SETEC Organisation

Université Nice Sophia Antipolis
UMR espace

LGV PACA

Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement

Volet 3

Typologie des territoires

11 juin 2004 - 19788-volet3-Typologie-01D

SOMMAIRE

1 DESCRIPTION DE L'APPROCHE METHODOLOGIQUE DE LA TYPOLOGIE DES TERRITOIRES 5

1.1 Approche générale 5

1.1.1 Choix des critères 5
1.1.2 Déroulement général 6
1.1.3 Type de données traitées et territoires d'études 8
1.1.4 Dispositions particulières aux thèmes population, mobilité, logement, occupation du sol 8
1.1.5 Dispositions particulières aux thèmes tourisme, environnement, desserte et accessibilité 8

1.2 Méthode de traitement 9

1.3 Résultat et Expression cartographique du résultat 12

2 SEGMENTATION DE L'ANALYSE PAR THEME 21

2.1 Thème 1 : Population 22

2.1.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème 22
2.1.2 Données de cadrage 22
2.1.3 Classification territoriale 35

2.2 Thème 2 : Le parc-logement 43

2.2.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème 43
2.2.2 Données de cadrage 43
2.2.3 Classification territoriale 61

2.3 Thème 3 : Mobilité 64

2.3.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème 64
2.3.2 Données de cadrage 65
2.3.3 Classification territoriale 72

2.4 Thème 4: Desserte et accessibilité 76

2.4.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème 76
2.4.2 Données de cadrage 76
2.4.3 Classification 86

2.5 Thème 5 : Occupation du sol 89

2.5.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème 89
2.5.2 Données de cadrage 89
2.5.3 Classification 96

2.6 Thème : Tourisme 98

2.6.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème 98
2.6.2 Données de cadrage 99
2.6.3 Classification 103

1 DESCRIPTION DE L'APPROCHE METHODOLOGIQUE DE LA TYPOLOGIE DES TERRITOIRES

1.1 APPROCHE GENERALE

1.1.1 Choix des critères

La méthode utilisée pour élaborer la typologie du territoire par rapport aux effets à attendre d'une LGV et des mesures d'accompagnement nécessaires a été construite autour de 8 thèmes croisés dont 7 thèmes d'approche scientifique plus le thème socio-politique de la gouvernance des territoires.

Ces thèmes ont été retenus en fonction des thèmes des effets potentiels d'une LGV, abordés dans les volets 1 et 2 de la mission (analyse bibliographique et évaluation des premiers effets de la LGV Med) et afin de mener ultérieurement des comparaisons et un suivi dans l'évaluation plus globale des effets.

Ce sont les thèmes suivants :

- population,
- environnement,
- logement,
- mobilités,
- tourisme,
- accessibilité-desserte,
- occupation du sol.

Ils ont été traduits en indicateurs et traités au travers d'un SIG, ce qui permet d'obtenir des résultats agrégés sur l'espace étudié et une classification multicritère.

Quant au thème relatif à la gouvernance, l'approche est celle d'une analyse d'expert dont les conclusions s'orientaient sur le découpage par pays de l'INSEE.

En effet, rechercher une typologie, c'est se déterminer simultanément sur le caractère, l'échelle et la réalité des territoires à laquelle elle s'applique.

L'objectif était d'éviter de contracter artificiellement le débat public de la LGV sur des "frontières", des limites, qui pourraient divertir l'attention du sujet principal ; et en revanche de seulement prendre en compte les facteurs économiques, culturels, sensibles et humains des territoires, qui ressentiront et exploiteront les effets socio-économiques de la LGV.

Les "pays", présentés par les deux dernières lois d'aménagement du territoire et déterminés par l'INSEE sur ces critères, présentaient le double avantage de constituer une base d'examen légitime et d'être pertinents sur le fond : ils traduisent les dimensions d'identité (territoires de vie) et d'avenir perçu en commun (territoires de projet), et permettent d'appréhender des facteurs du développement durable, qui sont les matières d'avenir des territoires de PACA.

Cependant, en raison de la très grande intensité du maillage proposé ou approuvé de territoires qui vont préparer un Schéma de Cohérence et d'Organisation de (leur) Territoire prescrit désormais par la Loi, le Comité Technique de la LGV PACA a souhaité que la typologie extraite du croisement des 7 critères ci-dessus porte sur les territoires d'application proposés par les Préfets des départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes pour les périmètres de ces SCOT.

Par souci d'homogénéité dans la représentation finale cartographique de la typologie, deux territoires assimilables à une dimension de "pays" complètent les territoires de SCOT au nord des départements du Var et des Alpes Maritimes.

L'analyse typologique est concentrée sur les territoires des départements du Var, des Bouches du Rhône et des Alpes Maritimes parce qu'il s'agit des territoires concernés directement par les variantes de scénarios ferroviaires envisageables pour la LGV PACA et surtout parce que les indicateurs et données disponibles y sont homogènes, ce qui n'est pas le cas des Alpes de Haute Provence et des Hautes Alpes. En raison de son caractère partiel dans son département, le Sud Est du Vaucluse a été travaillé par analogie.

1.1.2 Déroulement général

Pour l'ensemble des communes et des thèmes

Etape 1

Création de base de données communales à partir de bases de données brutes obtenues auprès des organismes de collecte

Etape 2

Formatage des bases de données en format Access et Excel…

Etape 3

Traitement SIG des Bases de données, élaboration de nouvelles bases de données issues de croisements de bases de données

Etape 4

Sélection des indicateurs pertinents pour le sujet

Etape 5

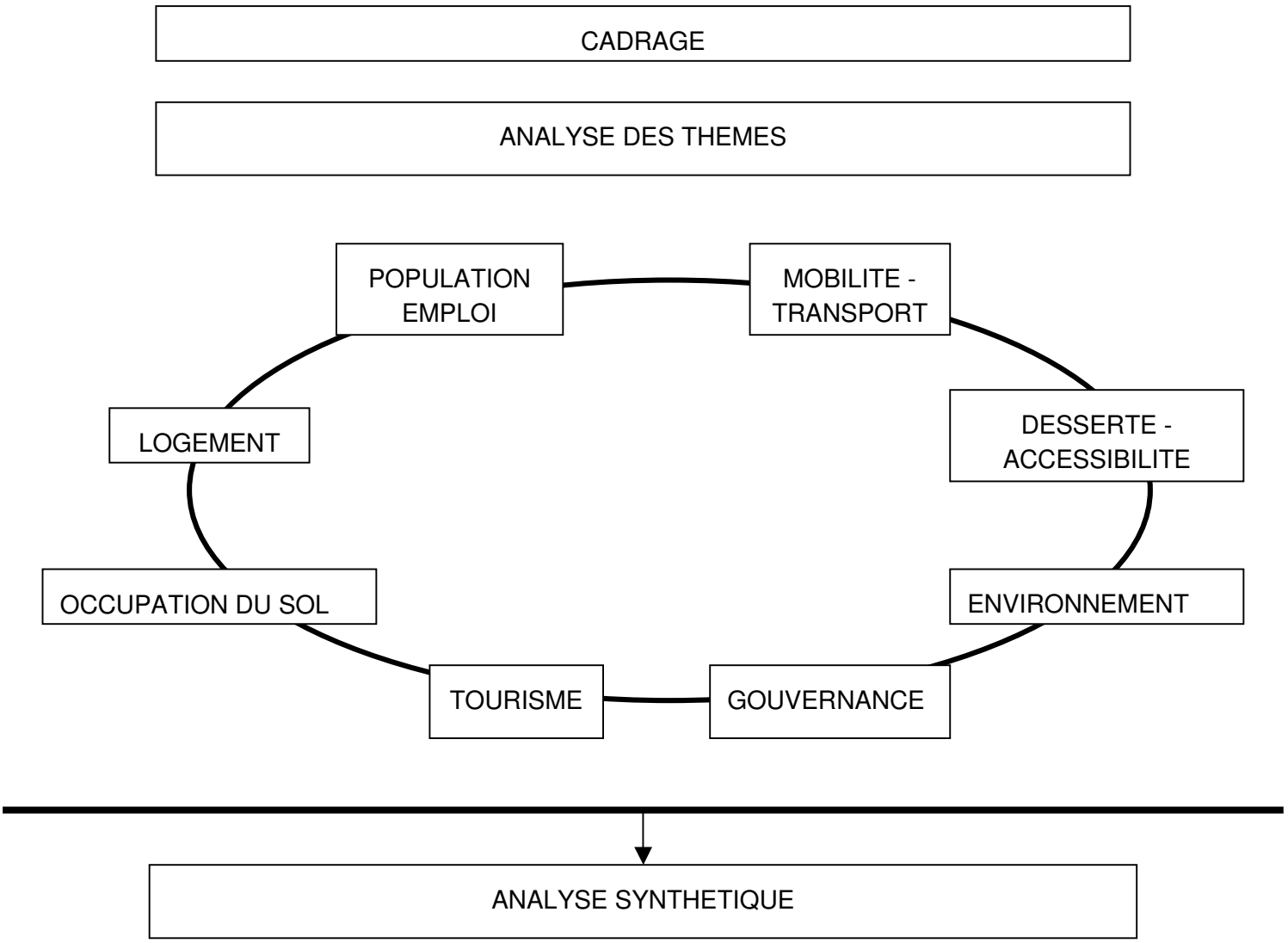
Classification Ascendante Hiérarchique sur les indicateurs sélectionnés

Etape 6

Cartographie des résultats

Etape 7

Elaboration de la carte pays ou SCOT.



Tous les indicateurs sélectionnés sont chiffrés au niveau communal. Le traitement statistique consiste à effectuer une Classification Hiérarchique Ascendante. Cette technique permet de ranger chaque commune dans un type de classe. Pour ce faire les variables sont standardisées soit en fonction de la moyenne soit en fonction de l'écart type. Dès que les variables des indicateurs sont standardisées il est possible de procéder à la classification à partir d'un logiciel spécifique de statistique : SysTat.

On obtient alors pour chaque commune un classement dans une des classes.

Pour les thèmes concernant la population, le logement, la mobilité et le tourisme, les données proviennent directement des bases de données brutes des organismes en charge de l'élaboration des bases de données (INSEE, Observatoire régional du Tourisme). Les données n'ont pas été transformées. La classification hiérarchique s'est faîte directement avec les données brutes.

Pour les thèmes de l'occupation du sol, de la desserte / accessibilité et de l'environnement, les données des indicateurs utilisées ont été retravaillées. Pour le thème desserte / accessibilité, elles sont issues d'un modèle de simulation de déplacement pour (modèle FRED laboratoire UMR ESPACE Nice). Pour les autres thèmes, elles sont obtenues à partir de calculs de croisement de données que procurent des logiciels de géomatique, en d'autre des SIG. Ceux-ci permettent à partir d'un ensemble de données de réorganiser les bases de données géographiques pour créer de nouvelles bases de données en adéquation avec une problématique définie.

1.1.3 Type de données traitées et territoires d'études

Toute cette recherche typologique utilise des données brutes.

Deux raisons à cela:

- La première est technique ; les données brutes rendent possible l'utilisation d'un SIG. Le choix des croisements des données est large et on peut définir des indicateurs agrégés nécessaires à la mise en place de la typologie des territoires de l'espace étudié.
- La seconde est un choix de rigueur scientifique ; le refus de réutiliser des informations dont les protocoles d'élaboration ne sont pas connus. L'analyse de la population, des logements ou de l'environnement ne pose pas de problème car les sources sont transparentes, accessibles et complètes. Mais pour des thèmes liés au tourisme, aux dessertes ou au marché immobilier, les données ne sont pas exhaustives (tourisme, déplacement, logements vacants) ou elles sont lacunaires voire incompatibles (desserte et déplacements, marché immobilier) ; il est nécessaire de les compléter et de les formater ; et de se constituer une base de données propre.

1.1.4 Dispositions particulières aux thèmes population, mobilité, logement, occupation du sol

L'espace géographique est constitué par les trois départements littoraux de la région Provence Alpes Côte d'Azur : les Bouches-du-Rhône (13), le Var (83) et les Alpes-Maritimes (06). Ces trois départements constituent l'espace directement concerné par la nouvelle infrastructure LGV. L'espace ainsi délimité est analysé au niveau de son maillage communal (435 communes sur une surface administrative totale de 15359 km^2). Cet espace englobe l'aire d'étude de la LGV PACA et correspond au couloir de l'axe Aix Nice. De plus prendre en compte l'ensemble de la région n'est pas nécessaire ; le Vaucluse est très orienté sur la LGV Med ; les départements des Hautes Alpes et des Alpes de Haute Provence sont moins concernés, et placés au nord, ils n'interfèrent pas sur les territoires littoraux.

Les données de base (population, logement, mobilité) de l'analyse conduite proviennent de la base de données Communes Profils produite par l'INSEE à partir des données des recensements de la population de 1990 et 1999. Les bases de données utilisées pour analyser l'occupation des sols sont issues, d'un fichier d'occupation du sol CORINE Land Cover (CLC).

1.1.5 Dispositions particulières aux thèmes tourisme, environnement, desserte et accessibilité

L'analyse de ces thèmes porte sur un territoire plus large, iqui comprend l'ensemble de la région excepté la partie nord du département des Hautes Alpes. Lorsque l'on analyse un milieu naturel ou un système de

desserte et en particulier un réseau de communication, il est nécessaire de tenir compte d'un territoire plus englobant. Ceci permet d'avoir le recul nécessaire sur les analyses et d'éviter tout artefact sur des résultats qui seraient "trop locaux".

Les données de base relatives au thème « tourisme » sont issues des données obtenues à partir des chiffres sur l'offre d'hébergement fourni par l'Observatoire régional du Tourisme qui ont été saisies et reformatées pour être travaillées sur un SIG.

Les données utilisées pour l'environnement proviennent des bases de données mises à disposition par la DIREN PACA.

Les bases de données concernant les dessertes et les accessibilités sont issues d'un traitement à partir d'un graphe routier et d'une matrice des temps de parcours de la région PACA. Elles ont été construites et élaborées au Laboratoire de l'UMR ESPACE 6012 (Université de Nice Sophia Antipolis) à partir de modèle de calcul des temps de parcours minimum.

1.2 METHODE DE TRAITEMENT

Tous les indicateurs sont chiffrés au niveau communal à l'exception des données environnementales.

L'analyse est organisée dans la dynamique suivante.

- Dans un premier temps, analyse des indicateurs individuellement par le biais de cartes thématiques.
- Ensuite, analyse d'ensemble des indicateurs par des techniques d'analyse statistique multivariée (classification ascendante hiérarchique).
- Les communes sont alors regroupées en classes aux caractéristiques semblables.

Il se dégage ainsi une typologie de territoires prenant en compte l'ensemble des indicateurs.

Le tableau ci-après décrit PAR THEME les renseignements complémentaires de la méthodologie générale exposés précédemment.

