte 146 postes pour 100 actifs occupés tandis que la moyenne des centres urbains régionaux s'établit à 123 emplois pour 100 actifs.

Dans les communes alentours, le nombre d'emplois a nettement augmenté entre 2013 et 2019 (1,09% par an). Par conséquent, la commune a vu baisser son poids en termes d'emplois dans son environnement (de 57,4 à 56,0%).

Le poids démographique de Cavaillon dans son environnement est, lui, resté stable sur cette même période (autour de 40%).

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 450€, il est plus bas que sur l'ensemble de l'intercommunalité. Ceci peut, en partie, s'expliquer par la présence importante de jeunes ayant des difficultés à s'insérer dans la vie active à Cavaillon. Le revenu médian est l'un des plus faibles parmi les vingt-six centres.

Le taux de pauvreté de Cavaillon est de 27%, contre 18% en moyenne dans les centres urbains régionaux. La part des jeunes âgés de 15 à 24 ans n'étant ni en emploi ni en formation est de 21%, soit un point de plus que la moyenne régionale. Ce taux est, notamment, en lien avec les difficultés de certains jeunes à être mobiles hors de Cavaillon afin de trouver plus facilement un emploi ou une formation.

Malgré ces revenus faibles, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est assez élevé : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 84m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Le prix au m² est de 2 330€, contre 4 515€ pour l'ensemble des centres urbains et 3 061€ pour les centres urbains hors classe 1.

La proportion de logements vacants est de 12%, contre 9% en moyenne. Les logements vacants se situent principalement en centre-ville. Celui-ci voit les classes moyennes partir, ce qui accentue sa paupérisation. Certaines zones résidentielles, notamment des copropriétés touchées par la vétusté (résidence du Dr Aymé, ensembles de la Clède et Plein-Ciel) sont également touchées par la vacance. Pour lutter contre ces phénomènes, la commune a mis en place des dispositifs, notamment au titre de la Politique de la ville.

Mode de développement

Le bâti diffus occupe 54% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. Cette valeur est la seconde la plus élevée parmi les centres urbains, après Arles. La proportion de déplacements domicile-travail en modes doux ou en transport en commun est assez faible (16% contre 21% en moyenne), malgré les huit lignes de bus cavaillonnaises.

La part des espaces artificialisés (21,0%) est assez élevée par rapport à la moyenne (18,6%) et a augmenté à un rythme important entre 2009 et 2019 (+1,6 point contre +0,9 point en moyenne). La croissance démographique s'est traduite par un important mitage autour de Cavaillon, et l'urbanisation s'est faite autour des axes de circulation rendant difficiles les déplacements domicile-travail par un autre moyen de transport que la voiture individuelle.

Le centre-ville concentre 32% de la population, soit une proportion équivalente à la moyenne pour les centres urbains régionaux. La part des surfaces de bureaux, commerces ou équipements commencés entre 2016 et 2018 a été relativement faible dans le périmètre (9% contre 28% en moyenne).

Les locaux commerciaux du centre, peu dynamiques, souffrent de vacance importante et les rues commerçantes sont délaissées au profit des zones d'activités périphériques, aux entrées de ville.

Enjeux

- Revitaliser son centre-ville afin d'attirer des populations nouvelles, notamment en requalifiant l'habitat dégradé ancien pour développer une offre de logements attractive ;
- Faciliter l'accès au centre-ville pour tous les modes de déplacements : développer les modes doux, faciliter le stationnement (parkings en centre-ville et proche périphérie, parking relais avec navette gratuite) ;
- Trouver un équilibre entre les zones commerciales en entrées de ville et les commerces du centre-ville qui est en difficulté et requalifier les zones d'activités économiques ;
- Maintenir une offre diversifiée de services au public, que ce soient dans les champs culturel, scolaire, médical et des services publics ;
- Poursuivre les travaux déjà initiés de mise en valeur du patrimoine remarquable (site patrimonial remarquable, réaménagement des voies et des espaces publics).

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE	22/12/2021
CRET Luberon	28/03/2019
ACV	27/11/2018

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE, Réhabilitation de l'Office de tourisme intercommunal de Cavaillon Réhabilitation d'une ancienne friche industrielle en équipement polyvalent : Moulin Saint Martin
Formation, équipements sportifs et culturels	Travaux d'amélioration groupes scolaires : la Colline, Camille Claudel et Jean Moulin Achats d'écrans numériques pour les écoles Création d'une salle polyvalente sur un site patrimonial dit "Les Glacières Martin" Création d'un espace culturel Léon Colombier

Cadre de vie

Déplacements	Création d'un parking aérien de 400 places, sur l'emplacement du parking Paul Gauthier Création d'un giratoire sur RD973 et le Chemin du puits des gavottes pour la sécurisation de la véloroute
Offre de soin	
Alimentation de proximité	
Environnement, déchets	Rénovation énergétique des établissements scolaires

Mode de développement

Revitalisation	Cathédrale Notre-Dame de Saint-Véran : tranche 2:2 façade occidentale et chevet Requalification des espaces publics du centre-ville historique Acquisition et travaux en vue de la création d'un local "vitrine" dédié au programme ACV Développer l'accessibilité au numérique (bornes wifi gratuit, dvpt fibre dans le centre) Maintien et développement des services publics en centre-ville Accompagner l'offre commerciale en termes de diversité et d'équilibre Poursuite de la politique d'aide à la rénovation des façades et des devantures commerciales Développement du e-commerce auprès des commerçants du centre-ville
Habitat	OPAH-RU 2021-2026
Prévention des risques	

Analyse synthétique

Commune Action Cœur de Ville, Cavaillon entend améliorer son cadre de vie à travers sa politique de mobilité : elle souhaite développer des parkings à proximité du centre-ville pour en favoriser l'accès et construit notamment un parking aérien de 400 places, à proximité immédiate du centre-ville et de la gare SNCF. Elle investit également dans un système d'information pour un « stationnement intelligent ».

La commune souhaite revitaliser son centre historique par la requalification d'espaces publics, par l'accessibilité renforcée au numérique, notamment grâce à l'installation d'une Maison France Services, facilitant les démarches de ses habitants. Elle souhaite développer l'offre de services, aussi bien des services publics que des commerces. En ce sens, elle développe diverses actions pour dynamiser les commerces de son centre : un accent est mis sur la restructuration du centre commercial des Condamines, pour donner plus de visibilité aux commerces et leur assurer une meilleure accessibilité, et un programme d'amélioration des devantures commerciales est lancé.

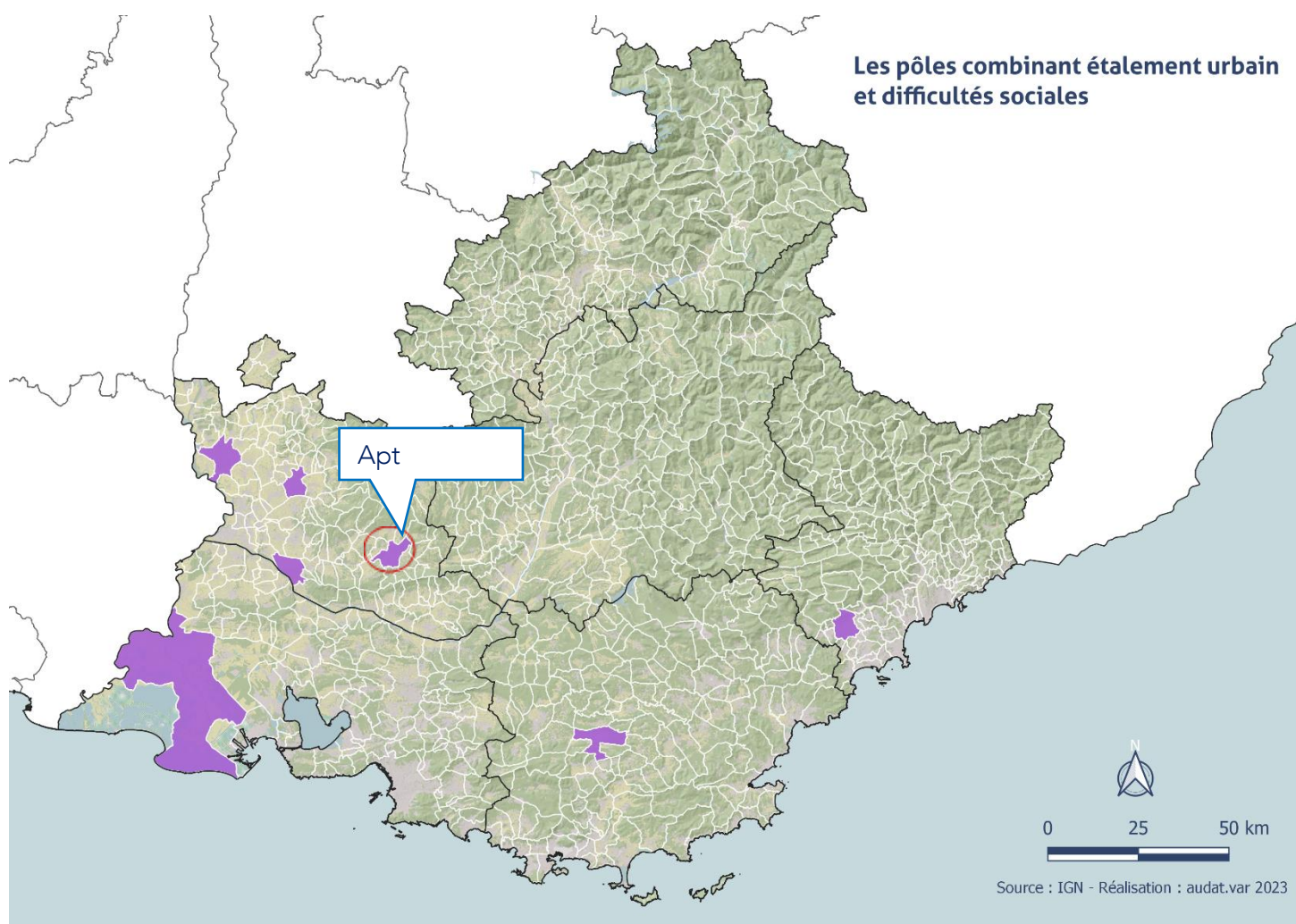
La commune soutient l'OPAH-RU, à travers l'aide à la rénovation énergétique et l'adaptation des logements. La commune développe aussi des opérations façades, pour les logements et les commerces, contribuant ainsi à l'embellissement de la ville.

À travers le programme NPNRU, 770 logements seront réhabilités dans les trois QPV, avec notamment des démolitions-reconstructions accompagnées d'un dispositif de relogement. L'offre en locatif privé va être étendue avec la sortie de plusieurs programmes neufs, contribuant à diversifier l'offre dans ces quartiers et y attirer de nouvelles populations.

Cavaillon développe sa politique de renforcement des équipements : elle souhaite notamment réhabiliter une ancienne friche industrielle pour la transformer en équipement polyvalent, et effectue des travaux d'amélioration de groupes scolaires. Une salle polyvalente et un espace culturel sont également créés.

Population (2019) : 27 002 habitants
Espace rhodanien
Communauté de communes
Du Pays d'Apt-Luberon

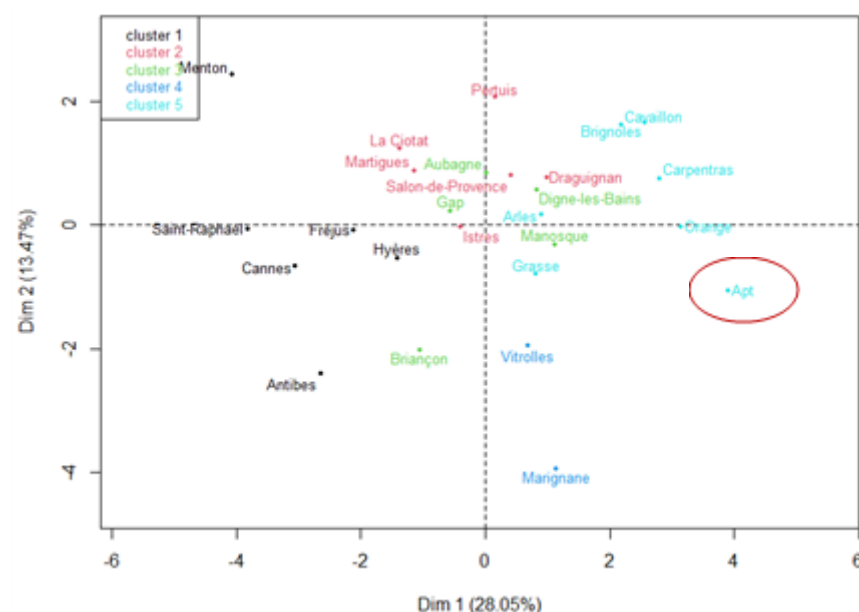
**Les pôles combinant étalement urbain
et difficultés sociales**



La commune d'Apt est située au sud-est du Vaucluse ; elle est le siège de la Communauté de communes Pays d'Apt-Luberon. Elle appartient à l'espace rhodanien du SRADDET et compte 27 000 habitants en 2019.

Avec six autres centres urbains, majoritairement vauclusiens, Apt fait partie de la cinquième classe de la typologie, celle des pôles combinant étalement urbain et difficultés sociales. Elle se caractérise par un fort niveau de vacance et des prix de l'immobilier faibles, ainsi que par les faibles revenus des ménages et une part importante de jeunes non insérés.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a vu sa population décroître d'environ 1 300 habitants entre 2013 et 2019. Cette baisse démographique est la plus importante parmi les 26 centres urbains (-1,8% par an contre 0,1% en moyenne). Elle résulte d'un solde migratoire négatif (-1,8% par an) et d'un solde naturel à l'équilibre (-0,1% par an).

Il s'agit d'une commune légèrement plus âgée que les autres centres étudiés : les 65 ans ou plus comptent pour 26% de la population contre 24% en moyenne dans les centres urbains régionaux.

Ce vieillissement est un véritable enjeu pour la commune qui doit développer des solutions adaptées aux besoins de ces résidents : offre adaptée et diversifiée de logements répondant aux évolutions du parcours de vie, structures d'hébergement, services et équipements de proximité.

Ce vieillissement plus prononcé de la population peut s'expliquer par une difficulté d'Apt à retenir les jeunes ménages, en raison d'un accès à l'emploi complexe, peu ou pas suffisamment de services, commerces, et équipements. La taille moyenne des ménages est similaire à la moyenne (2,1 personnes par ménage).

Polarisation/attractivité

La ville d'Apt dispose de 5 800 emplois en 2018 soit une baisse de -1,1% sur ces 5 dernières années (perte de 400 emplois).

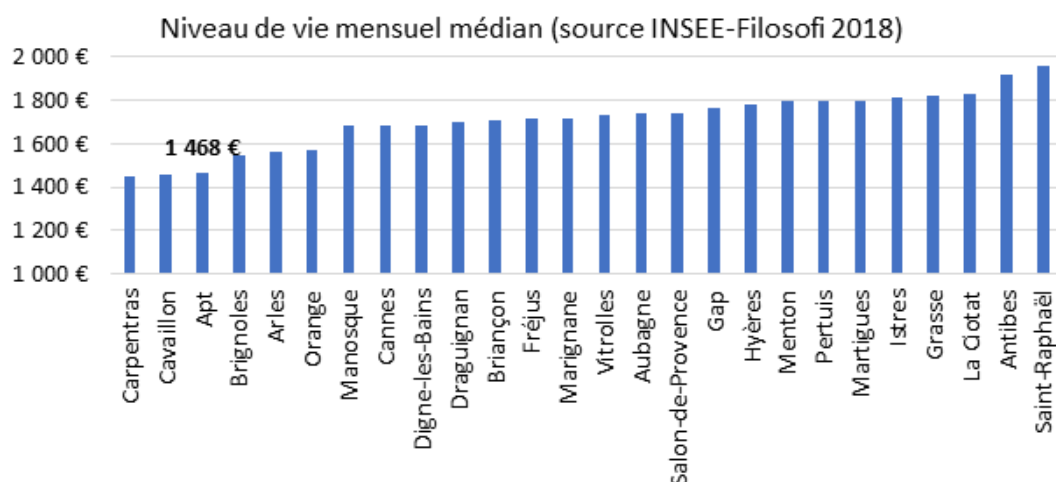
L'indice de concentration de l'emploi reste cependant élevé : on compte 164 postes pour 100 actifs occupés, soit la quatrième valeur la plus élevée parmi les centres urbains régionaux (123 pour 100 en moyenne).

Si le nombre d'emplois dans les communes situées à proximité a également diminué, la baisse a été moins importante qu'à Apt (-0,47%). Par conséquent, la commune a vu baisser son poids en termes d'emplois au sein de son intercommunalité (de 61,1 à 60,3%).

En outre, l'économie d'Apt, tout comme à l'échelle nationale, est marquée par la tertiarisation (près de 74% en 2016), mais l'agriculture, l'industrie et la construction jouent un rôle économique non négligeable sur le territoire intercommunal, où elles représentent 26% de l'emploi total, contre 21% à l'échelle nationale. Elles reposent notamment sur une part importante d'emplois dans le secteur industriel à Apt (pour exemple, la SAS Eurosilicone emploie 239 salariés).

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 480 €. Il s'agit de la troisième valeur la plus faible parmi les vingt-six centres, après celles de Cavaillon et de Carpentras. Le taux de pauvreté d'Apt est de 27%, contre 18% en moyenne dans les centres urbains régionaux. Plus d'un quart des jeunes âgés de 15 à 24 ans ne sont ni en emploi ni en formation. Il s'agit là de la valeur la plus élevée parmi les centres urbains de la région (20% en moyenne).



Malgré ces revenus faibles, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est assez élevé, du fait des prix immobiliers plus faibles que dans les communes situées à proximité : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 91m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Le prix au m² est de 1 945€, soit l'une des valeurs les plus faibles parmi les vingt-six centres urbains. La commune reste attractive pour certains ménages qui souhaitent accéder à la propriété avec un terrain, tout en bénéficiant d'un cadre de vie de qualité et des aménités urbaines. En effet, les résidences secondaires font moins concurrence aux résidences principales à Apt que dans l'intercommunalité (respectivement 9,3% contre 26,4% de résidences secondaires).