Il renseigne précisément sur le contenu détaillé du travail statistique effectué ou utilisé et de la méthode spécifique employée pour chaque thème en fonction de sa spécificité dans la recherche particulière d'une typologie orientée vers l'analyse des effets socio-économiques probables ou exploitables d'une future ligne ferroviaire est-ouest en région paca

Tab.1/ Tableau synoptique des problématiques, méthodes, indicateurs et sources utilisées

Thème	Problématique et objectif	Méthode	Indicateurs et type de données	Sources utilisées
Occupation du sol	Définir les territoires qui ont connu le plus de transformations dans l'affectation de leur sol entre 1988 et 1999 et déterminer les dynamiques existantes : Stabilité, nouvelle urbanisation, déprise agricole	Extraction des données de 1988 et de 1999 relatives au statut d'occupation des sols Croisement des surfaces occupées en 1988 et de celles de 1999 Extraction des évolutions et détermination des dynamiques	Surface en hectare des sols : urbanisés agricoles naturels et des zones humides	Corinne Land Cover
Logement / marché immobilier	Définir les principaux types d'habitat et d'occupation Montrer la forte hétérogénéité du parc de logement tant dans la structure que dans le statut d'occupation Définir les dynamiques du marché immobilier	Extraction des indicateurs de la base de données RGP de l'INSEE et traitement des données par analyse statistique des indicateurs Traitement des évolutions sur les territoires et détermination de profils communaux types	Type de résidences Collectif / individuel Statut d'occupation Marché de la vente, locatif, bureaux et des terrains à bâtir	INSEE RGP 90-99 Marché immobilier : inventaire départemental réalisé par les Editions Callon

Population / Emploi	Définir les principaux bassins de population et leurs caractéristiques en fonction du profil des communes	Extraction des indicateurs de la base de données RGP de l'INSEE et traitement des données par analyse statistique des indicateurs. Traitement des caractéristiques territoriales des ménages	Taux de variation annuelle de la population (solde migratoire et naturel) Densité de population Répartition des ménages Population active	INSEE RGP 90-99
Mobilité / transport	Déterminer les dynamiques de la mobilité quotidienne Définir les territoires qui se caractérisent par des formes plus ou moins fortes de dépendance automobile	Extraction des indicateurs de la base de données RGP de 1990 et de 1999 de l'INSEE et traitement des données Traitement des dynamiques des évolutions des caractéristiques de la mobilité entre les deux dates 1990 et 1999	La part des actifs ayant un emploi Ménages multimotorisés 1999 Ménages sans voiture en 1999 la part modale des transports en commun et de la multimodalité Part modale de la voiture	INSEE RGP 90-99
Tourisme	Déterminer les principaux bassins touristiques de la région en fonction de la répartition de l'offre Définir des territoires de convergence touristique en fonction du réseau de transport sur la région	Utilisation d'un modèle de simulation des déplacements afin de combler des données lacunaires sur le tourisme Croisement des données de l'offre d'hébergement avec la matrice des temps de parcours	Offre hébergement en capacité : Hôtel Camping Résidences secondaires. Offre total (tout type d'hébergement)	Observatoire régional du tourisme : Offre d'hébergement 2002
Desserte et accessibilité aux axes de communication	Déterminer sur le territoire les bassins de rabattement sur les axes de communication	Utilisation d'un modèle de simulation des accessibilités Croisement	Temps minimum d'accès à un : Echangeur	Laboratoire DT UMR Espace : matrice des

	Evaluer l'impact des réseaux de transport sur la région Définir des territoires de convergence	d'indicateurs démographiques avec la matrice des temps de parcours minimum	autoroutier Gare TER Gare TGV ou Corail (grandes lignes)	origines destinations IGN (CRIGE)
Environnement et paysages	Définir les principales contraintes environnementales existantes sur le territoire et les grandes unités paysagères Définir la vulnérabilité des espaces naturels sur le territoire	Analyse des localisations des espaces protégés Croisement des données entre l'inventaire des espaces naturels et l'évolution de l'occupation du sol (données Corinne Land Cover)	Recensement des : ZNIEFF Espaces protégés Unités paysagères	Base s de données de la DIREN
Gouvernance	Repérer les territoires faisant l'objet de pratiques solidaires ou d'une maîtrise concertée de leur évolution ; soit en raison de découpages institutionnels, soit par l'effet de phénomènes culturels, économiques ou humains qui s'imposent aux autres limites	Approche par Pays INSEE, Agglomération, Circonscription, Territoire de coopération intercommunale institutionnelle ou traditionnelle, Remplacée par les périmètres supposés des territoires qui feront l'objet d'un SCOT	Périmètres proposés par les Préfets aux collectivités concernées et territoires ayant déjà fait l'objet de délibérations concordantes de la part des collectivités concernées.	DDE et base de données de la Région PACA

1.3 RESULTAT ET EXPRESSION CARTOGRAPHIQUE DU RESULTAT

Le résultat tente d'éviter l'écueil de la cartographie et utilise les territoires des SCOT, sans toutefois en mentionner les contours.

En effet, susciter ou révéler des évolutions de limites qui pourraient permettre plus d'homogénéité ou plus d'efficacité dans l'aménagement des territoires concernés par la future LGV fait partie de l'analyse des effets potentiels de la LGV et des mesures d'accompagnement qui la compléteront.

Le résultat de cette partie typologique de l'étude globale est constitué :

- d'une description de types de territoires résultant des 8 thématiques étudiées et croisées, auxquels pourront être superposés ensuite les états actuels et futurs des dessertes ferroviaires ; cette manière permet d'introduire les différents scénarios RFF dans la transformation recherchée des territoires ;
- d'illustrations : chacune représente sur le territoire d'étude les dominantes typologiques de chacun des pays selon les scénarios (regroupement de pays en territoires homogènes au regard des effets, soit mitoyen et alors agrégés, soit d'évolutions prévisionnelles identiques);
- d'une synthèse décrivant chacun des types de territoires résultant de toute l'analyse multicritère précédente et représentant sous forme cartographique unique la répartition de ces types dans chacun des territoires géographiques des SCOT.

Synthèse : un territoire contrasté et discontinu

Remarques sur la robustesse des résultats.

Pour obtenir la carte ci-dessus nous avons procédé à une classification ascendante hiérarchique (CAH) qui portait sur 39 variables indépendantes. Toutes les variables ont été standardisées autour de l'écart type. Le résultat de la CAH classe les territoires communaux en 8 types. De plus on peut constater qu'il existe aussi une distribution spatialisée des types de territoires. Ceci montre que les résultats sont robustes. En effet le fait de constater que la répartition territoriale des types de classes n'est pas aléatoire mais s'opère de manière géographique, laisse à penser que le choix des indicateurs a été fait de manière pertinente et qu'il existe des caractéristiques géographiques spécifiques d'un territoire à l'autre qui sont communes à toutes les communes mais qui prennent, bien sur, des valeurs différentes. Les résultats sont relativement riches, mais les délais qui nous sont imposés ne nous permettent pas de procéder à des analyses plus poussées qui nécessitent la mise en place de nouvelles procédures d'analyse (mesures d'autocorrélations spatiales des indicateurs, recherche des seuils de classification …).

L'analyse typologique du territoire laisse apparaître huit grandes classes d'espaces par rapport aux critères relatifs aux effets potentiels d'une nouvelle infrastructure ferroviaire à grande vitesse et à grande capacité, qui ont présidé à cette analyse. Le territoire se différencie géographiquement par la distribution des classes. On distingue des territoires aux caractéristiques communes autour des deux métropoles de la région ; Marseille et Nice. Le territoire est défini par un espace urbain omniprésent sur un axe est-ouest avec une rupture sur le Var. En effet celui-ci semble jouer le rôle de zone tampon entre les territoires qui sont sous influence des deux métropoles.

Second élément, la région est déterminée par de très fortes hétérogénéités territoriales qui traduisent d'importantes disparités régionales. De fortes oppositions existent entre :

- Des territoires touristiques marchands et des espaces de villégiature
- Des espaces enclavés peu peuplés et des territoires à forte accessibilité densément peuplés.
- Des espaces naturels protégés et non protégés soumis à des pressions urbaines.

De plus, ces oppositions territoriales sont souvent voisines voire mitoyennes. Les caractéristiques géomorphologiques de la région marquées par des contraintes physiques accentuent ce phénomène en augmentant les temps de déplacements. Il en résulte des discontinuités entre deux espaces voisins. Il est donc tout à fait normal de constater que le territoire régional est segmenté en fonction

des axes structurants du réseau de transport de la région orientés Est / Ouest. Ces derniers induisent de forts gradients de discontinuités spatiales entre les espaces desservis et ceux qui ne le sont pas. Ce phénomène est d'autant plus fort dans le Var et les Alpes Maritimes que les axes sont orientés est / ouest, ce qui a pour conséquence de conforter la segmentation topographique naturelle du territoire du nord au sud en concentrant les activités sur la bande littorale.

Des espaces naturels cohabitent avec les espaces urbains. Cette proximité n'est pas uniquement le fait de petites villes situées à proximité de paysages naturels ; les grandes villes possèdent des surfaces importantes d'espaces naturels à très hautes valeurs environnementales et paysagères dans leurs espaces périurbains voire urbains. Citons pour exemple les Calanques de Marseille, la Montagne Sainte Victoire, l'Esterel, la presque île de Gien…

Deux grandes classes de territoires en naissent : les espaces sous influence de la croissance urbaine et les territoires enclavés de l'arrière pays.

L'analyse montre deux types de territoires urbains, périurbains et rurbains des métropoles qui connaissent des processus de métropolisation différenciés.

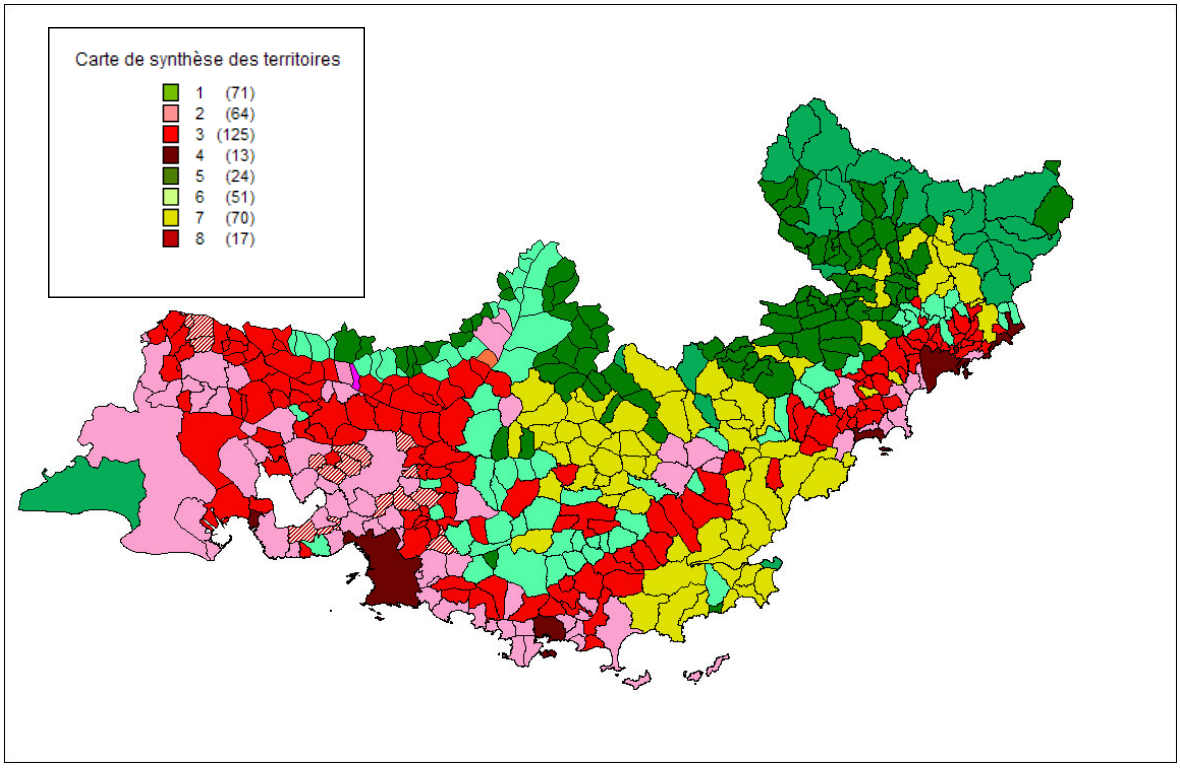
- A Aix Marseille, l'espace urbain s'intensifie et déborde sur les territoires voisins. La métropole étend son influence sur l'ensemble des territoires susceptibles de lui offrir des espaces de croissance. Etant donné que le relief de son environnement lui permet de se développer en trouvant des réserves foncières, la croissance s'opère en faisant apparaître des couronnes radioconcentriques autour d'Aix (type 4 au centre ➔ Type 2 ➔ Type 8➔ Type 3 ➔ Type 6 en périphérie). Tout le territoire se métropolise, c'est à dire qu'il subit un processus de concentration, synonyme d'une agglomération qui s'étend sur les territoires voisins dits ruraux. Ce processus se traduit physiquement par un étalement urbain en colonisant les espaces accessibles, c'est par exemple pour cela qu'apparaît un axe d'espaces de type 3 entre l'agglomération de Toulon et la métropole azuréenne.

  Sur les territoires appartenant à la métropole Niçoise, le processus de métropolisation prend une forme différente. Les contraintes physiques du relief liées à la géomorphologie limitent le développement urbain sur la bande côtière. Du coup l'étalement urbain se borne à coloniser les espaces interstitiels de la conurbation. Le résultat de ce processus tend non seulement à une densification mais aussi à augmenter les disparités locales en créant de très importants gradients de développement par rapport aux territoires ruraux localisés dans son environnement immédiat. C'est donc pour cela que le schéma de développement de cette agglomération est différent de celle d'Aix - Marseille. La distribution radioconcentrique ne peut s'établir et s'organise selon un axe est/ouest en faisant apparaître trois centres (Canes, Nice, Monaco/Menton) à partir desquels le processus de métropolisation se fait ; c'est donc aussi un processus de conurbation. La croissance et le développement urbain du secteur s'opèrent à partir de trois points, tous orientés sur le littoral. Les problèmes d'accessibilité font apparaître des espaces très marqués. Des ruptures séparent les territoires en deux : la bande côtière urbanisée en opposition avec l'arrière et le moyen pays fortement contraints et définis par des caractères ruraux et naturels.
- Les seconds types de territoires issus des résultats de la typologie correspondent aux territoires enclavés. Là encore on peut identifier deux types d'espaces, le type 7 et les types 1 et 5.
  - Les premiers sont marqués par une forte fonctionnalité touristique. Ils sont localisés à l'écart des principaux axes de communication de la région et offrent un réel potentiel

de développement si l'accessibilité venait à y être renforcée. Le processus de développement urbain prendrait alors une forme similaire à ce qui se fait dans la région (étalement urbain, densification le long du littoral). En ce qui concerne les territoires de la côte varoise, les territoires pourraient se transformer en types 2 et 3. Pour les territoires de l'arrière pays, on assisterait à un processus de rurbanisation intensifié.

Les seconds (territoires de types 1 et 5) sont enclavés et localisés dans la partie est de la région et dans l'espace arrière pays. Ces localisations les placent en marge des influences urbaines et restent hors de l'influence des processus de métropolisation que connaît la région. Ils sont à l'écart du développement urbain, et il est fort probable qu'ils y restent. Même en créant des axes de communication performants, il existe de telles contraintes physiques (haute et moyenne montagne), que les gains d'accessibilité seraient marginalisés. Ces territoires contrastent par leur proximité car ils sont mitoyens de l'agglomération azuréenne. Mais lorsque l'on traduit les kilomètres en temps de parcours, le contraste est moins net et on peut constater que ces territoires ruraux et naturels sont aussi éloignés des centres urbains que dans n'importe quelle autre région française. Ces territoires peuvent apparaître aussi les plus stables à terme. En effet puisqu'ils sont enclavés, la construction d'un axe de communication est / ouest qui viendrait renforcer ceux existant, aura sans doute peu d'influence sur eux et de ce fait ils ne subiraient pas de pressions urbaines en retour.