Avec 16% de vacance, Apt présente également la plus forte proportion de logements inoccupés. Ils sont majoritairement situés dans le centre ancien, ce qui impacte la dynamique des marchés immobiliers et a tendance à tirer les prix à la baisse, tout en constituant une réserve de logements à réinvestir. La commune lance un projet multisite de réinvestissement et réhabilitation de logements vacants, notamment destinés à loger les retraités. Également à travers son OPAH-RU, Apt a la volonté de lutter contre la vacance et l'habitat indigne.

Mode de développement

Le bâti diffus occupe 52% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. Cette valeur est la quatrième la plus élevée parmi les centres urbains. Du fait notamment de la densité relativement faible (248 personnes au km² contre 424 dans les centres urbains), la part des espaces artificialisés (13,2%) est faible et a augmenté à un rythme modéré entre 2009 et 2019 (+0,9 point). Pour contrer ce phénomène, le SCoT du Pays d'Apt-Luberon fixe des objectifs de baisse significative de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, en réinvestissant l'espace urbain existant, dans les quartiers, le centre-ville ou les zones d'activités de la commune. Il s'agit également de rompre avec l'étalement urbain en regroupant l'urbanisation en continuité de l'existant.

Le centre-ville concentre 27% de la population, la moyenne pour les centres urbains régionaux étant de 32%. La part des surfaces de bureaux, commerces ou équipements commencés entre 2016 et 2018 dans le périmètre est de 21%, contre 28% en moyenne.

Enjeux

- Centre qui connaît un phénomène d'abandon : l'objectif de la commune est la revitalisation de son centre et l'amélioration de sa qualité de vie. Requalifier l'habitat à travers l'OPAH-RU et inciter à la rénovation des logements pour lutter contre la vacance résidentielle et l'habitat indigne (représentant 26% des logements du centre-ville).
- Définir un nouveau schéma de circulation en centre-ville (gare routière et circulation des bus scolaires) et enjeu de désenclaver Apt. Aménager la voie verte du Calavon pour en faire un espace de liaison dans le centre historique.
- Rénovation de 300 logements en centre-ville à destination des seniors, dans le cadre de l'opération Apt Renaissance, par le groupe SRS. Le projet doit permettre l'arrivée de 600 personnes, susceptibles de relancer l'économie locale.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Signature
CRTE Pays d'Apt-Luberon	22/07/2021
CRET 2 Luberon	28/03/2019
CTE PNR Luberon	
PVD	03/03/2022
ZRR (zone rurale de revitalisation)	2017

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE,	Développer un accueil touristique fondé sur les qualités écologiques du territoire Accompagner un développement économique respectueux de l'environnement
Formation, équipements sportifs et culturels		Favoriser les pratiques culturelles, sportives et de loisirs respectueux des qualités écologiques du territoire Étude préopérationnelle pour la rénovation de la piscine de Viton Cité mixte Charles de Gaulle à Apt, réhabilitation complète d'une cité scolaire

Cadre de vie

Déplacements		Favoriser l'intermodalité, développer les infrastructures cyclables et les mobilités douces, travaux de liaison cyclable entre le parking intermodal G Santoni et le centre-ville
Offre de soin		
Alimentation de proximité		
Environnement, déchets		Réduire et compenser les consommations énergétiques, développer de nouvelles énergies renouvelables, éduquer et informer sur la sobriété énergétique, installation de panneaux solaires sur les toitures des bâtiments communaux et intercommunaux Optimiser la collecte et le traitement des déchets Rénovation thermique de la mairie et de la médiathèque

Mode de développement

Revitalisation		Aménager et valoriser les centres-ville, bourgs et villages Développer la connectivité numérique du territoire Préserver et valoriser le patrimoine naturel et bâti et les ressources naturelles Aménagement de la place Gabriel Péri et du parking Rambaud Renaturation des abords du Calavon
Habitat		OPAH-RU 2021-2026
Prévention des risques		

Analyse synthétique

Apt, en tant que centralité du bassin de vie et d'emploi du Pays d'Apt-Luberon, engage une réflexion majeure sur la revitalisation de son centre-ville sur le commerce, l'habitat, les espaces publics, en intégrant également ses quartiers prioritaires de la politique de la ville, notamment à travers son programme Petites villes de demain. En effet, elle a pour projet de réaliser des aménagements de ses espaces publics comme la restructuration de plusieurs de ses places (comme la place de l'Hôtel de Ville) et de renaturer les abords du Calavon actuellement utilisés comme parking. La commune s'engage dans l'amélioration de l'habitat dégradé et parfois vétuste, à travers l'OPAH-RU. Elle entend également développer le parcours résidentiel de sa population en créant 300 logements à destination des seniors. Également dans le cadre du programme PVD, la commune a recruté un manager de centre-ville, afin de dynamiser les commerces et d'accompagner les commerçants dans leurs démarches, la formation, etc.

La commune mise sur le développement d'un accueil touristique et un développement économique plus respectueux de l'environnement. Favoriser les pratiques culturelles et le développement du numérique est un enjeu à Apt. La commune a par exemple créé en 2021 un tiers-lieu, les Romarins, destiné à lutter contre la fracture numérique, permettant un meilleur accès à la culture en soutenant artistes et associations locales et proposant des formations destinées notamment à ceux qui ne peuvent pas quitter leur logement pour se former ailleurs.

L'amélioration des équipements scolaires et sportifs constitue également une priorité pour la commune. C'est elle qui rassemble la quasi-totalité des équipements publics, mais peine à rassembler les budgets pour permettre ces réhabilitations, notamment de la piscine municipale. Du fait de leur caractère communal, la commune ne peut bénéficier de fonds intercommunaux.

Le volet cadre de vie du projet communal se concentre surtout sur la politique de mobilité, concentrée sur l'intermodalité et le développement des mobilités douces, via la création de pistes cyclables et de voies piétonnes, tout comme l'ensemble des communes vauclusiennes. Elle envisage ainsi de raccorder la véloroute à son centre-ville, pour proposer un parcours diversifié aux cyclotouristes, et les faire profiter du centre historique aptésien. Elle a également créé une navette, gratuite et électrique. Deux lignes sont ainsi créées, reliant le centre aux quartiers périphériques, notamment la zone d'activité à l'ouest, intégrant ainsi les demandes des habitants.



Date entretien	19 décembre 2022
Moyen	Visio
Interlocuteurs	Joanna Genovese, élue à l'urbanisme de la ville de Menton Zoé Le Dévédec, AURAV Laure Bigourdan, AURAV

Une attractivité basée sur l'offre touristique et les équipements

Le développement économique est une compétence gérée par l'EPCI, Apt intervient peu. Un FISAC a été lancé, dont la fin est intervenue fin décembre 2022. Un grand nombre d'actions en faveur du développement touristique sont développées par la ville et son EPCI : une candidature pour devenir Grand site de France pour le Massif des Ogres, porté par le service tourisme de l'intercommunalité, des projets centrés sur le tourisme à vélo avec la volonté de créer des axes entre la véloroute et le cœur de ville, ou encore la création de parcours thématiques.

Apt a de fortes ambitions sur la construction d'équipements et l'amélioration des existants : rénovation de gymnases, de la piscine municipale, création d'une maison des sports et d'un accueil de loisirs. Elle étudie également la création d'une salle de spectacle intercommunale en lien avec son EPCI.

Un projet communal porté par le vélo

Les mobilités constituent un enjeu important de la politique territoriale de la d'Apt, afin d'améliorer le cadre de vie des aptésiens. En prévision de la suppression d'un certain nombre de places de stationnements due à la renaturation du Calavon le long duquel se trouvent des parkings, la ville réfléchit à la création d'un parking-relais, accessible en navette ou à pieds à partir du centre-ville. Elle étudie également la possibilité d'étendre les circuits de la navette gratuite mise en place en 2021, et un projet de covoiturage à destination des entreprises est en préparation.

La commune souhaite faciliter la venue et le maintien de professionnels de santé, elle a pour cela créé des logements à destination des personnels hospitaliers. Des résidences seniors vont également être créées dans le centre.

Enfin, la commune développe des projets à dimension environnementale : un permis de végétaliser est en cours, une étude est lancée sur les économies d'énergie des bâtiments communaux, une charte nature en ville est commencée. *Certains projets n'ont ainsi pas été évoqués : l'optimisation de la collecte et du traitement des déchets, la rénovation thermique de la mairie et de la bibliothèque, ou encore le développement des énergies renouvelables sur le territoire.*

La revitalisation du centre-ville au cœur des projets aptésiens

La commune effectue un gros travail sur l'espace public, puisque fin 2024, 3 places auront été réaménagées, et une autre sera en cours. La ville explique que ce travail a un impact direct sur le développement de son centre, par la diminution de la vacance commerciale et des logements, cette dernière étant également liée à l'OPAH en cours. La ville est satisfaite de cette 3^e OPAH qui fonctionne bien. Une réflexion sur la mise en place du permis de louer est également en cours.

La ville souhaite également créer un espace intergénérationnel, pour combler un manque sur le territoire.

Enfin, la revitalisation du commerce de centre-ville constitue un axe majeur des investissements de la ville : pour cela, un manager de centre-ville a été recruté. Apt réfléchit à comment aider certaines rues à accueillir plus de commerçants, grâce à des parcours marchands, des décorations ou des événements ponctuels. *De cet axe, seul le développement de la connectivité numérique du territoire, qui ressortait des fiches projet, n'a pas été évoqué.*

Apt, une vraie centralité sur son territoire

Apt, de par sa situation géographique, éloignée des villes, occupe un rôle de centralité par rapport aux communes luberonnaises. Apt étant une sous-préfecture, elle concentre l'ensemble des services publics, mais le départ de la DGFIP et d'un tribunal à Pertuis, a fragilisé la ville.

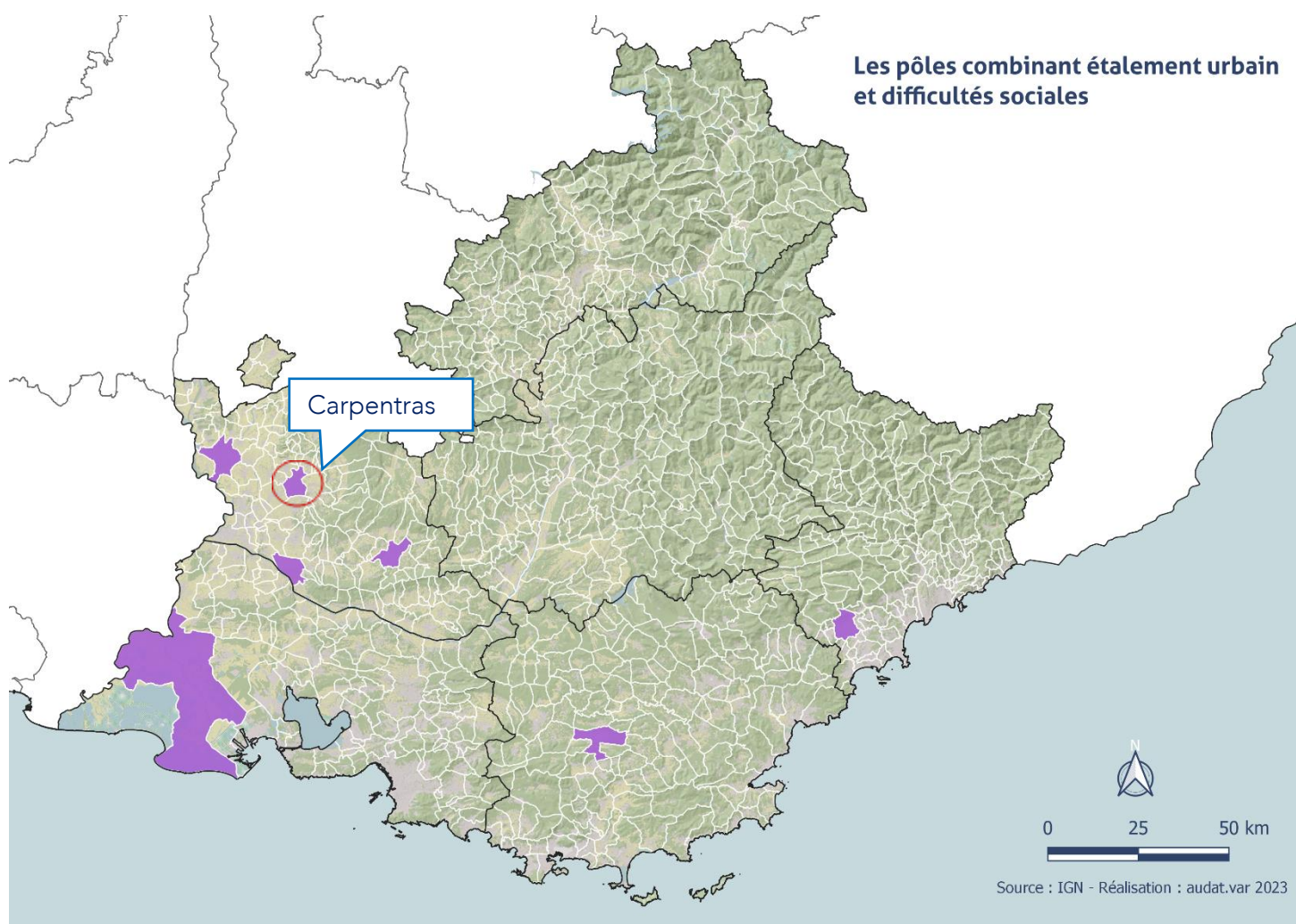
La ville concentre également une grande partie des commerces du territoire, et elle dispose d'un hôpital, et reste grande pourvoyeuse d'emplois sur le territoire. C'est à Apt que se situent les équipements publics, comme les gymnases et les piscines. Pour toutes ces raisons, les habitants des communes voisines se rendent à Apt quotidiennement.

L'hyper-concentration de ces équipements engendre des problématiques financières pour la ville qui doit assumer seule ces équipements. Ainsi, la chef de projet PVD relève le coût financier et la difficulté d'être une centralité.

CARPENTRAS

Population (2019) : 29 236 habitants
Espace rhodanien
Communauté d'agglomération
Ventoux-Comtat Venaissin

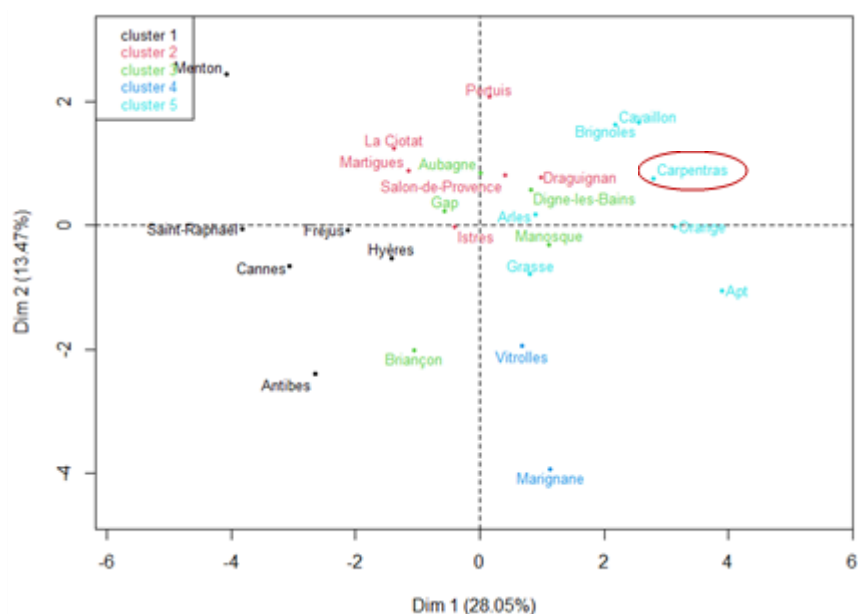
**Les pôles combinant étalement urbain
et difficultés sociales**



La ville de Carpentras est située au centre du Vaucluse ; elle est le siège de la Communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin. Elle appartient à l'espace rhodanien du SRADDET et compte 29 200 habitants en 2019.

Avec six autres centres urbains, majoritairement vauclusiens, Carpentras fait partie de la cinquième classe de la typologie, celle des pôles combinant étalement urbain et difficultés sociales. Elle se caractérise par les faibles revenus des ménages associés à un fort taux de pauvreté et une part importante de logements vacants.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

La commune a connu une hausse de sa population (+800 habitants) entre 2013 et 2019. Ce gain contraste avec la période précédente (2007 à 2012) où la population était restée stable du fait d'un solde naturel positif, et d'un solde migratoire déficitaire du fait d'un départ de population vers les communes environnantes.

La croissance démographique observée entre 2013 et 2019 (0,5% par an) est supérieure à celle constatée dans l'ensemble des centres urbains (0,1% par an). Cette augmentation résulte d'un solde naturel (+766 personnes, soit 0,4% par an) parmi les plus favorables des centres urbains (0,1% par an) mais également d'un solde migratoire stable (+0,03% par an).

Carpentras est une commune plutôt jeune, contrastant avec son intercommunalité vieillissante : les moins de quinze ans constituent 19% de la population soit 3 points de plus que la moyenne des centres urbains. Les ménages comptent 2,2 personnes en moyenne, contre 2,1 pour l'ensemble des centres urbains.

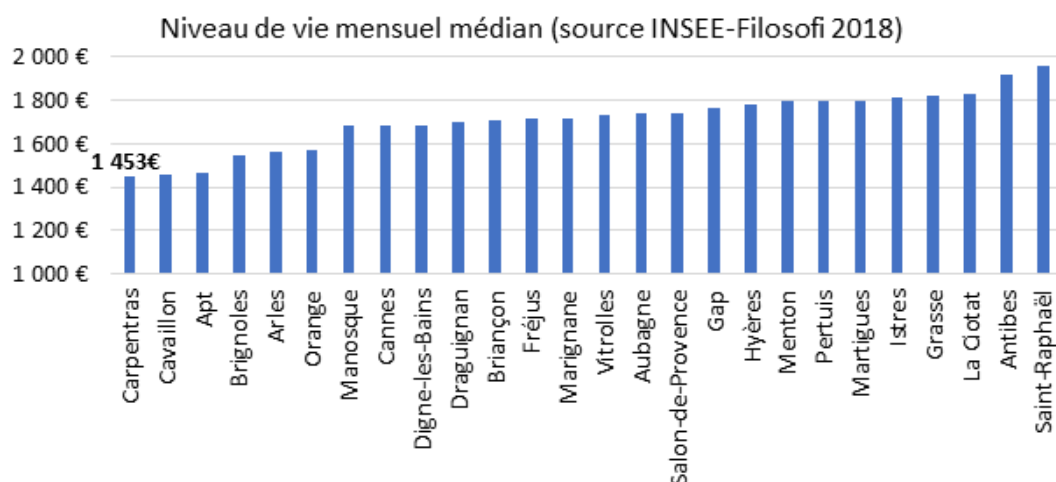
Polarisation/attractivité

Le nombre d'emplois implantés dans la commune a augmenté entre 2013 et 2018, passant de 12 890 à 13 030 (0,2% par an). Dans les communes alentour, le nombre d'emplois a diminué (-0,18% par an). Par conséquent, la commune a vu son poids en termes d'emplois dans son environnement légèrement augmenter (de 45,1 à 45,6%), faisant ainsi de Carpentras un pôle d'emploi local important pour les communes situées à proximité, en dépit de la forte polarisation qu'exerce Avignon. Cette fonction de pôle d'emplois est notamment visible grâce à l'indice de concentration de l'emploi : on compte 135 postes pour 100 actifs occupés, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 123 pour 100 en moyenne.