Carte 1 : **Carte de synthèse des territoires**



Type 1 : Les espaces ruraux d'arrière pays

- Territoire d'arrière pays, fortement naturel et non protégés
- Très faible capacité d'hébergement touristique marchand, proportion importante de résidences secondaires sur le parc existant
- Accessibilité très faible
- Territoire fortement dépendant de la voiture
- Territoire de stabilité, peu de changement d'occupation du sol
- Faible densité de population

Les espaces appartenant à cette typologie sont enclavés. Cette situation n'est pas seulement causée par un déficit d'axe de communication Nord /Sud mais aussi par le fait que ces territoires se localisent dans un environnement avec de très fortes contraintes géomorphologiques. Les paysages de moyenne et de haute montagne qui les caractérisent accentuent l'absence d'axe routier et ferroviaire.

Type 2 : Espaces urbains touristiques

- Territoires très accessibles et densément peuplés
- Communes urbaines fortement touristiques avec une forte présence de résidences secondaires et une offre hôtelière forte
- Zones urbaines périphériques des villes centres des grandes agglomérations de la région
- Bonne accessibilité
- Espaces naturels à proximité des zones urbanisées
- Pression urbaine existante
- Zone de déprise agricole

Ces territoires sont les espaces périphériques des villes centres des grandes aires urbaines de la région. Ce sont en général des espaces métropolitains appartenant à une première couronne directement sous influence d'une ville centre, des espaces urbains qui forment avec la ville centre de l'agglomération une continuité de bâti. Ils subissent une pression urbaine forte. Ces territoires possèdent une capacité d'hébergement marchand qui leur procure une forte fonction touristique.

Type 3 : Espaces urbains périphériques

- Taille des ménages relativement élevée
- Peu de résidences secondaires avec une offre d'hébergement marchand disponible.
- Espaces naturels en proximité des zones agglomérées non protégées
- Territoires relativement accessibles et à proximité de zones d'habitation denses
- Habitat diffus
- Pression urbaine en devenir

- Zone de déprise agricole

Ces territoires se localisent dans la seconde couronne métropolitaine. Ils sont en voie de péri urbanisation après avoir connu un processus de rurbanisation ; et ils se voient de plus en plus intégrés dans le réseau de villes qui constitue le système métropolitain. Ces territoires sont sous influence croissante de l'espace urbain et en retour recueillent la croissance en jouant le rôle de réserves d'espace de développement métropolitain.

Type 4 : Communes-centres des agglomérations

- Principales agglomérations de la région. Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco /Menton
- Taille restreinte des ménages
- Territoires les moins motorisés.
- Offre d'hébergement forte (sauf campings).
- Proximité de surfaces importantes d'espaces naturels plus ou moins protégés qui limitent la prédation sur l'espace.

Les espaces urbains appartenant à ce type de territoires sont les villes centres des métropoles. A l'ouest, deux villes semblent structurer l'espace urbain. les résultats précédents ont montré que cette ville pouvait jouer le rôle de ville porte de l'agglomération. Pour la métropole azuréenne, trois centres villes structurent la conurbation le long du littoral : Cannes, Nice et Monaco/Menton. Ces espaces peuvent être considérés comme des noyaux centraux autour desquels se structure l'organisation auréolaire des couronnes urbaines et périurbaines du système métropolitain.

Type 5 : Territoires naturels protégés enclavés

Ces territoires possèdent *grosso modo* les mêmes caractéristiques que les territoires de type 1 à la différence que les espaces naturels sont protégés et qu'il existe une offre d'hébergement touristique marchand.

Ces territoires de haute montagne sont à l'écart des axes de communication et des principaux centres urbanisés. Ils possèdent une très forte fonctionnalité de tourisme de nature que conforte le parc national du Mercantour.

Type 6 : Territoires ruraux du moyen pays

- Petites communes qui appartiennent à la limite des aires périurbaines des grandes agglomérations de la région.
- Taille des ménages relativement élevée
- Ménages fortement motorisés
- Espaces naturels à proximité et non protégés
- Très faible offre de résidences secondaires et peu voire pas d'offre d'accueil d'hébergement

Ces territoires connaissent une pression urbaine. Accessibles ils sont susceptibles de servir d'espaces de délestage ou d'espaces de composition de tissus urbains polycentriques intéressants d'origine villageoise, capables d'accueillir des quantités importantes de populations résidentes nouvelles.

Les territoires de ce type appartiennent à une troisième couronne métropolitaine. Ils sont soumis à un processus de rurbanisation qui les intègre dans le réseau et l'espace métropolitain. Ce processus qui peut s'apparenter à une forme de colonisation des territoires ruraux par la ville participe à la croissance de l'étalement urbain. Pour la métropole marseillaise, cet étalement semble s'opérer sur le département du Var. Quant à la métropole azuréenne, on peut constater qu'un processus similaire existe mais prend une forme différente. Le relief du moyen pays rendant l'accessibilité difficile, les territoires de ce type se concentre sur les collines côtières qui limitent par défaut l'étalement urbain sur de grandes surfaces.

Type 7 :Territoires touristiques et de villégiature

- Territoire possédant des espaces naturels importants
- Territoires de densité moyenne
- Présence importante de résidences secondaires / pop
- Territoires fortement motorisés
- Accessibilité moins importante, territoires à l'écart des axes structurants de la région.

Les territoires situés dans l'arrière pays sont des territoires stables sur lesquels existe peu de pression. Quant aux territoires en situation littorale, ils connaissent une pression urbaine et une très forte fonction touristique.

Les territoires appartenant à cette classe sont des espaces qui connaissent un déficit d'accessibilité. Deux types de secteurs sont concernés : le littoral varois et l'arrière pays varois au nord de l'autoroute. Ce sont des espaces touristiques différentiés. Le littoral bénéficie non seulement d'une offre importante mais aussi d'une forte fréquentation. Le tourisme représente la principale source de développement économique. Les deux espaces ont en commun une offre diversifiée d'hébergement marchand et une capacité d'hébergement importante liée aux résidences secondaires.

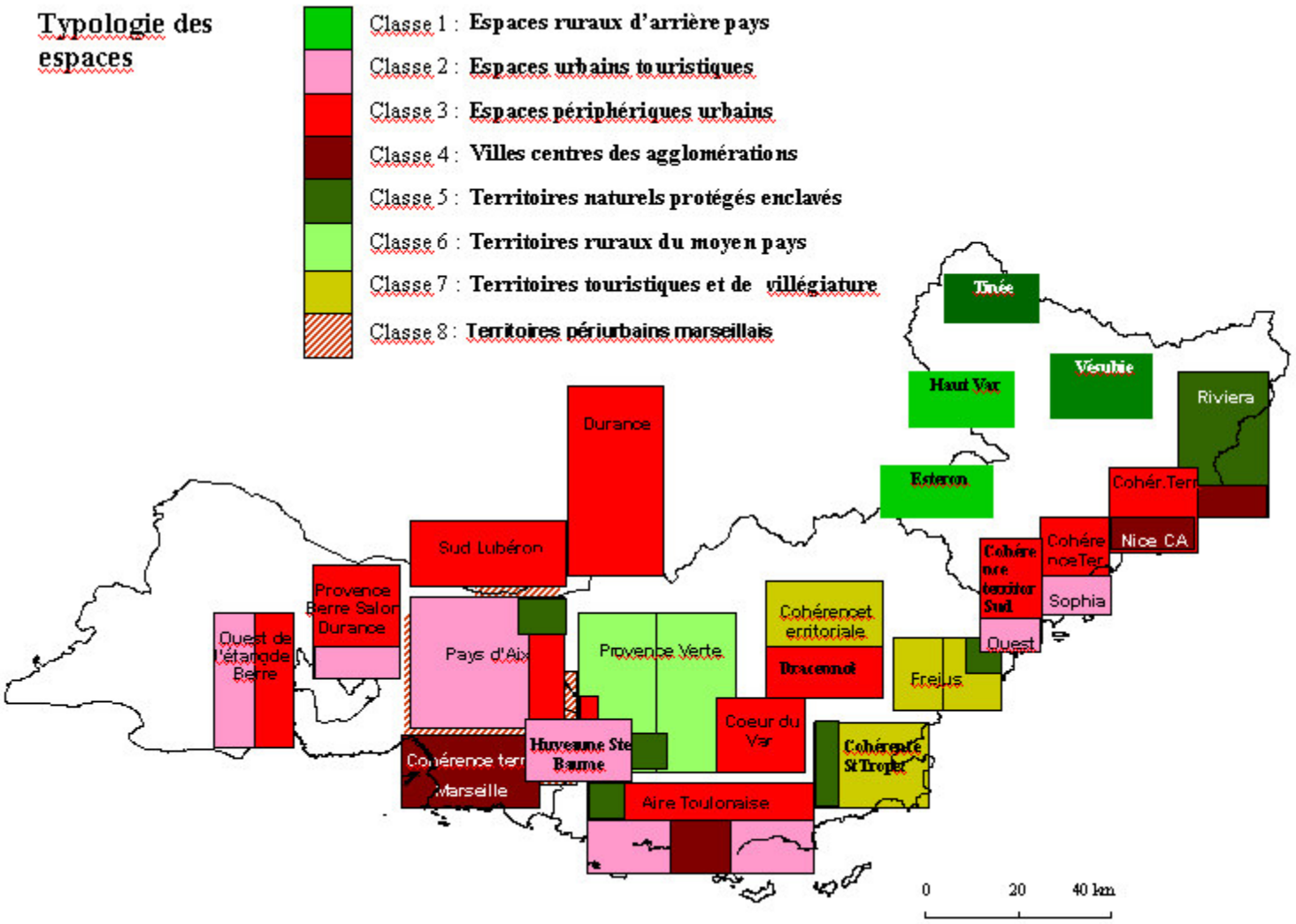
Type 8 : Territoires périurbains marseillais

- Taille des ménages relativement élevée
- Communes de la métropole Aix Marseille qui font le tampon avec les espaces naturels
- Peu touristiques
- Territoires connaissant de fortes pressions urbaines
- Zones de déprise agricole
- Espaces naturels à proximité des zones urbanisées peu protégées

Ces territoires peuvent apparaître, par défaut, comme des espaces d'accueil de l'extension urbaine de la métropole marseillaise. Situés pour l'essentiel dans des périmètres de coopération intercommunale à vocation d'aménagement du territoire et/ou d'urbanisme, ces espaces soumis à pression font ou feront l'objet de l'application de tout le système prospectif et réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme prescrit par la Loi.

Ces types de territoires sont propres à la métropole marseillaise. Ils se localisent entre les territoires de type 2 et 3. Ils peuvent apparaître comme des territoires de type 3 qui se transforment en type 2. La pression urbaine étant forte sur ces espaces, ces territoires connaissent une mutation en rejoignant les espaces métropolitains de la première couronne. Ces territoires peuvent apparaître comme des espaces urbains interstitiels qui, sous l'effet de la pression urbaine, s'intègre dans le réseau des villes de la métropole en devenant des espaces périurbains qui accueillent la croissance des villes centres (Aix et Marseille).

Ils sont caractéristiques des communes de périphérie immédiate des grandes agglomérations françaises qui subissent une transformation nette. En accueillant le développement urbain de la ville centre, ces communes tendent à devenir des espaces plus centraux dans le système métropolitain.


Typologie des espaces
Classe 1 : Espaces ruraux d'arrière pays
Classe 2 : Espaces urbains touristiques
Classe 3 : Espaces périphériques urbains
Classe 4 : Villes centres des agglomérations
Classe 5 : Territoires naturels protégés enclavés
Classe 6 : Territoires ruraux du moyen pays
Classe 7 : Territoires touristiques et de villégiature
Classe 8 : Territoires périurbains marseillais
Tinée
Haut Var
Vésubie
Riviera
Durance
Esteron
Cohér.Terr
Sud Lubéron
Cohérence territor Sud
Cohérence Ter
Nice CA
Provence Berre Salon Durance
Sophia
Ouest de l'étang de Berre
Pays d'Aix
Provence Verte
Cohérence territoriale
Ouest
Draconnoi
Frejus
Coeur du Var
Huveaune Ste Baume
Cohérence terr
Marseille
Cohérence St Tropez
Aire Toulonaise
0
20
40 km

2 SEGMENTATION DE L'ANALYSE PAR THEME

Thème 1 : Population

- population
- ménages
- population active

Thème 2 : Le parc-logement

Thème 3 : Mobilité

Thème 4 : Desserte et accessibilité

Thème 5 : Occupation du sol

Thème 6 : Environnement

Thème 7 : Tourisme

2.1 THEME 1 : POPULATION

2.1.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème

- **Problématique et objectif**

Définir les principaux bassins de population et leurs caractéristiques en fonction du profil des communes

- **Méthode**

Extraction des indicateurs de la base de données RGP de l'INSEE et traitement des données par analyse statistique des indicateurs.

- **Traitement des caractéristiques territoriales des ménages**

Indicateurs et types de données

Taux de variation annuelle de la population (solde migratoire et naturel)

Densité de population

Répartition des ménages

Population active

Sources utilisées

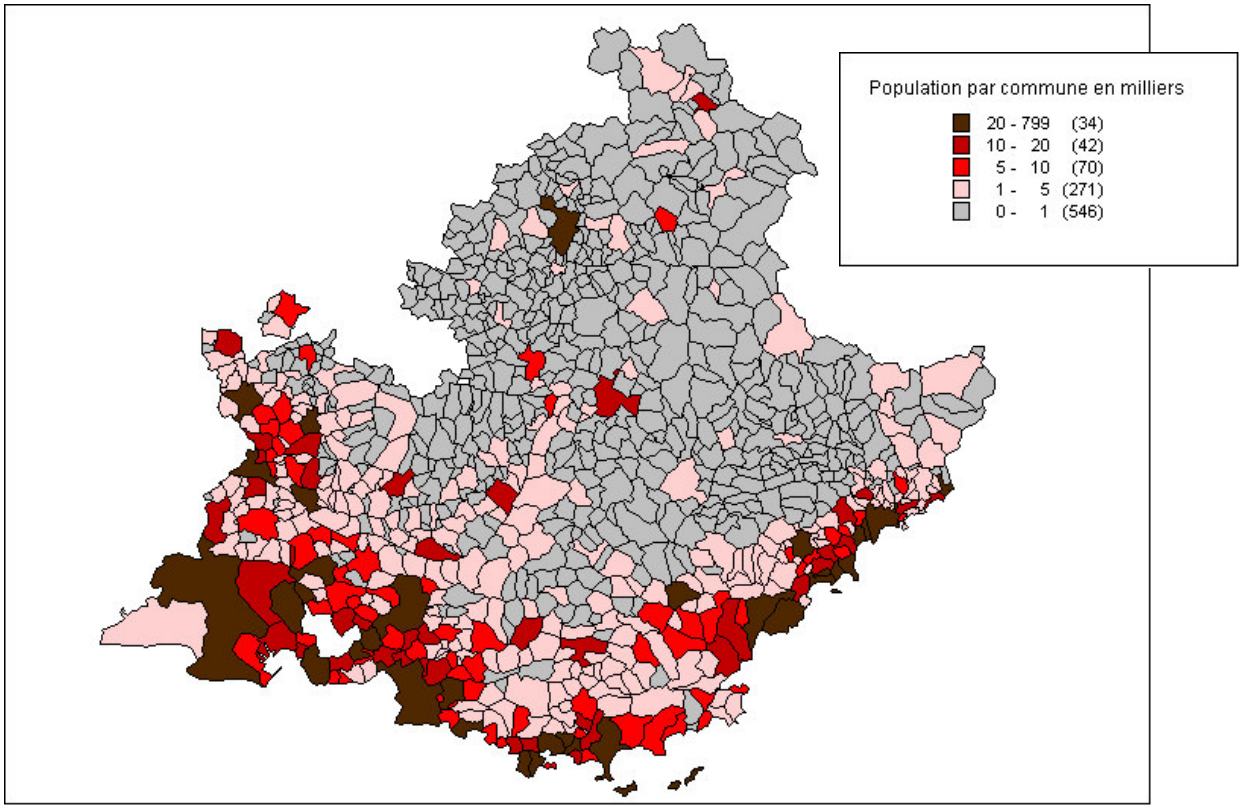
INSEE RGP 90-99

2.1.2 Données de cadrage

PACA présente de fortes disparités dans la composition et la répartition de leur population.