D'un point de vue démographique, le poids de Carpentras dans son environnement a très légèrement diminué entre 2013 et 2019 (de 31,3 à 31,1%), la croissance démographique ayant été plus forte dans les communes alentours (0,60% par an contre 0,47%).

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 450€. Il s'agit de la valeur la plus faible parmi les vingt-six centres. Le taux de pauvreté de Carpentras est de 28%, soit la valeur la plus élevée parmi des centres urbains régionaux (18% en moyenne). La part des jeunes âgés de 15 à 24 ans n'étant ni en emploi ni en formation est de 23%, soit trois points de plus que la moyenne régionale.



Malgré ces revenus faibles, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est assez élevé : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 79m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Le prix au m² est de 2 362€, contre 4 515€ pour l'ensemble des centres urbains et 3 061€ pour les centres urbains hors classe 1.

Les logements locatifs privés les moins chers sont situés dans le centre ancien et le nord de Carpentras. Ils jouent ainsi le rôle de parc social de fait, puisqu'une partie des ménages aux revenus les plus bas s'y logent, dans l'attente d'un relogement dans le parc public.

La proportion de logements vacants est de 15%, contre 9% en moyenne : il s'agit de la seconde proportion la plus élevée mesurée parmi les centres urbains. En 2016, le centre-ville concentre 63% du parc vacant de la commune, pour 46% du parc total de logements. Ce poids élevé indique que le centre souffre de la concurrence d'un habitat plus récent et mieux adapté à la demande.

Mode de développement

Le bâti diffus occupe 41% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. La proportion de déplacements domicile-travail en modes doux ou en transport en commun est assez faible (16% contre 21% en moyenne).

Une reprise des constructions est constatée à Carpentras, avec 1250 logements autorisés entre 2015 et 2020 contre 975 entre 2009 et 2014, et de nombreux programmes de logements sont en cours. La part des espaces artificialisés (31,0%) est élevée par rapport à la moyenne (18,6%) et a augmenté à un rythme important entre 2009 et 2019 (+2,3 points contre +0,9 point en moyenne).

Le centre-ville concentre 29% de la population, soit une proportion inférieure à la moyenne des centres urbains régionaux (32%). La part des surfaces de bureaux, commerces ou équipements commencés entre 2016 et 2018 a été inférieure à la moyenne des centres urbains régionaux (19% contre 28% en moyenne).

Les commerces du centre ancien, bien que nombreux, sont en perte de vitesse et la vacance commerciale y est élevée. Pour contrer ce phénomène, la commune a mis en place diverses actions comme le FISAC (Fonds d'intervention pour la sauvegarde de l'artisanat et du commerce). Afin d'enrayer le phénomène de dévitalisation de son centre, Carpentras s'est lancée depuis 2011 dans une stratégie globale de transformation de son centre ancien, à travers le PNRQAD (requalification d'îlots dégradés, restauration de cellules commerciales, réalisation

d'équipements publics), ou encore le programme Action Cœur de Ville depuis 2018.

Enjeux

- Contrer le rôle de “parc social de fait” dans la partie nord de la ville, notamment en améliorant l’habitat dégradé du centre ancien, en poursuivant l’OPAH multisites et en lançant l’OPAH Cœur de ville et l’OPAH copropriétés dégradées Émile Zola ;
- Revitaliser le commerce en centre ancien et trouver un équilibre entre les zones commerciales en entrées de ville et les commerces du centre-ville qui sont en difficulté ;
- Accroître les déplacements en mode doux qui restent relativement faibles grâce à un schéma directeur cyclable validé en avril 2022, la gare SNCF qui a rouvert et le développement des liaisons Carpentras/Avignon. L’outil Klaxit a été expérimenté pour le covoiturage quotidien entre 2021 et 2022, puis a fait l’objet d’une convention pour 2022-2023 ;
- Favoriser l’implantation des équipements de rayonnement (culturels, services) en lien avec les transports en commun ;
- En tant que centralité, mettre en place une politique foncière pour assurer son attractivité future.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CTE	28/01/2020
CRET Ventoux	Vote 16/10/2019
ACV	28/11/2018

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	Développement de boucles cyclo touristiques VTC
Formation, équipements sportifs et culturels	Nouvelle crèche et mise aux normes des autres crèches Réhabilitation collège Alphonse Daudet Réhabilitation de l'EDeS (Espace départemental des solidarités) de Lassone

Cadre de vie

Déplacements	Piétonnisation des allées Jean Jaurès PEM de Carpentras Liaison ferroviaire Avignon-Carpentras à développer Développement de parkings à proximité du centre-ville
Offre de soin	
Alimentation de proximité	
Environnement, déchets	Plan solaire installation photovoltaïque (Cove) Déchetterie de Carpentras

Mode de développement

Revitalisation	PNROAD déjà enclenché (2011 : partie nord du centre ancien → requalification d'îlots dégradés, restauration de cellules commerciales, réalisation d'équipements publics et d'aménagements de proximité)
Habitat	Soutenir la production de logements exemplaires Lancer OPÀH copropriétés dégradées E. Zola (Cove) 2020-2025 Poursuivre l'OPAH multisites et lancer l'OPAH cœur de ville
Prévention des risques	

Analyse synthétique

Carpentras, commune Action Cœur de Ville, accorde depuis longtemps un intérêt particulier à la redynamisation de son centre-ville, notamment en soutenant l'amélioration de l'habitat : elle lance ainsi trois OPAH, et a pour objectif de favoriser le parcours résidentiel. Début 2023, Carpentras met en place le permis de louer dans le secteur nord du centre, qui consiste en la déclaration des propriétaires bailleurs à la mairie, qu'ils louent un logement : cela permet à la mairie d'avoir une meilleure connaissance du parc locatif, et de contrôler les logements insalubres et indignes éventuels.

La commune a également, dans le cadre de son programme Action cœur de ville, lancé une campagne de communication sur ses commerces de centre-ville, afin de redonner du dynamisme et de l'attractivité à son tissu commercial. Elle a également engagé une politique d'amélioration des équipements scolaires et de cohésion sociale.

Carpentras souhaite agir sur l'embellissement de ses rues, et dans un objectif de favoriser la biodiversité et de lutter contre les îlots de chaleur urbains, la commune met en place le permis de végétaliser, qui permet à chaque habitant de végétaliser l'espace public.

Carpentras mise notamment sur le développement touristique pour renforcer son rayonnement et son attractivité, notamment en développant des boucles cycle touristiques et le renforcement de la Via Venaissia.