Spatialement, une nette opposition apparaît entre les communes littorales et celles des arrière-pays. Seul le département des Bouches-du-Rhône présente une répartition isotrope.

Carte 2 : **Poids de la population communale en 1999**

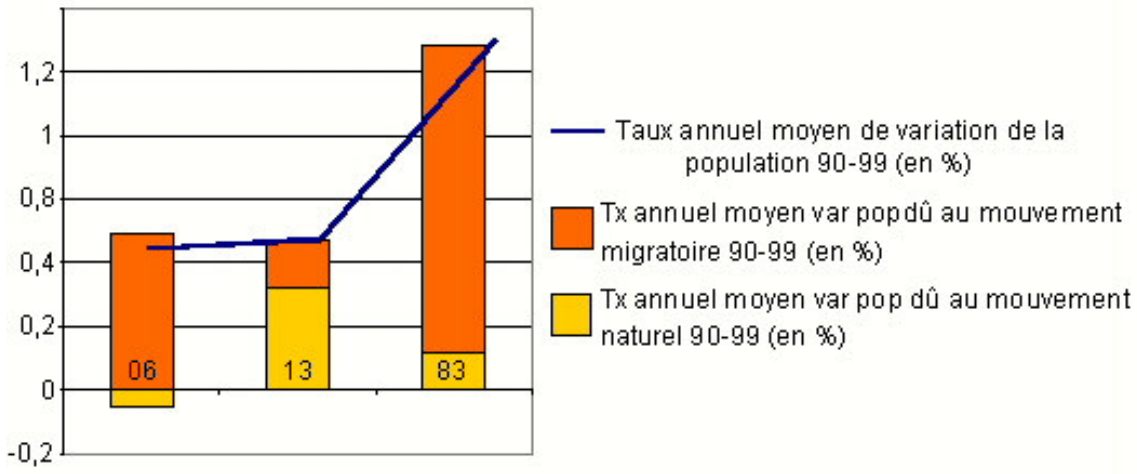


Ces disparités résultent pour partie de la nature de la variation des populations. Ainsi, si le bilan est positif sur l'ensemble de la zone d'étude, le département du Var est celui qui s'affiche comme étant le plus attractif pour une population nouvelle (0.96%) devant les Alpes-Maritimes (0.49%) et les Bouches-du-Rhône (0.15%)

Tab.2/ Cadrage démographique

	Superficie en km²	Population sans doubles comptes 1990	Population sans doubles comptes 1999	Densité de population (hab/km²) en 1999	Taux annuel moyen de variation de la population 90-99 (en %)	Tx annuel moyen var pop dû au mouvement naturel 90-99 (en %)	Tx annuel moyen var pop dû au mouvement migrant 90-99 (en %)
6	4298,58	971829	1011326	235,3	0,44	-0,05	0,49
13	5087,49	1759371	1835719	360,8	0,47	0,32	0,15
83	5972,54	815449	898441	150,4	1,08	0,12	0,96
Total	15358,61	3546649	3745486	746,5	1,99	0,39	1,6

***Graphique 1 :*Variation de population**



La lecture du graphique 1 est à ce titre éloquent ; les Bouches-du-rhône ne semblent pas avoir réellement bénéficié d'un important apport de population liée à l'arrivée du TGV Méd. En effet, contrairement aux Alpes-Maritimes et au Var, son gain de population est structurellement lié à sa population. Ainsi, le solde naturel est supérieur au solde migratoire.

Spatialement, une dichotomie persiste entre le littoral saturé et les proches arrières pays qui occupent globalement le rôle de commune d'accueil pour la population en quête d'espace ou de prix immobiliers et fonciers moins onéreux.

Ce constat s'observe très bien sur les éléments de la carte 2.

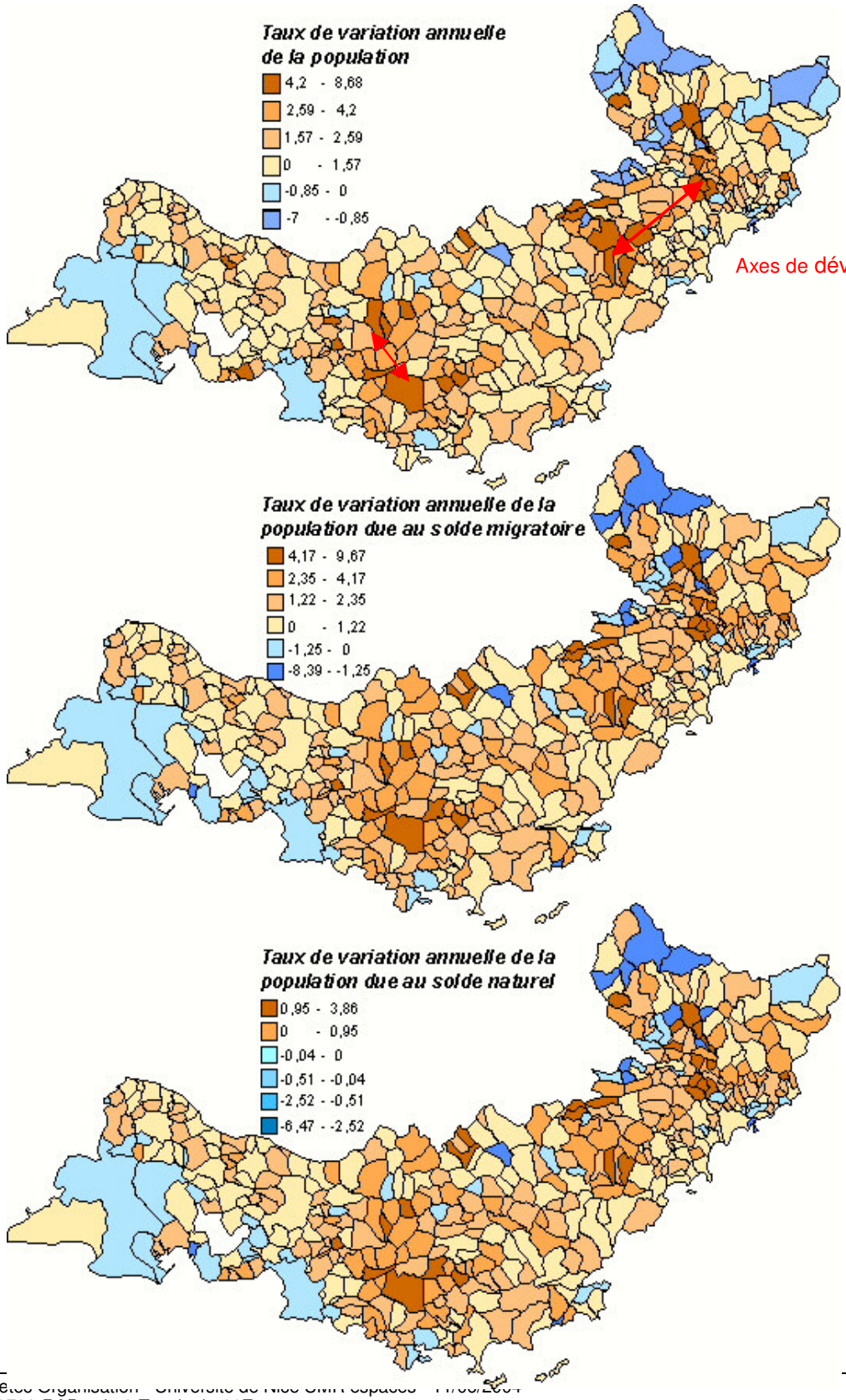
La carte 3 synthétise ces informations et présentent une typologie des espaces littoraux à partir des différents taux de variation annuelle du solde de la population.

Au bilan, il apparaît bien que l'ensemble de la zone d'étude soit une zone de croissance démographique. L'essentiel des communes présente à la fois un solde positif dû aux mouvements migratoires et au solde naturel.

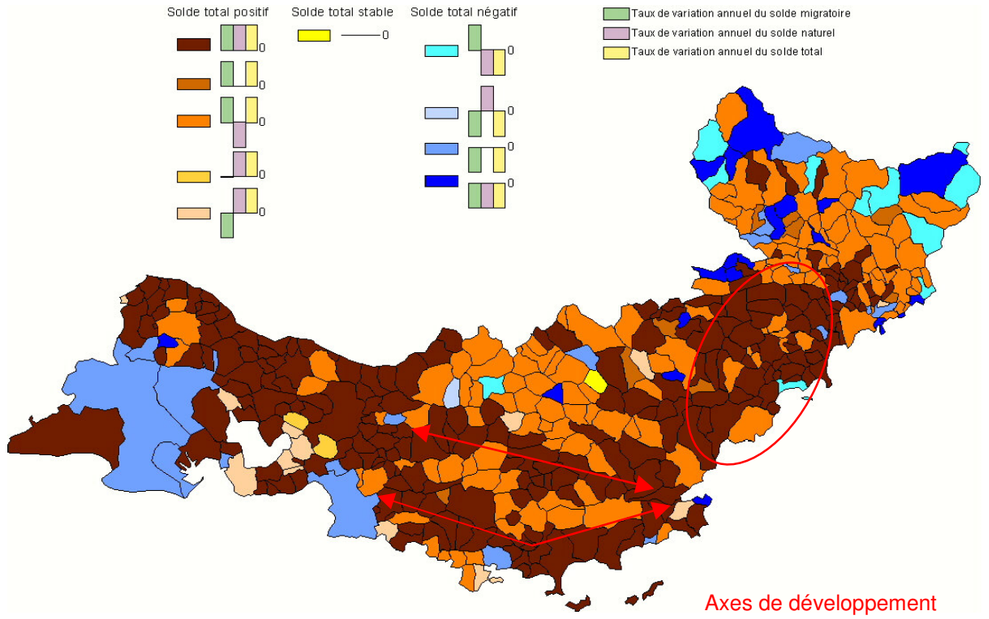
Cela est particulièrement visible à l'Ouest des Alpes-Maritimes jusqu'au Massif des Maures ; le long du littoral varois de Ramatuelle à Marseille et plus « à l'intérieur » en direction d'Aix-en-Provence.

A l'inverse, de nombreuses communes ne parviennent à compenser naturellement les départs de leurs populations. Cela est particulièrement le cas de la zone d'Arles, de Marseille mais également Toulon ou l'ouest niçois.

Carte 3 : **Variation de la population (Dpts 13, 83, 06) en fonction des soldes annuels – 1990-1999**



Carte 4 : Profil des communes en fonction de leurs soldes annuels de variation (1999)

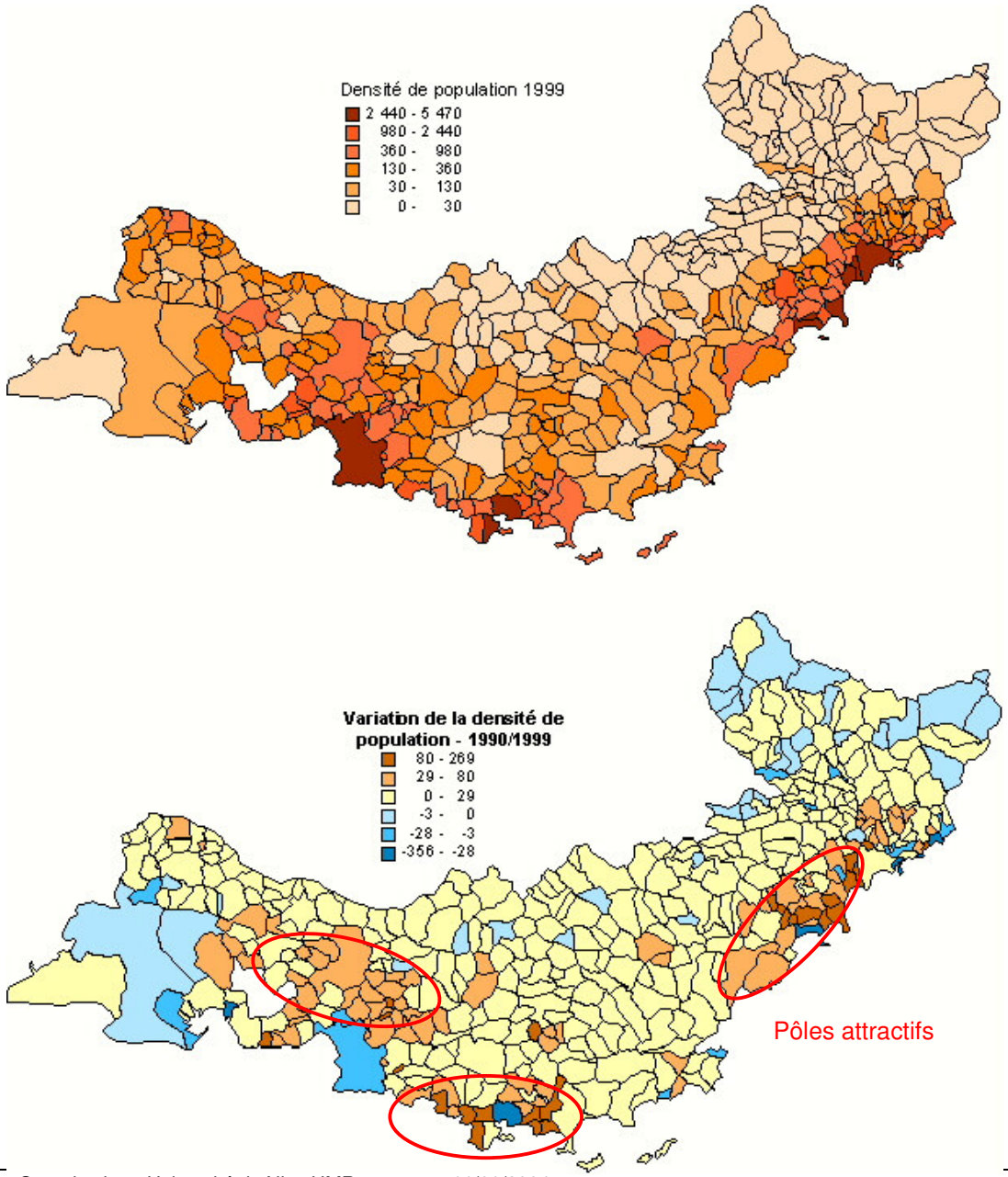


➢ **Des foyers de population localisés**

La cartographie des densités population fait bien émerger la présence des grands bassins de population autour de la métropole azuréenne, à l'Est, et plus globalement l'aire marseillaise jusqu'à Toulon.

Par contre, l'observation des variations de densité restreint ces pôles attractifs aux zones périphériques des principales villes. En ce qui concerne plus spécifiquement la métropole azuréenne, une fois encore, le développement s'effectue essentiellement sur sa partie occidentale.

Carte 5 : **Densité de population 1999 (Dpts 13, 83, 06)**

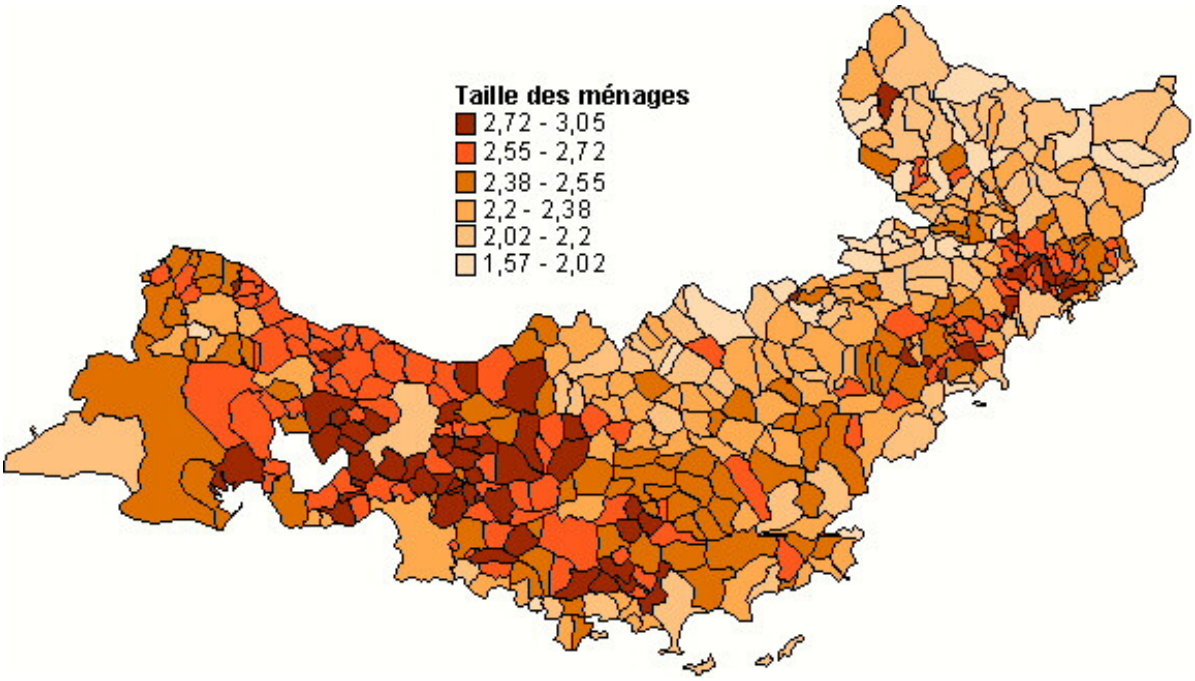


➢ **Les ménages hétérogènes se partagent un espace discontinu**

238 des 435 communes de la zone ont une taille moyenne des ménages supérieure à la moyenne nationale (2.4 pers./ménage)

Contraintes par les tensions qui s'opèrent sur les marchés fonciers et immobiliers, ce sont les communes périphériques des principales villes qui accueillent les ménages les plus grands.

Carte 6 : **Taille des ménages en 1999 (Dpts 13, 83, 06)**

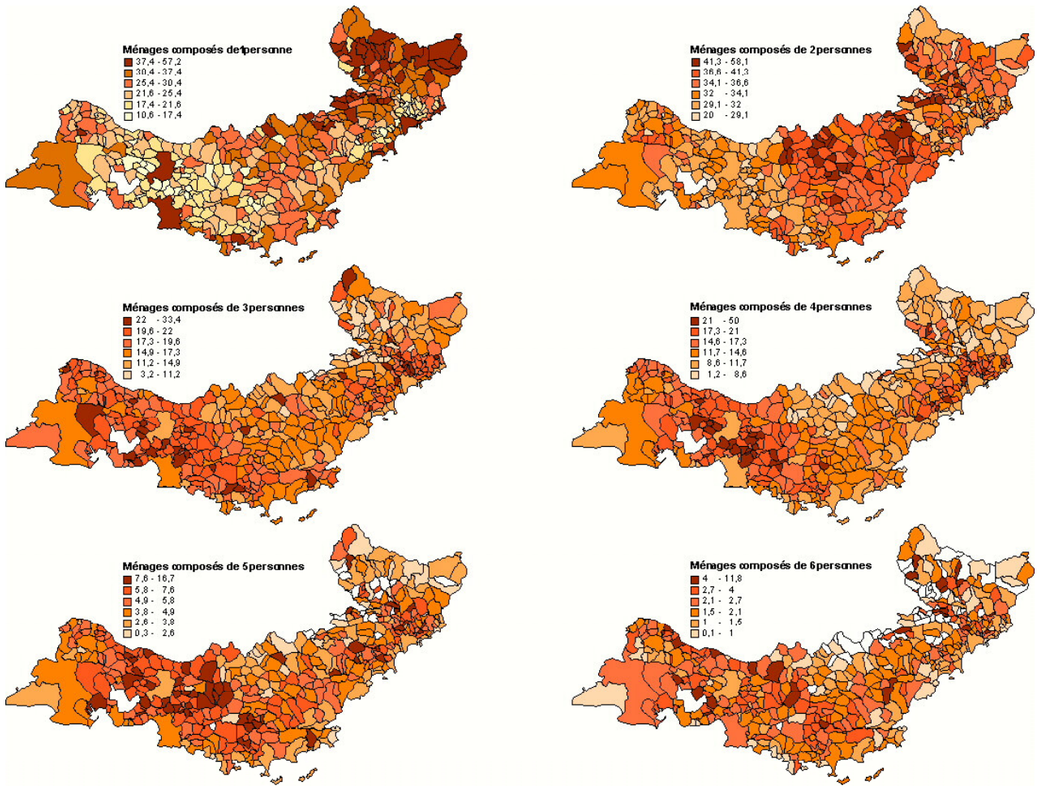


D'importantes disparités perdurent. Ainsi, les ménages composés d'une personne ne se localisent pas seulement dans les principales villes littorales. Les communes d'arrière-pays connaissent également cette situation et cela est particulièrement visible dans les Alpes-Maritimes.

De la même manière, le profil de ménages composés de deux personnes est une caractéristique forte du département du Var.

Au final, à partir de ces caractéristiques de population et des ménages une typologie a pu être dégagée. Six profils types ont ainsi été retenus (carte 6).

Carte 7 : Répartition des ménages en fonction de la taille – 1999 (Dpts 13, 83, 06)

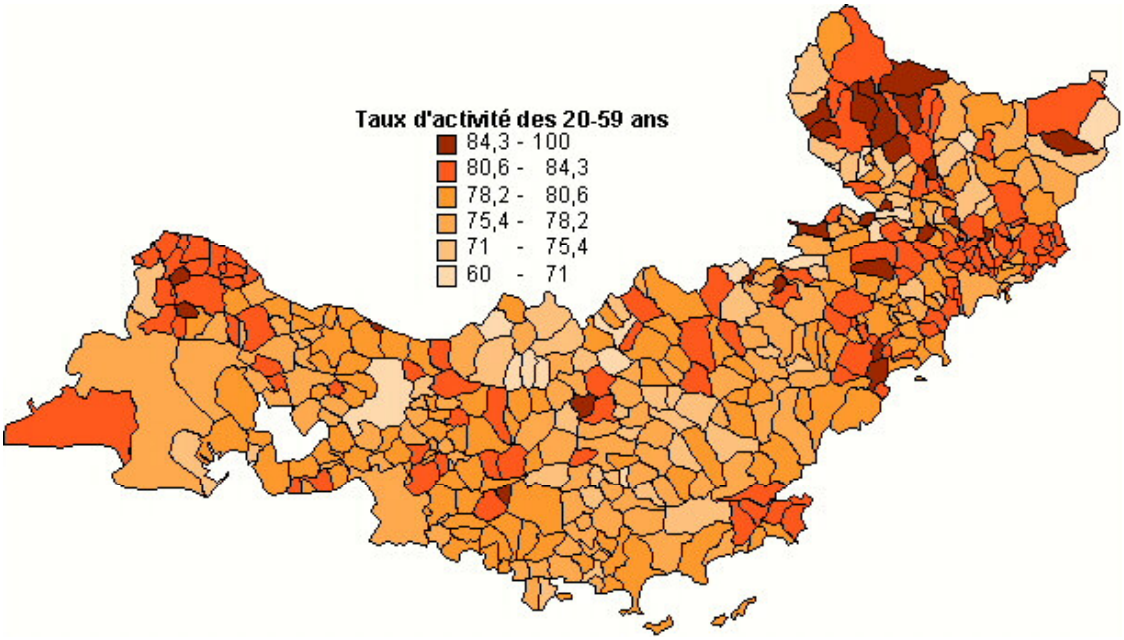


➢ **La population active**

A l'échelle de la zone d'étude, la part des emplois salariés est de 86,14%. Ce poids important est dû à la surreprésentation des emplois salariés des Bouches-du-Rhône.

Tab.3/ Emploi et salariés – 1999

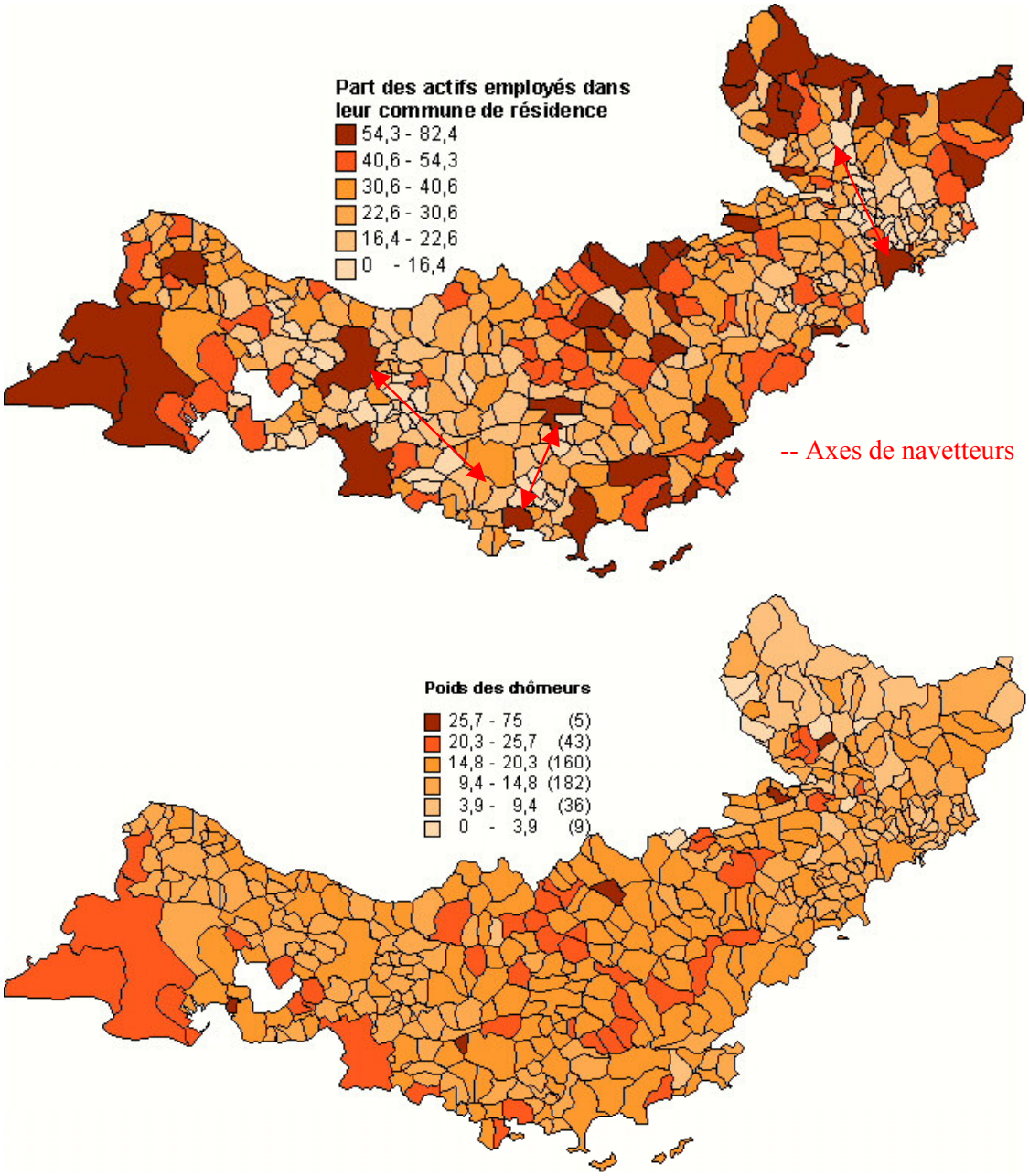
	Total emplois	Total emplois salariés	Part des emplois salariés
06 - Alpes-Maritimes	351636	296481	84,32%
13 - Bouches-du-Rhône	657657	580124	88,21%
83 - Var	282697	236294	83,59%
Total	1291990	1112899	86,14%



Carte 8 : **Population, emploi et chômage – 1999 (Dpts 13, 83, 06)**

Les actifs sont soumis à des navettes domicile-travail extra communales. **Seules 40 des 435 communes ont plus de 54% de leurs actifs employés dans leur commune de résidence**. Les actifs sont donc soumis à l'utilisation d'un mode de déplacement individuel ou alternatif. Cela est particulièrement visible entre **Brignoles et Toulon, dans la Plaine du Var et suivant l'axe Toulon Aix-en-Provence**.