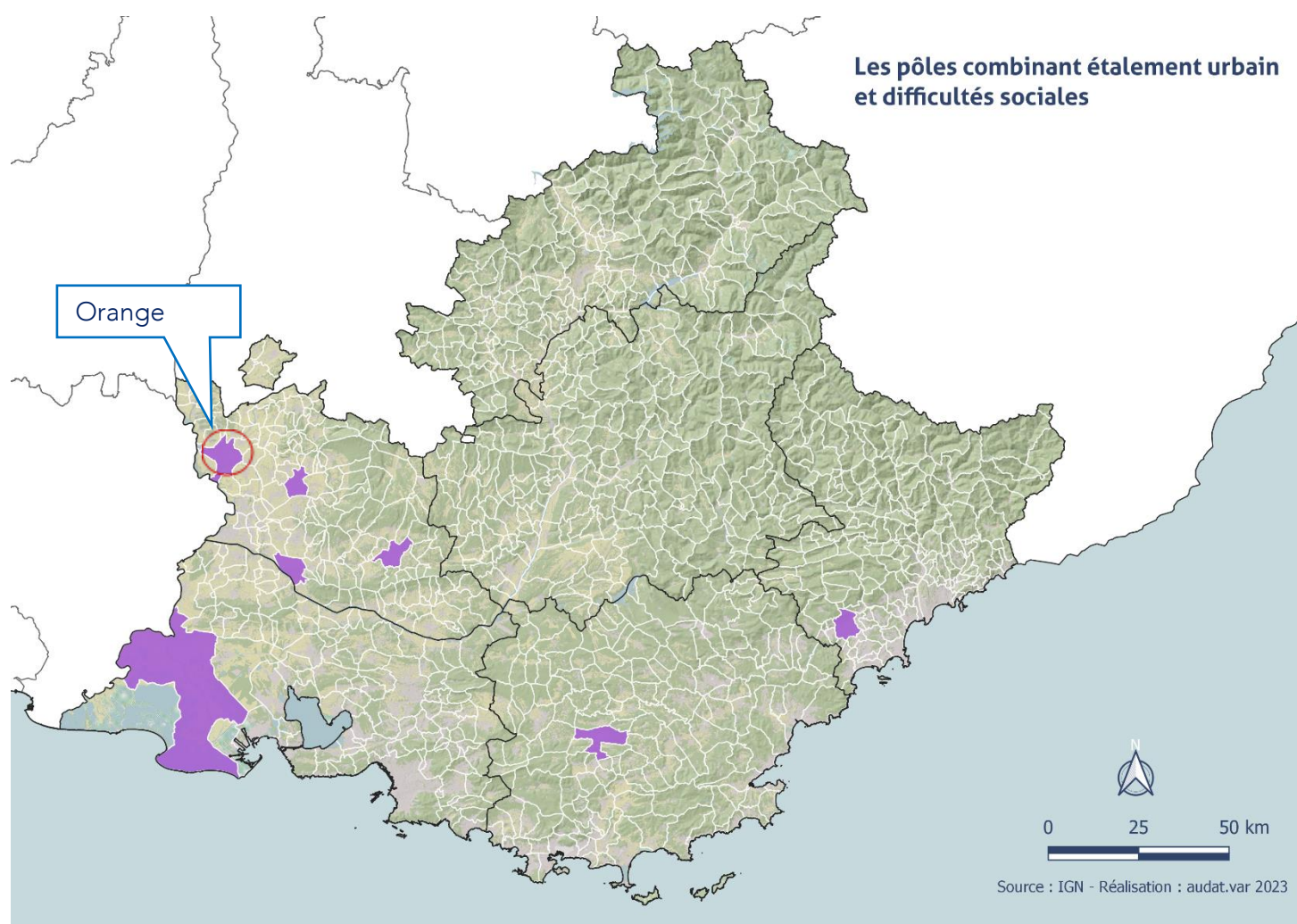
La ville a de forts enjeux sur son Pôle d'échange multimodal et le développement du ferroviaire, grâce à la réouverture de sa gare SNCF, constituant un véritable équipement de centralité. Elle souhaite le développement des fréquences ferrées entre Carpentras et Avignon, pour faciliter les déplacements des travailleurs carpentrassiens. Carpentras a également le projet de réaliser travaux de parkings relais à proximité du centre-ville. Enfin, Carpentras et son intercommunalité poussent les automobilistes à covoiturer le plus possible : pour ce faire la Cove a mis en place un outil de covoiturage, Klaxit, et proposent un chèque à tout nouveau conducteur qui se lance dans le covoiturage.

Enfin, l'équipe municipale développe la démocratie participative, à travers le « Big Bang de la démocratie municipale » : le programme regroupant des outils participatifs redonne la parole aux habitants sur la gouvernance de leur commune (budget participatif, referendum d'initiative citoyenne, droit d'amendement, convention citoyenne et permis de végétaliser).

ORANGE

Population (2019) : 28 772 habitants
Espace rhodanien
Communauté de communes
du Pays Réuni d'Orange

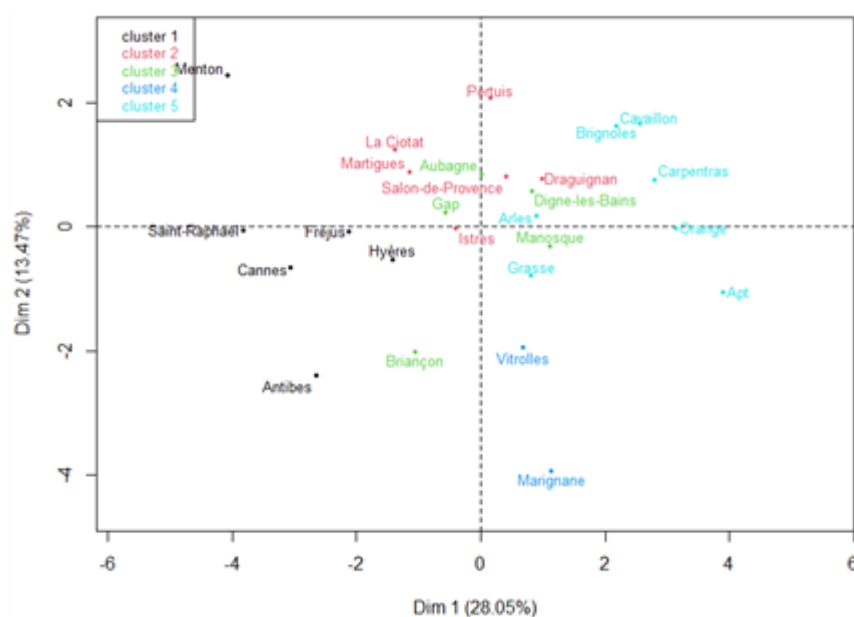
**Les pôles combinant étalement urbain
et difficultés sociales**



La commune d'Orange est située au nord-ouest du Vaucluse ; elle est le siège de la Communauté de communes du Pays Réuni d'Orange. Elle appartient à l'espace rhodanien du SRADDET et compte 28 800 habitants en 2019.

Avec six autres centres urbains, majoritairement vauclusiens, Orange fait partie de la cinquième classe de la typologie, celle des centres à fort enjeu de revitalisation. Elle se caractérise par un fort pouvoir d'achat immobilier des ménages, du fait de prix de l'immobilier assez bas ; mais également par une grande proportion de jeunes non insérés et par un poids démographique du centre-ville assez faible.

Position de la commune sur les axes 1 et 2 de l'analyse en composante principale



Cadrage

Entre 2013 et 2019, la commune a connu une baisse de population de l'ordre de - 0,2 % par an (soit 400 habitants de moins en 6 ans), contre une légère hausse de 0,08% / an en moyenne pour l'ensemble des centres urbains.

La diminution de la population d'Orange est un phénomène récent puisqu'entre 1968 et 2014, la commune connaissait une croissance démographique importante (autour de 0,4% par an depuis 1990). Ce changement résulte d'un solde migratoire défavorable (-1 150 personnes, soit -0,66% par an), qui s'explique notamment par un départ massif des 25-39 ans. Le solde naturel est en revanche positif (+729 personnes, 0,42% par an).

Orange est une commune plutôt jeune : les moins de quinze ans comptent pour 19% de la population. Il s'agit de la cinquième proportion la plus élevée parmi les centres urbains (16% en moyenne).

Polarisation/attractivité

Les communes alentours d'Orange ont vu leur nombre d'habitants progresser de 0,9% par an entre 2013 et 2019. Le poids démographique d'Orange dans son environnement a par conséquent sensiblement diminué, passant de 42% à 40%. On observe davantage de familles avec enfants dans les communes périphériques que dans la ville-centre.

Le nombre d'emplois implantés dans la commune s'établit à 13 870 entre 2013 et 2018 (0,06% par an). L'augmentation a toutefois été plus prononcée dans les communes alentours (0,38% par an). Le poids d'Orange dans son environnement en termes d'emploi a donc légèrement diminué, passant de 60,3% à 59,9%.

L'emploi est concentré au sein de deux grands secteurs d'activités situés dans la sphère présentielle : l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, ainsi que le commerce, transports, services divers, autour de 6 000 emplois chacun.

L'indice de concentration de l'emploi reste élevé : on compte 133 postes pour 100 actifs occupés, la moyenne parmi les centres urbains régionaux étant de 123 pour 100 en moyenne. Orange joue un vrai rôle de pôle d'emplois en attirant des actifs des communes à proximité, tout en étant elle-même polarisée par Avignon, principale destination des actifs de l'aire urbaine.

Cadre de vie

Le niveau de vie mensuel médian est de 1 570€. Il s'agit de la sixième valeur la plus faible parmi les centres urbains. À titre de comparaison, la moyenne régionale s'établit à 1 780€.

La pauvreté a reculé à Orange depuis le début des années 2000. Toutefois, le taux de pauvreté d'Orange reste élevé (23% contre 18% en moyenne dans les centres urbains régionaux). Cette pauvreté touche plus spécifiquement les jeunes, puisque 26% des ménages dont le référent a moins de 30 ans sont à bas revenus. La part des jeunes âgés de 15 à 24 ans n'étant ni en emploi ni en formation est de 24%, soit quatre points de plus que la moyenne régionale. Il s'agit de la seconde valeur la plus élevée parmi les centres urbains après celle d'Apt.

Malgré les revenus assez faibles, le pouvoir d'achat immobilier des ménages est très élevé : avec un faible apport et un emprunt sur 20 ans, un couple avec deux enfants peut prétendre à l'achat d'un appartement de 108m² contre 68m² en moyenne dans les centres urbains. Le prix au m² est de 1 921€, soit la valeur la plus faible mesurée parmi les vingt-six centres urbains. Cependant, les Orangeois sont, en moyenne, moins propriétaires que les habitants des communes voisines, et la proportion de locataires, présentant des revenus plus modestes que les propriétaires, est en augmentation.

La proportion de logements vacants est de 14%, contre 9% en moyenne. Ces logements sont largement situés dans le centre ancien. La vacance structurelle est de 5,5%, contre 2,1% en moyenne dans les centres urbains régionaux.

Mode de développement

Le centre-ville concentre 16% de la population, soit une proportion nettement inférieure à la moyenne des centres urbains régionaux (31%). Le centre ancien, largement paupérisé, vit un phénomène d'éviction des populations. La part des surfaces de bureaux, commerces ou équipements commencés entre 2016 et 2018 dans le périmètre est équivalente à la moyenne régionale (26%).

Le bâti diffus occupe 42% des espaces urbanisés, contre 31% en moyenne. Il s'agit donc d'une valeur assez élevée. La part des espaces artificialisés (20,9%) est assez élevée par rapport à la moyenne (18,6%). Elle a augmenté d'1,2 point entre 2009 et 2019.

La commune s'est développée par des copropriétés et de l'habitat collectif, notamment dans les quartiers politique de la ville, Nogent-Saint-Clément et Fourchevieille-Comtadines-L'Aygues, ce dernier comportant une résidence située en Zone urbaine sensible. En effet, même si des maisons individuelles ont vu le jour sur le territoire, leur proportion est en diminution.

Enjeux

- Diversifier l'offre de logement, à travers la réalisation de logements favorisant le parcours résidentiel, des réhabilitations d'îlots par la maîtrise publique et privée ;
- Apaiser le centre-ville par des espaces publics de qualité, favorables aux modes actifs, par la requalification des places centrales de l'intramuros pour en faire un lieu de rencontre et de manifestations ;
- Devenir un pôle de services et de formation à travers une offre renforcée de ces équipements ;
- Renforcer l'attractivité touristique, en axant les efforts sur la découverte de la Romanité, via la requalification de la colline Saint-Eutrope et un renforcement de la programmation culturelle du Théâtre antique.

Le projet communal

Les documents analysés

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE	22/12/2021
CRET Pays Réuni d'Orange et Aigues Ouvèze en Provence	Vote 10/05/2019

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE,	Liaison Via Rhône - Pole Multimodal d'ORANGE - Via Venaissia Engager une démarche promotionnelle interne et externe auprès de la sous-destination Patrimoine auprès des excursionnistes et touristes.
Formation, équipements sportifs et culturels		Construction d'un groupe scolaire au Coudoulet Construction poste de police Extension cimetière

Cadre de vie

Déplacements	Centre-ville - Chemin de la passerelle du Jonquier + création d'une piste cyclable en site propre, chemin de Rama Études préalables à l'aménagement du quartier de gare d'Orange Zone du Grenouillet : réalisation d'un parc paysager et liaisons douces
Offre de soin	ADAPapt
Alimentation de proximité	
Environnement, déchets	Réhabilitation des bâtiments publics en centre-ville, 4 rue Victor Hugo.
Patrimoine	Consolidation du théâtre antique Mise en sécurité et en valeur de la colline Saint-Eutrope Création parcours patrimonial et musées Réhabilitation des bâtiments publics en centre-ville : 4 rue Victor Hugo

Mode de développement

Revitalisation	Construction boulodrome Réhabilitation du hall des expositions Réhabilitation commerces centre-ville Zone du Grenouillet : réalisation d'un parc de stationnement, et d'un parc paysager et liaisons douces Acquisitions foncières pour structuration de l'écopôle depuis la RD17 Conventionner sur une ORT afin d'améliorer l'attractivité des centres-ville par la mise en œuvre d'un projet territorial basé sur la modernisation du parc de logements et de locaux commerciaux et plus globalement du tissu urbain. Piétonner en 2023-2024 l'esplanade du Théâtre Antique (rue Madeleine Roch, rue du Mazeau, rue Second Weber, rue Caristie, place des Cordeliers) pour créer une esplanade d'animation touristique
Habitat	OPAH-RU Pays Réuni d'Orange 2020-2024
Prévention des risques	

Analyse synthétique

Le projet communal d'Orange entend renforcer son rayonnement et son attractivité, et contribuer à la revitalisation du centre. Ni Petite Ville de Demain, ni commune Action Cœur de Ville, Orange a engagé une démarche d'élaboration d'une opération de revitalisation de territoire (ORT).

La liaison entre la Via Rhôna, la Via Venaissia et le Pôle d'Échange Multimodal d'Orange, ainsi que l'engagement d'une démarche promotionnelle auprès des excursionnistes doit permettre à la commune d'avoir une meilleure visibilité touristique et de renforcer son rayonnement. En ce sens, son patrimoine doit être mieux mis en valeur, par la création d'un sentier de découverte de la ville, le parcours patrimonial et muséal, et des animations tout au long de l'année, notamment grâce à la piétonnisation de l'esplanade du Théâtre Antique, qui va être renforcée. En ce sens, il est prévu une mise en valeur et une sécurisation de la colline surplombant le théâtre, la colline Saint-Eutrope.

Pour améliorer le cadre de vie des Orangeois, la ville investit dans un certain nombre d'équipements, anciens et nouveaux : elle construit un boulodrome et restaure son hall des expositions, en ajoutant 900 places de stationnement à ce complexe. De nouveaux aménagements sont prévus pour la Plaine des Sports, et une maison des Associations doit être créée dans l'ancienne clinique Modrin.

En parallèle du raccordement des grandes voies cyclables, Orange crée des pistes cyclables au sein de la ville pour favoriser les mobilités douces, et souhaite réaménager son quartier de gare et ses espaces publics : un PEM va ainsi être créé pour favoriser l'intermodalité. À ce titre, un parking relais de 200 places est créé, une gare routière et des pistes cyclables voient le jour. Elle développe par exemple un système de navettes gratuites, les Augustines, reliant les principaux points d'intérêts du centre-ville, pour accompagner la mobilité de ses habitants. Orange baisse les tarifs de certains de ses parkings, notamment le jour du marché pour stimuler la fréquentation de celui-ci.

La ville souhaite développer une offre de logements équilibrée et diversifiée pour répondre au parcours résidentiel de la population. À travers son OPAH-RU, la commune entend lutter contre la vacance et l'habitat très dégradé ou indigne, lutter contre la précarité énergétique des ménages. Elle souhaite accompagner les habitants dans l'adaptation de leur logement pour favoriser le maintien à domicile des personnes âgées et à mobilité réduite. L'OPAH permet également d'aider les syndicats de copropriétaires dans le redressement des copropriétés dégradées.

Pour renforcer l'attractivité de son centre-ville, elle entend développer une offre commerciale de proximité variée, avec des investissements prévus pour la réhabilitation des commerces de centre-ville.

3 | LES CENTRALITES LOCALES INSCRITES DANS LE DISPOSITIF

PETITE VILLE DE DEMAIN

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRET Alpes d'Azur	29/04/2022
PVD	2021-2026

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	Requalification d'une friche industrielle pour création d'une Maison de territoire (lieu de télétravail, coworking, formations, espace culturel, services publics)
Formation, équipements sportifs et culturels	PVD : soutien à la création d'un lycée

Cadre de vie

Déplacements	PVD : étude mobilités directes (village traversé par la RD6202 reliant Grenoble à Nice), et aménagement pistes cyclables reliant le centre et les quartiers extérieurs Développement covoiturage, en lien avec élaboration d'un plan de mobilité à échelle EPCI Mise en service de feux comportementaux et de radars pédagogiques
Offre de soin	PVD axe : lutter contre la désertification médicale
Alimentation de proximité	Développement d'un service innovant de broyage itinérant
Environnement, déchets	
Patrimoine	

Mode de développement

Revitalisation	Acquisition foncière, aménagement d'un parc (Jardins de la Roudoule) PVD : étude de réaménagement du centre-village Réfection de la Chapelle des Pénitents blancs et du Monument aux morts
Habitat	
Prévention des risques	

Analyse synthétique

Le projet communal de Puget-Théniers développe les différentes orientations stratégiques du SRADDET qui visent son renforcement en tant que centralité.

Dans le cadre du programme Petites Villes de Demain, Puget-Théniers a le projet de créer un lycée, soulageant ainsi les familles contraintes de scolariser leurs enfants dans un lycée plus éloigné, créant ainsi une centralité « scolaire » pour la commune. De plus, elle souhaite requalifier une friche industrielle pour en créer une Maison de territoire : en faire un lieu de télétravail, un espace de coworking, un lieu de formations, et un espace concentrant certains services publics.

En lien avec ce programme, Puget-Théniers lance une étude sur les mobilités, prenant en compte les spécificités de sa topographie et de son maillage routier (le village étant traversé par la RD6202 reliant Grenoble à Nice), et prévoit la création de pistes cyclables reliant le centre du village et les quartiers extérieurs. Un plan de mobilité étant en cours d'élaboration à l'échelle de l'EPCI, la commune souhaite développer les solutions de covoiturage, dans un contexte où 64% des déplacements domicile-travail Pugétois se font en voiture. Enfin, elle met en service des feux de comportement et des radars pédagogiques, afin d'apaiser ses axes.

Ce programme permet aussi l'étude du réaménagement du centre-village. La commune lance également la réfection de la Chapelle des Pénitents blancs, et du Monument aux morts. Enfin, elle compte aménager un parc, les jardins de la Roudoule.