Carte 9 : **Les actifs en âge de travailler et le poids des chômeurs - 1999 (Dpts 13,**



83, 06)

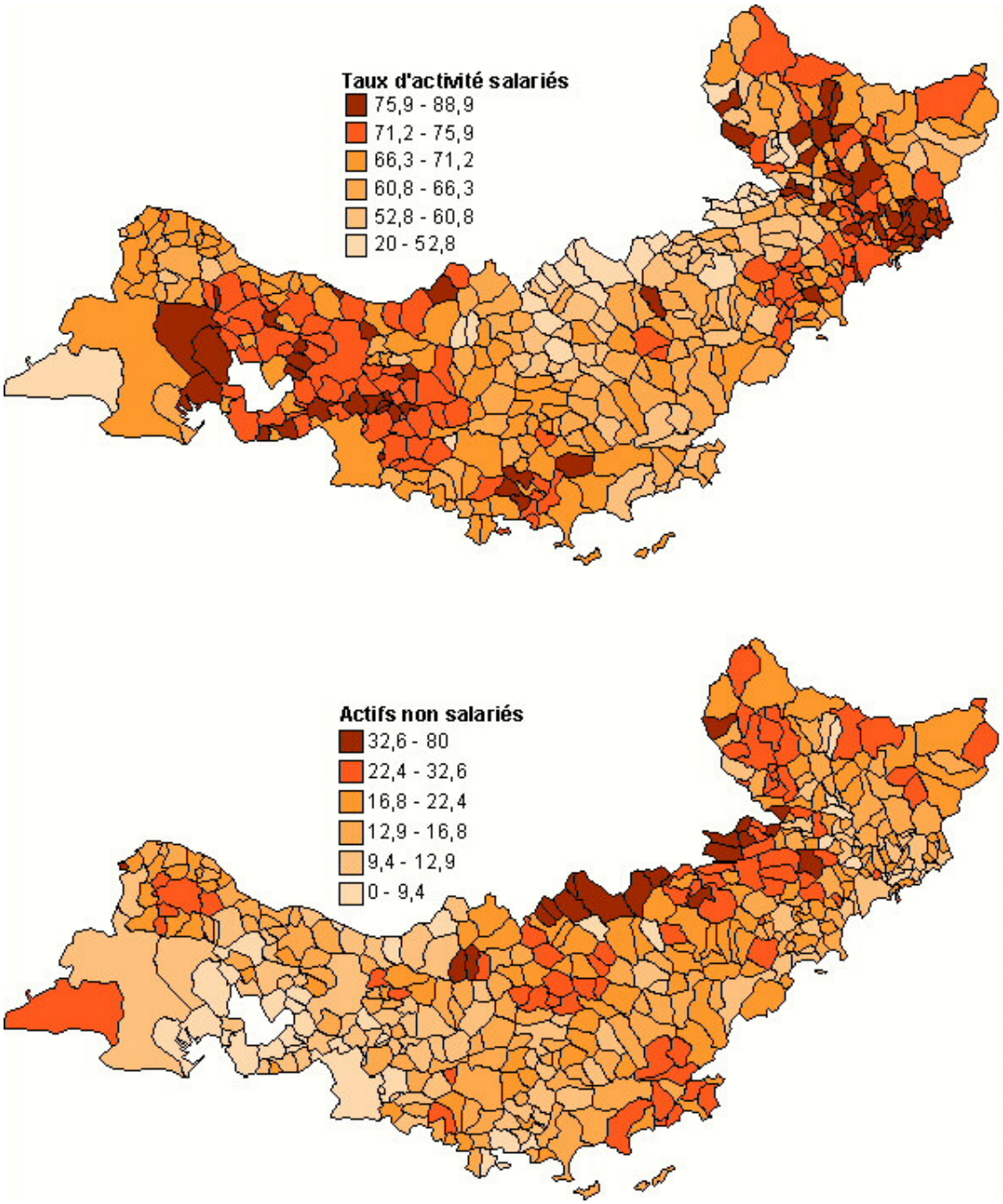
Si l'on observe, le taux d'activité des personnes en âge d'être actif, une fois encore de fortes hétérogénéités spatiales émergent.

En effet, des pôles majeurs apparaissent autour de l'agglomération niçoise étendue jusque dans son arrière-pays, le bassin de Saint-Tropez, le secteur de Saint-Rémy-de-Provence – largement dépendant de l'activité avignonnaise, et enfin, l'ouest aixois.

Le centre varois se distingue, quant à lui, par une sous-activité des personnes en âge de travailler.

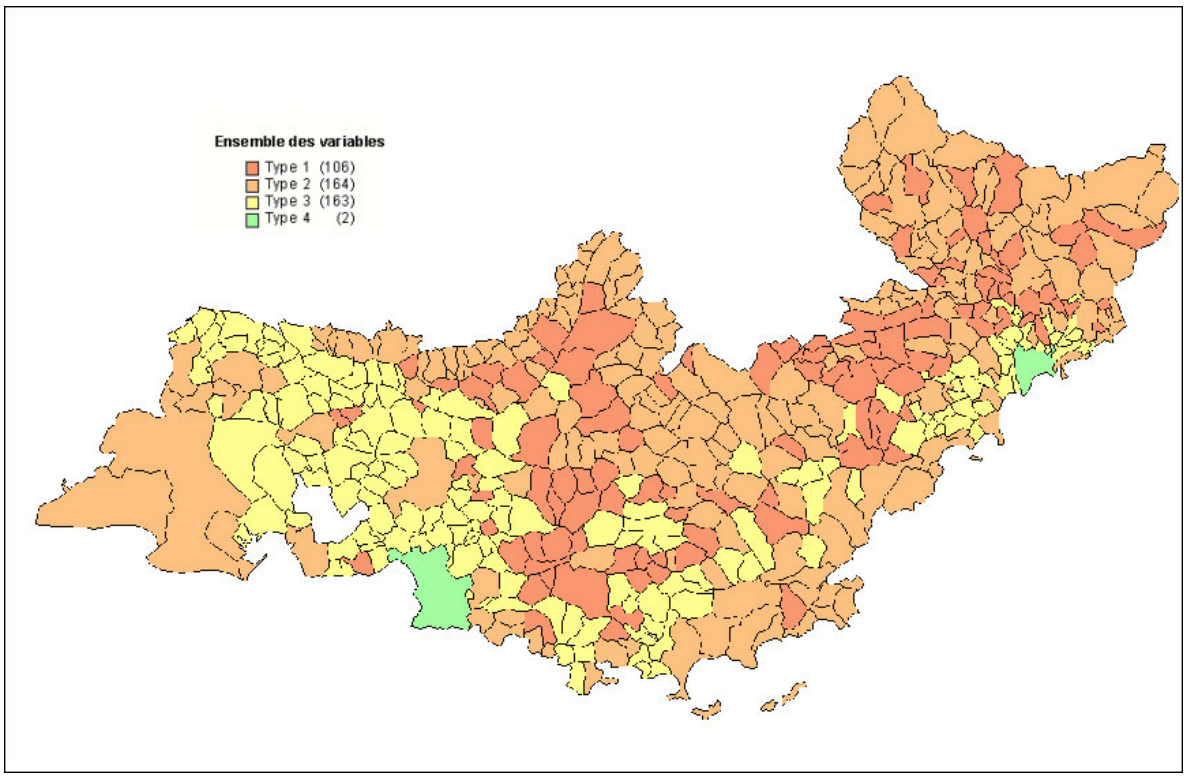
Ce constat se confirme en regardant plus précisément le taux d'activité par tranche d'âge (carte 10). Globalement, il apparaît que la population a plus de chance d'être en activité si elle se situe en marge des limites départementales ; cela est particulièrement visible pour les 40-59 ans et, les 60 ans et plus.

Carte 10 : **Taux d'activité & actifs non salariés (Dpts 13, 83, 06)**



2.1.3 Classification territoriale

➢ **Ensemble des variables (Composition des ménages & activités emplois)**



Typologie portant sur l'ensemble des variables décrivant la population (démographie, ménages, emplois…)

Type 1

Les espaces en devenir. Communes qui bénéficient souvent des apports de population en provenance de communes centres.

Type 2

Communes de système intermédiaire. Présentant une grande mixité de population en terme de structures et d'activité.

Type 3

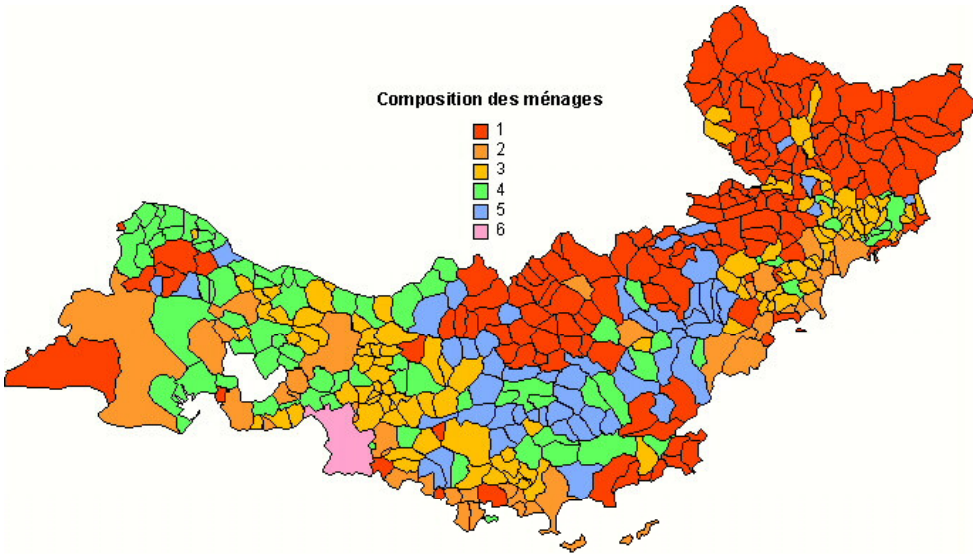
Communes déjà intégrées à la commune-centre et qui présentent une structure et une dynamique de population relativement proche de leur pôle.

Type 4

Forte individualité des deux villes concurrentes Marseille et Nice. Elles présentent toutes les caractéristiques d'un système de grandes villes.

- **Détail de la composition des ménages sur les départements 13, 83, 06**

(En raison de l'acuité spécifique de ces questions dans les départements les plus urbains, cette analyse s'est concentrée sur les départements 13, 83, 06)



Type 1

Commune peu peuplée. Faible densité en perte de population ou en état de stagnation. Population plutôt âgée où le solde migratoire ne compense pas toujours le solde naturel de la population.

Type 2

Forte représentation de ménages de taille moyenne (2-3 personnes). Ces communes se regroupent majoritairement sur le littoral azuréen et varois. On observe également une couronne autour de l'Etang de Berre. Globalement, ces espaces constituent des pôles dynamiques en terme de population, tant en solde naturel qu'en solde migratoire.

Type 3

Les communes de « réserve de seconde ligne » Ces communes sont plus éloignées au centre d'emploi. Elles présentent une population mixte entre en population vieillissante et l'arrivée de ménages plus jeunes et plus grands.

Type 4

Ce type forme un continuum des Bouches-du-Rhône au Var. Ces espaces constituent une zone tampon entre différentes dynamiques urbaines. Dans les Alpes-Maritimes, ces traits est assez peu représenté si ce n'est à l'Est de Nice où les communes sont souvent appréhendées comme étant des communes dortoirs pour les actifs de Monaco ou de la Ligurie voisine.

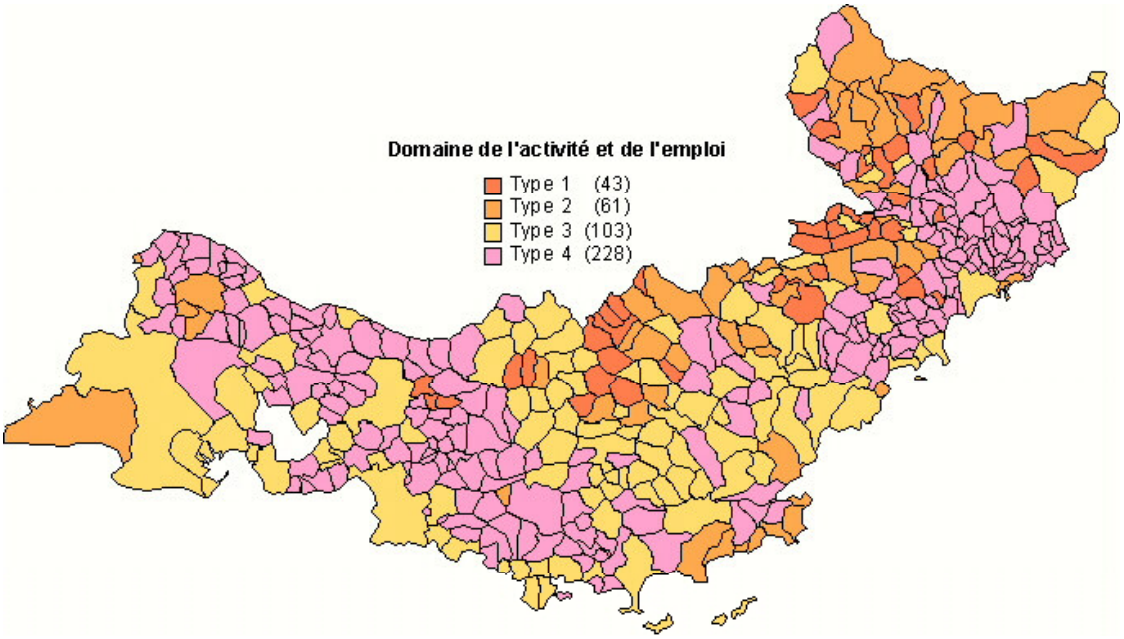
Type 5

Caractérise essentiellement le moyen-pays varois. Espaces attractifs en développement.

Type 6

Le cas isolé de la capitale de région – Marseille. Fort poids de la population par un effet de taille. Solde naturel proche de zéro mais départ en nombre de la population vers d'autres communes.

- **Détail de l'activité emploi sur les départements 13, 83 06**



Type 1

Secteurs dans lesquels l'accès à l'emploi semble être le plus en adéquation avec la demande. Ces secteurs enregistrent ainsi un nombre non négligeable d'actifs non salariés que l'on peut donc supposer dans les secteurs de l'artisanat et du commerce.

Type 2

Communes fortement marquées par la saisonnalité des emplois touristiques. C'est le cas pour la zone autour de Ramatuelle - Gassin mais également pour les l'arrière-pays niçois (stations de sport d'hiver).