Enfin, la commune, via le dispositif Petites Villes de Demain, s'engage dans la lutte contre la désertification médicale.

Cogolin

CC du golfe de Saint-Tropez

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE	non disponible
CRET Cœur du Var Saint Tropez Maures Gapeau	20/06/2017 13/12/2019
CTE du Massif des Maures	21/01/2020
PVD	

Rayonnement et attractivité

Emploi, ZAE, tourisme	Restructuration desserte + relais d'information ZA Saint-Maur
Formation, équipements sportifs et culturels	Rénovation base nautique, création gymnase Aménagement ancienne citerne en musée et jardin Création établissement accueil de loisirs, remise à niveau équipement jeunes, sport, culture et fêtes

Cadre de vie

Déplacements	Création stationnement centre-ville, pistes cyclables
Offre de soin	
Alimentation de proximité	Acquisitions foncière terres agricoles
Environnement, déchets	Développement électricité photovoltaïque et solaire thermique S Maur, valorisation déchets verts et bois énergie, îlot de résili écoresponsable, étude desserte AEP quartiers non desservis, rénovation énergétiques

Mode de développement

Revitalisation	Aménagement esplanade de la république + piétonnisation centre-ville étude dynamisme locaux commerciaux Extension et mise aux normes groupes scolaires, ravalement des façades éclairage public, voirie, propreté, sécurité
Habitat	FAIRE (rénovation habitat privé), études mixité habitat
Prévention des risques	Acquisitions foncières zone incendie

Analyse synthétique du projet communal

Le projet communal de Cogolin entend renforcer son rayonnement et son attractivité, et contribuer à la revitalisation du centre au sein de l'armature territoriale du Golfe de Saint-Tropez, en complémentarité des polarités de Sainte-Maxime et Saint-Tropez.

Les investissements relatifs au développement économique se concentrent sur la ZA Saint-Maur avec une amélioration de la desserte, de la lisibilité et de la visibilité des établissements et le développement d'une réflexion sur la production d'énergie photovoltaïque dans le cadre de la mise en œuvre des actions du PCAET.

La commune a de nombreux projets concernant les équipements sportifs, culturels et de loisirs et notamment des études d'opportunités de relocalisation des stades du centre-ville sont en cours. Elles doivent permettre de repenser une stratégie de localisation des équipements à l'échelle de la commune et intensifier la première couronne du centre-ville à travers le développement de programme de logements. En connexion directe avec le centre-ville. Elle vise également la création d'un théâtre de verdure en centre-ville associé à la création d'une nouvelle offre de logement et de stationnements.

Par ailleurs dans le cadre du programme PVD la ville de Cogolin entend réinvestir son centre-ville en repensant l'organisation des déplacements et limitant les nuisances automobiles, redéployant une nouvelle offre de stationnement public en périphérie et la piétonnisation de la vieille ville.

L'adaptation progressive de la place de la voiture autour de la création de parkings en ouvrage éphémères constitue un axe de réflexion pour concilier sobriété foncière et maîtrise budgétaire.

En matière de renaturation, le réaménagement de la place De Gaulle en un espace vert désimperméabilisé doit permettre d'offrir une nouvelle qualité en centre-ville. Le volet énergétique est orienté vers le développement d'énergies en mobilisant les toitures de la zone d'activités économiques de Saint-Maur. Il comporte également un soutien à l'agriculture de proximité, et des projets liés aux pistes cyclables pour relier les différents quartiers de la commune et notamment raccorder le centre-ville à son espace littoral et maritime (Port Cogolin).

L'inscription de la ville dans le dispositif petite ville de demain, a permis de développer un regard croisé des enjeux de revitalisation et de définition d'un programme d'action en cohérence avec les objectifs du SRADDET relatif aux centralités urbaines régionales.

NB : La commune d'Aups est une centralité locale animatrice d'un espace d'équilibre régional dans la stratégie urbaine du SRADDET. Elle n'a, de fait, pas été intégrée dans les analyses de définition d'une typologie des centralités urbaines régionales.

Aups

CC Lacs et Gorges du
Verdon

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRTE	13/07/2021
CRET	27/02/2019
PVD	En cours

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE,	Travaux ZAE Uchanes Création espace coworking
Formation, équipements sportifs et culturels		Création antenne France Services Acquisition foncière pour création ressourcerie et tiers-lieu Création d'un lieu d'accueil pour les adolescent Création d'un cinéma et d'une salle multisport

Cadre de vie

Déplacements	Création voies mobilités douces, stationnement, implantation d'une station vélo assistance électrique
Offre de soin	Etudes extension maison de santé
Alimentation de proximité	Réhabilitation friches pour création coopérative agro-culturelle et vente circuits courts
Environnement, déchets	Création d'un réseau de chaleur et amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, labellisation « villes et villages étoilés »

Mode de développement

Revitalisation	Etude attractivité commerciale centre-ville, requalification des espaces publics (rues du centre, entrée de ville, places), rénovation des éléments de patrimoine.
Habitat	Etude pré-opérationnelle PIG, création logements centre-ville, opération façade dans le cadre d'une OPAH-RU ;
Prévention des risques	-

Analyse synthétique du projet

Les actions développées dans le cadre des plans et programmes sont axées majoritairement vers le renforcement de services de proximité au sein d'un territoire rural et l'appui au maintien d'une population active sur le territoire et accompagner le vieillissement de la population.

Ainsi, sur le volet attractivité, des travaux sur la ZAE sont prévus, ainsi que la création d'un espace de coworking et la création une ressourcerie/tiers-lieu. Le projet de coopérative agro-culturelle et de vente en circuits-courts vise à recréer une dynamique locale.

La commune agit pour la qualité de vie des habitants sur le territoire, à la fois sur le volet déplacement, et par le renforcement de l'accès aux services de proximité (création d'une antenne France Service, extension de la maison de Santé). Elle vise également un renforcement des équipements sportifs et de culture de proximité pour améliorer l'offre d'équipement et loisirs.

Enfin, Aups pose les jalons d'une revitalisation du centre-ville, avec des études sur l'attractivité commerciale et l'amélioration de l'habitat dans le cadre des études du programme PVD. La commune s'appuie notamment sur la réhabilitation de son patrimoine vernaculaire (fontaines, lavoirs) et sur le réaménagement de ses espaces publics pour s'inscrire dans une dynamique attractive loisirs / tourisme au cœur du Parc Naturel Régional du Verdon.

NB : La commune d'Aups est une centralité locale dans la stratégie urbaine du SRADDET. Elle n'a, de fait, pas été intégrée dans les analyses de définition d'une typologie des centralités urbaines régionales.

Bollène

CC Rhône-Lez-Provence

Contrats et programmes sur le territoire	Période ou date de signature
CRET	Vote 13/12/2019
CRTE Rhône Lez Provence	29/12/2021
PVD	

Rayonnement et attractivité

Emploi, tourisme	ZAE, Aménagement de l'accès à la ZA PAN EURO PARC
Formation, équipements sportifs et culturels	Construction d'un vélodrome et d'une piste de BMX Création salle omnisport Réhabilitation du centre aquatique intercommunal Acquisition matériel informatique Extension du groupe scolaire Péri et du restaurant scolaire Alexandre Blanc

Cadre de vie

Déplacements	Création d'un double sens rue Frédéric Mistral
Offre de soin	
Alimentation de proximité	
Environnement, déchets	Étude d'optimisation du potentiel pour le développement photovoltaïque sur bâtiment ou terrain nu à l'échelle de la CCRLP dans le cadre de l'AMI PV « foncier dérisqué » Construction d'une station de lavage des effluents phytosanitaires à Bollène

Mode de développement

Revitalisation	Requalification de l'avenue Pasteur Cité du Barry Etablissement France Service
Habitat	Soutien à l'OPAH-RU lancée en 2019
Prévention des risques	

Analyse synthétique du projet communal

La ville de Bollène est lauréate du programme Petites villes de demain, et compte ainsi favoriser un développement de l'attractivité de son centre-ville, avec la signature début 2023 de la convention-cadre valant ORT, avec un objectif de renforcer sa centralité. La commune va ainsi travailler à la requalification d'espaces publics, et l'amélioration de son parc de logement via un soutien à l'OPAH-RU, dont la mise en œuvre et le suivi sont réalisés par Soliha Vaucluse. Actuellement centré sur le centre historique, le périmètre d'intervention fera l'objet d'un élargissement. Afin de faciliter aux Bollénois et aux habitants des communes alentour l'accès aux services et les démarches administratives, Bollène soutient l'implantation d'un Établissement France Services.

La commune réalise de forts investissements pour sa politique sportive, avec la construction d'un vélodrome et d'une salle omnisports. En ce qui concerne les équipements scolaires, elle investit pour l'amélioration de groupes scolaires et des conditions de travail des élèves, par exemple en acquérant du matériel informatique. Le développement économique fait aussi partie intégrante du projet, en aménageant l'accès à la ZA Pan Euro Parc. Sur ce point, la commune a opéré une modification de son PLU, en changeant de zonage certains terrains afin de faciliter le développement de la ZAC, centrée sur une vocation logistique.

Concernant le cadre de vie, la commune met l'accent sur l'environnement, en réalisant une station de lavage des effluents phytosanitaires.

La commune va également installer un établissement France services, afin de faciliter les démarches administratives pour les habitants, notamment les plus fragiles.

.