Type 3

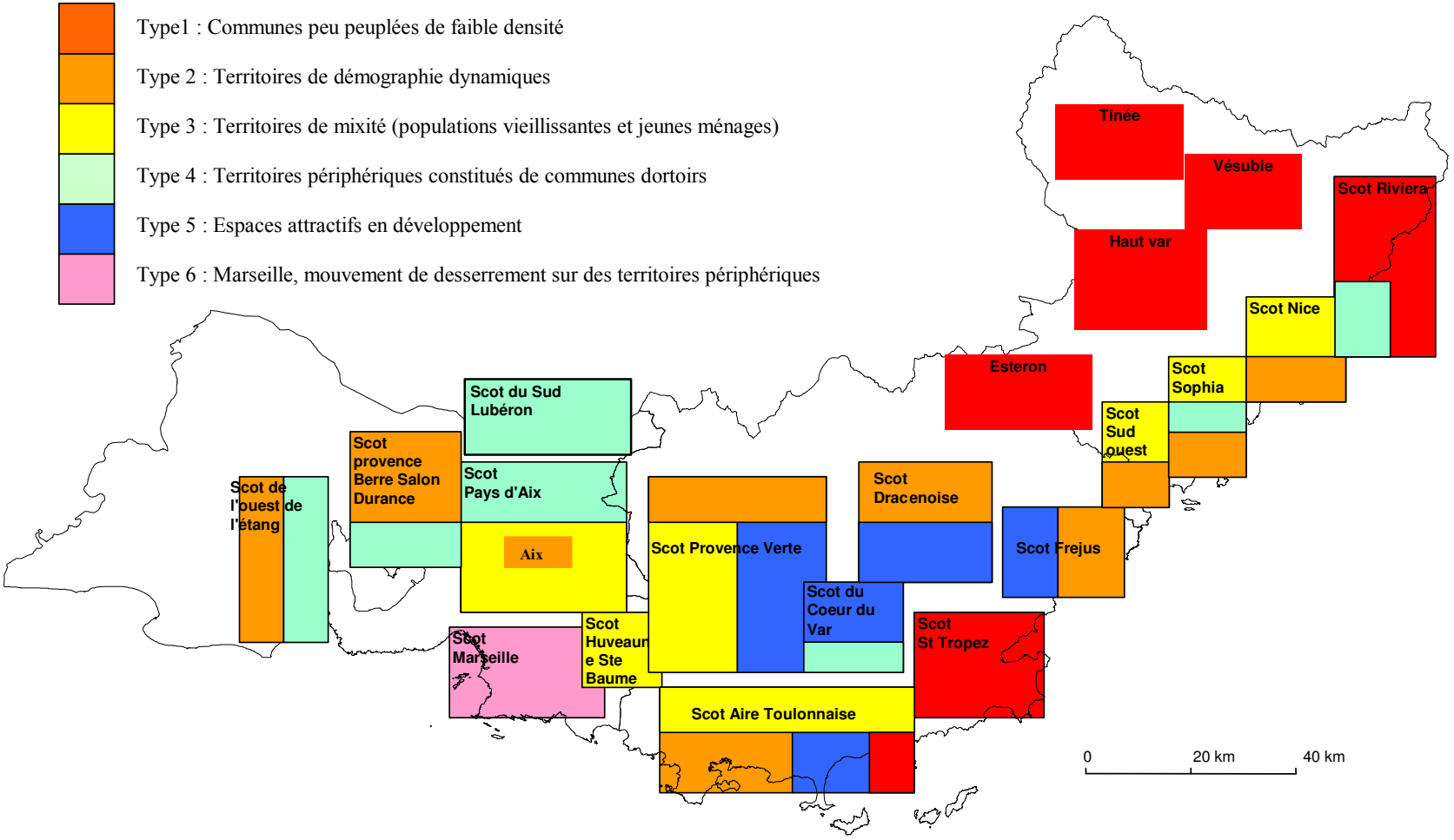
Le type 3 constitue le second type le plus représenté et regroupe le « reste ». Ainsi, il regroupe aussi bien les grandes communes urbaines de Marseille, Toulon, Cannes-Grasse-Antibes ou encore Nice. Les situations internes sont fortement hétérogènes.

Type 4

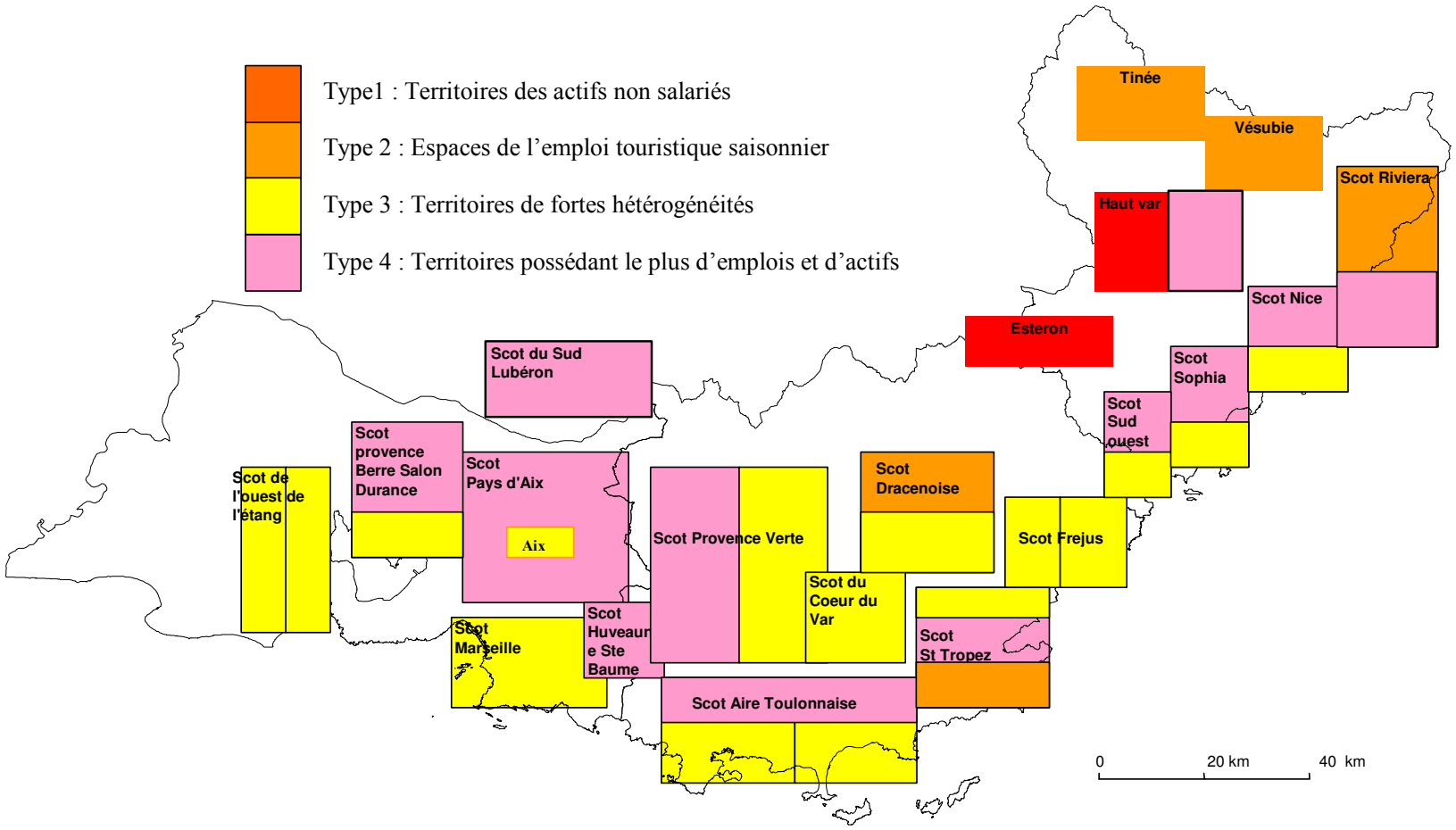
Type le plus représenté. Ce sont les communes contenant tout à la fois, le plus d'actifs et le plus d'emplois.

On peut ainsi observer que le département du Var constitue une nette rupture entre les situations mesurées dans les deux départements limitrophes.

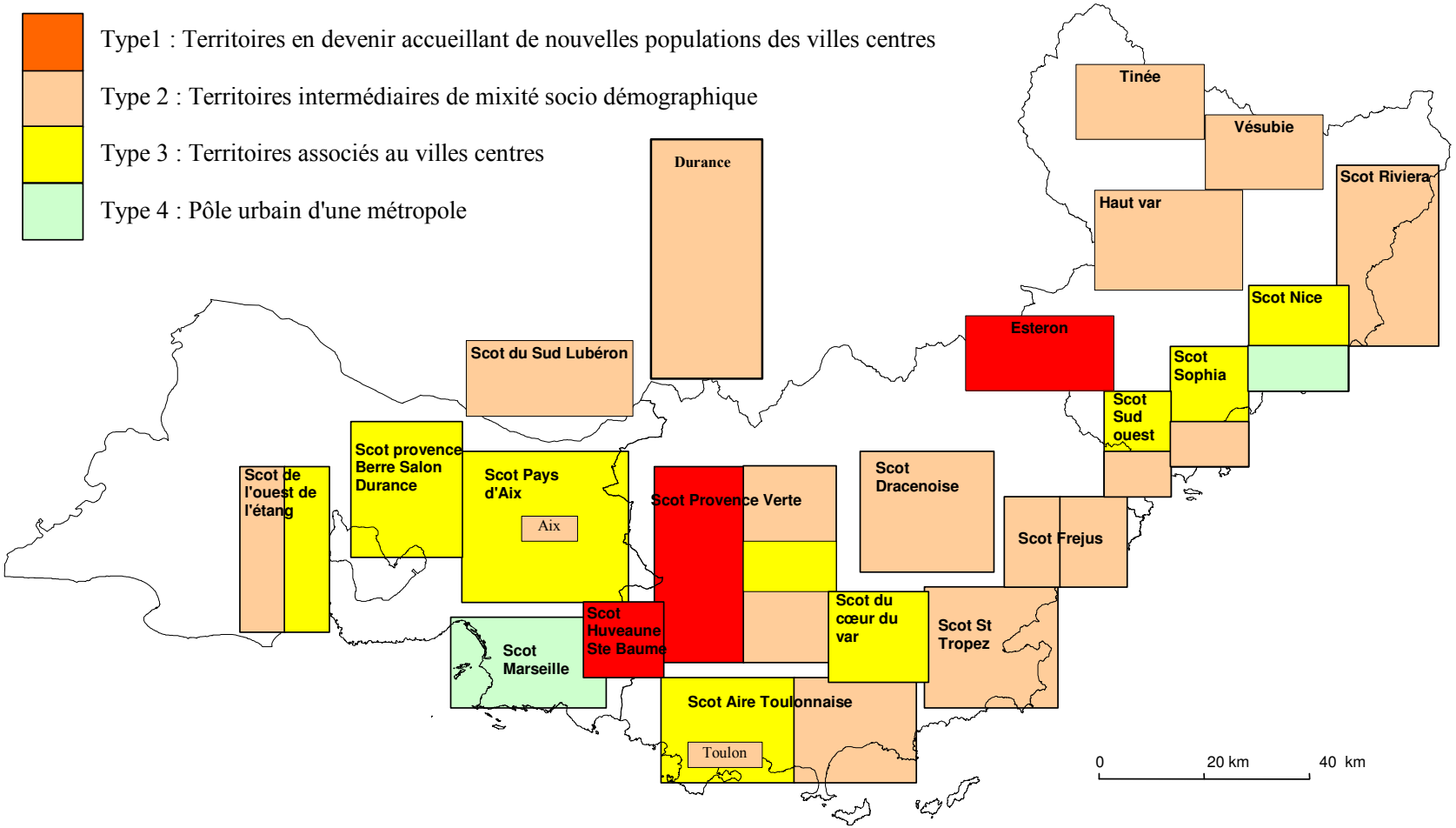
Typologie des territoires sur la base de la composition des ménages



Typologie des territoires sur la base des caractéristiques des actifs



Typologie des territoires sur la base des caractéristiques des socio démographiques



2.2 THEME 2 : LE PARC-LOGEMENT

2.2.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème

- **Problématique et objectif**

Définir les principaux types d'habitat et d'occupation

Montrer la forte hétérogénéité du parc de logement tant dans la structure que dans le statut d'occupation

Définir les dynamiques du marché immobilier

- **Méthode**

Extraction des indicateurs de la base de données RGP de l'INSEE et traitement des données par analyse statistique des indicateurs

Traitement des évolutions sur les territoires et détermination de profils communaux types

- **Indicateurs et types de données**

Extraction des indicateurs de la base de données RGP de l'INSEE et traitement des données par analyse statistique des indicateurs

Traitement des évolutions sur les territoires et détermination de profils communaux types

- **Sources utilisées**

INSEE RGP 90-99

Marché immobilier :

inventaire départemental réalisé par les Editions Callon

2.2.2 Données de cadrage

- **le parc de logement**

Les 3 départements, bien que limitrophes affichent une **importante hétérogénéité** sur la base des critères portant sur l'habitat.

Ces disparités se mesurent successivement sur la composition du parc-logement, sur les modes d'occupation ou encore en fonction de la taille des habitations.

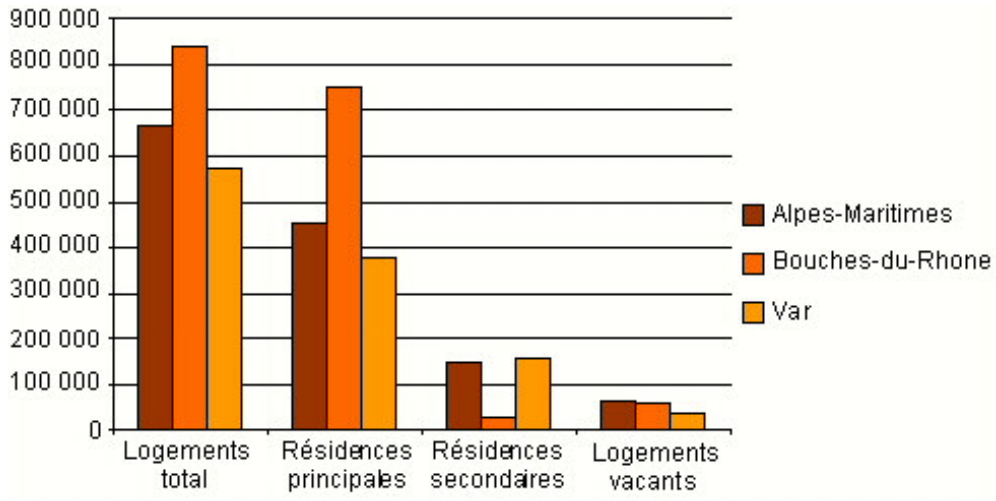
Le département des **Bouches-du-Rhône concentre près de 41% du parc-logement total** et compte 47.37% du parc total des résidences principales. Les Alpes-Maritimes se positionnent en 2nde position avec seulement 28.7% des résidences principales, par contre, **son parc de logements vacants est estimé à 40%** ce qui constitue un important réservoir potentiel en logements pour des populations extérieures.

En ce qui concerne le Var, **il concentre près de la moitié du parc des résidences secondaires (47% du total)**.

Tab.4/ Ventilation des types de résidences (1999)

	Logements total	Résidences principales	Résidences secondaires et Logements occasionnels	Logements vacants
Alpes-Maritimes	32,03	68,24	21,94	9,82
Bouches-du-Rhône	40,38	89,33	3,56	7,11
Var	27,60	66,04	27,42	6,54

***Graphique 2 :*Ventilation des effectifs bruts des parc-logements**



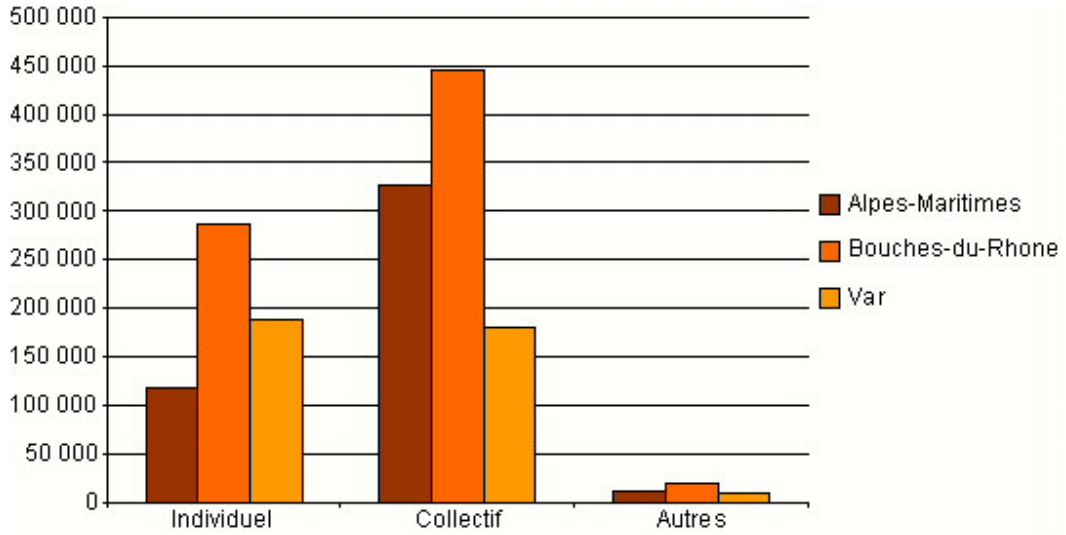
Si les Bouches-du-Rhône présentent une ventilation similaire du type de logement, il n'en est rien pour les 2 autres départements.

Ainsi, le **Var concentre la plus forte proportion de logements individuels (50%)**. Quant aux Alpes-Maritimes, elles se démarquent par **une prédominance de logements collectifs (72%)**.

Tab.5/ poids des différents types d'habitation (1999)

	Logements total	Maison individuelle ou ferme	Immeuble collectif	Autres types
Alpes-Maritimes	32,03	25,88	71,84	2,28
Bouches-du-Rhône	40,38	38,10	59,43	2,46
Var	27,60	49,76	47,59	2,65

Graphique 3 : **Ventilation du parc-logement par type de résidences principales**



Pour ce qui relève des statuts d'occupation des logements, les départements du Var et des Alpes-Maritimes concentrent la part la plus importante de propriétaires (supérieure à 50%).

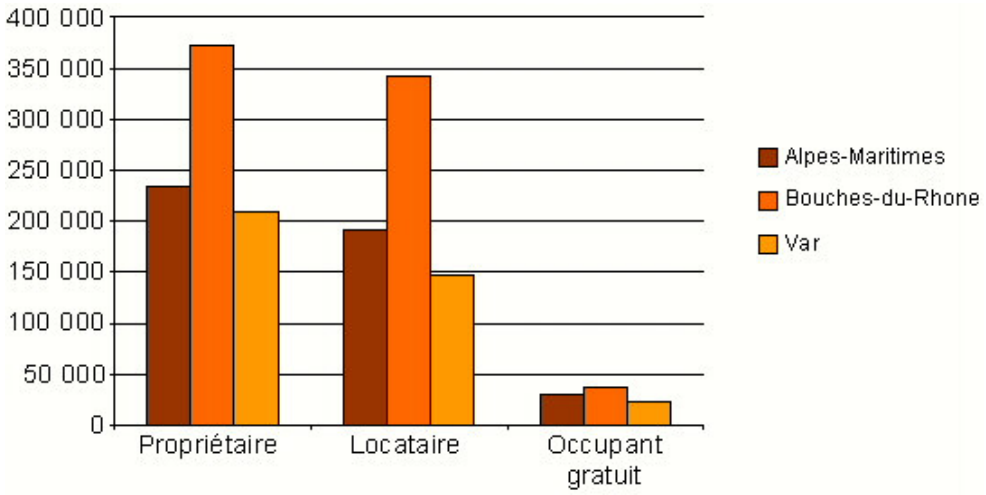
Les Bouches-du-Rhône se partagent à part égale entre les propriétaires et les locataires.

Tab.6/ Poids des différents statuts d'occupation (1999)

	Propriétaire	Locataire	Logés gratuitement
Alpes-Maritimes	51,30	42,15	6,55
Bouches-du-Rhône	49,50	45,46	5,04

Var	55,36	38,78	5,86

***Graphique 4 :*Ventilation par statut d'occupation des résidences principales (1999)**



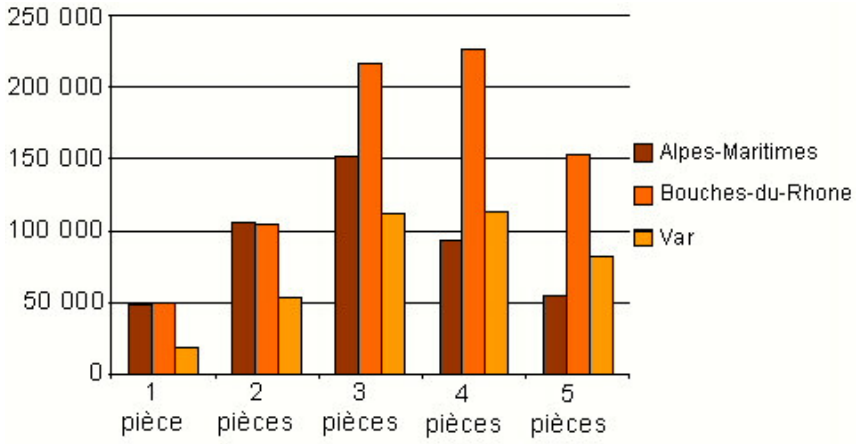
La structure par taille de logements affiche une forte disparité entre les Alpes-Maritimes d'une part, et les deux autres départements, d'autre part. En effet, les **Alpes-Maritimes se distinguent par un parc-logement composé essentiellement de petites et moyennes surfaces (68% de F1 à F3)**.

A l'opposé, les 2 autres départements disposent d'un parc plus grand (**plus de 51% de F4 et plus**).

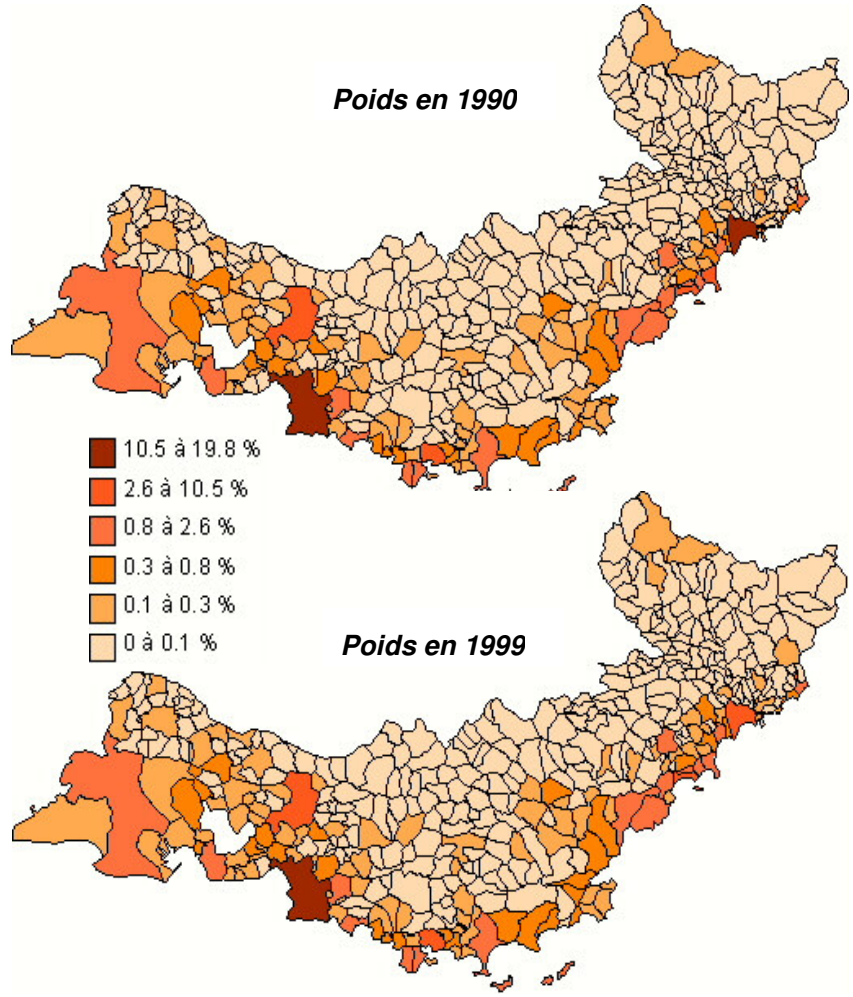
Tab.7/ Poids des résidences principales en fonction du nombre de pièces (1999)

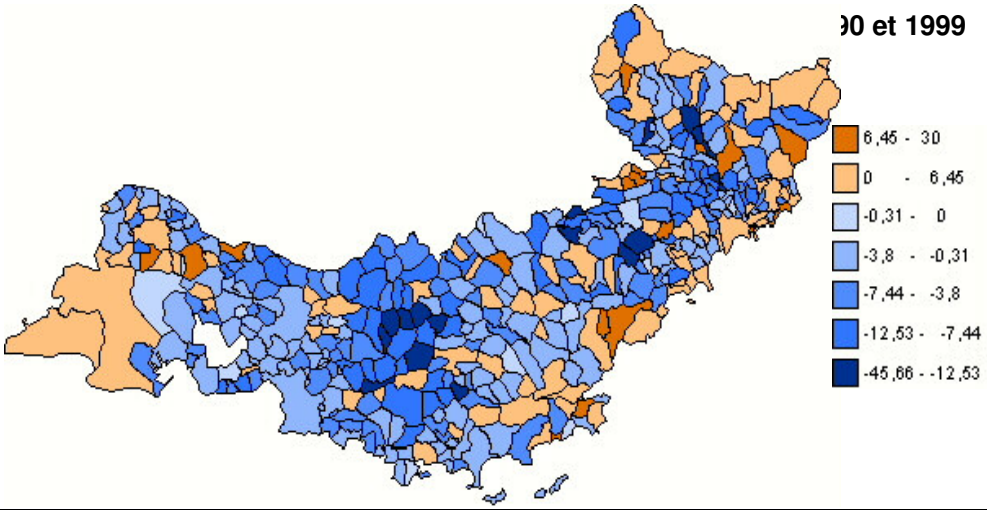
	Logements total	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces ou plus
Alpes-Maritimes	32,03	10,78	23,35	33,46	20,43	11,99
Bouches-du-Rhône	40,38	6,66	13,96	28,85	30,11	20,42
Var	27,60	5,07	14,19	29,33	29,83	21,58

Graphique 5 : **Ventilation des résidences principales en fonction du nombre de pièce**

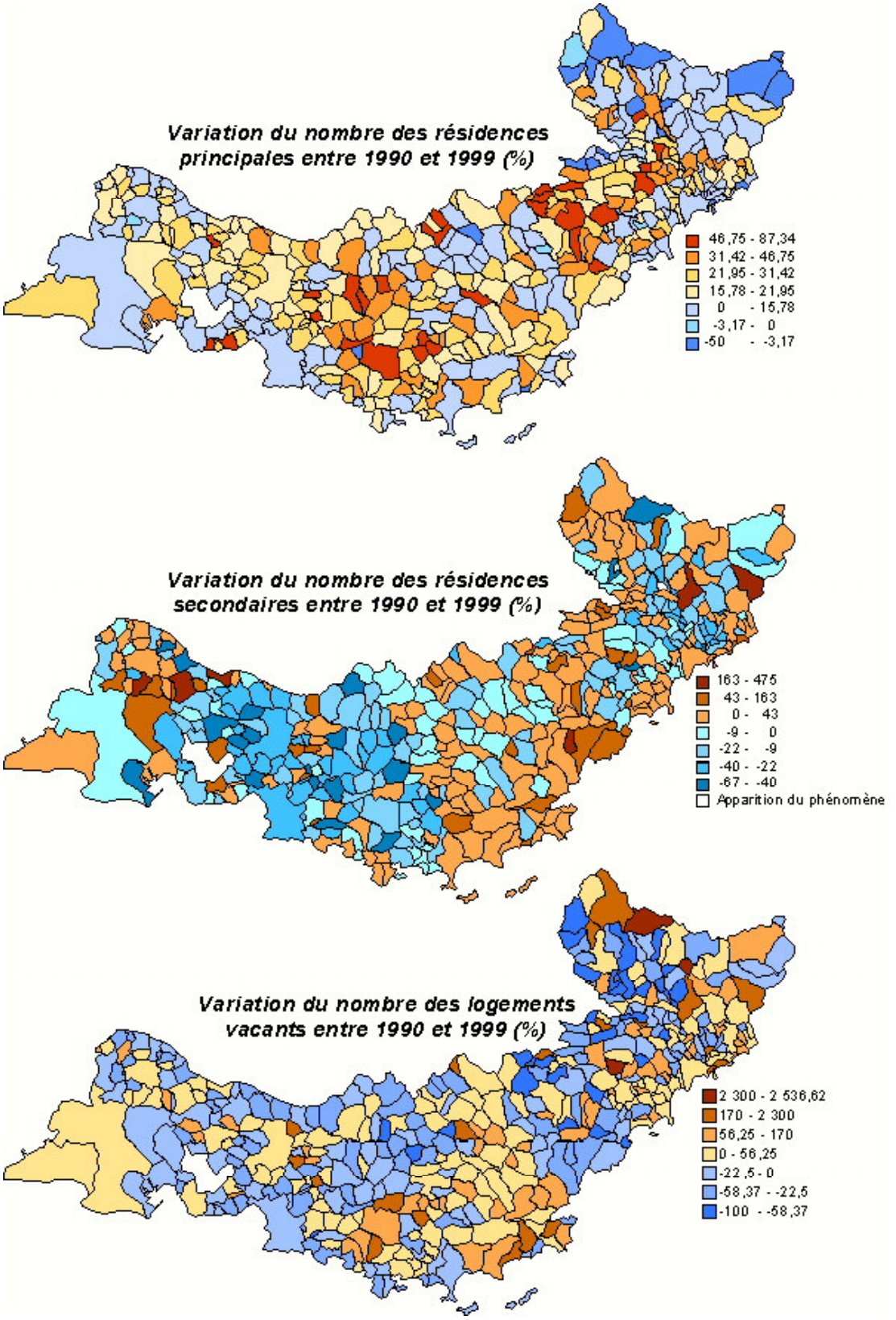


Carte 11 : **Répartition des logements sur l'ensemble des 3 départements les plus urbains (13, 83, 06)**





Carte 13 : **Variation du nombre de résidences par type – 1990-1999**



- **Le marché immobilier des départements littoraux de PACA**

Thèmes abordés

- Le marché de la vente (cartes 1 et 2),
- Le marché locatif (cartes 3 et 4),
- Le marché du terrain à bâtir (cartes 5 et 6),
- L'immobilier de bureaux (cartes 7 à 9),
- Le marché de Nice et de son agglomération

Les cartographies issues des traitements sont réalisées sur la base des seules données fournies par l'inventaire départementales réalisé par les Editions Callon qui publient chaque année, la Côte annuelle des valeurs immobilières. Seules sont ainsi considérées les communes de plus de 5000 habitants. La dynamique des marchés suit donc étroitement l'évolution démographique des communes.

L'année de référence disponible est l'année 1999. Les prix sont exprimés en francs. Une mise à jour avec les années 2000 à 2003 apparaît donc indispensable.

Toutefois, afin de suivre l'évolution intervenue dans la pratique des marchés immobiliers (tout objet de transaction confondu), un état des pratiques en 1984 est proposé.

3 zones géographiques émergent et se pérennisent dans les traitements suivants :

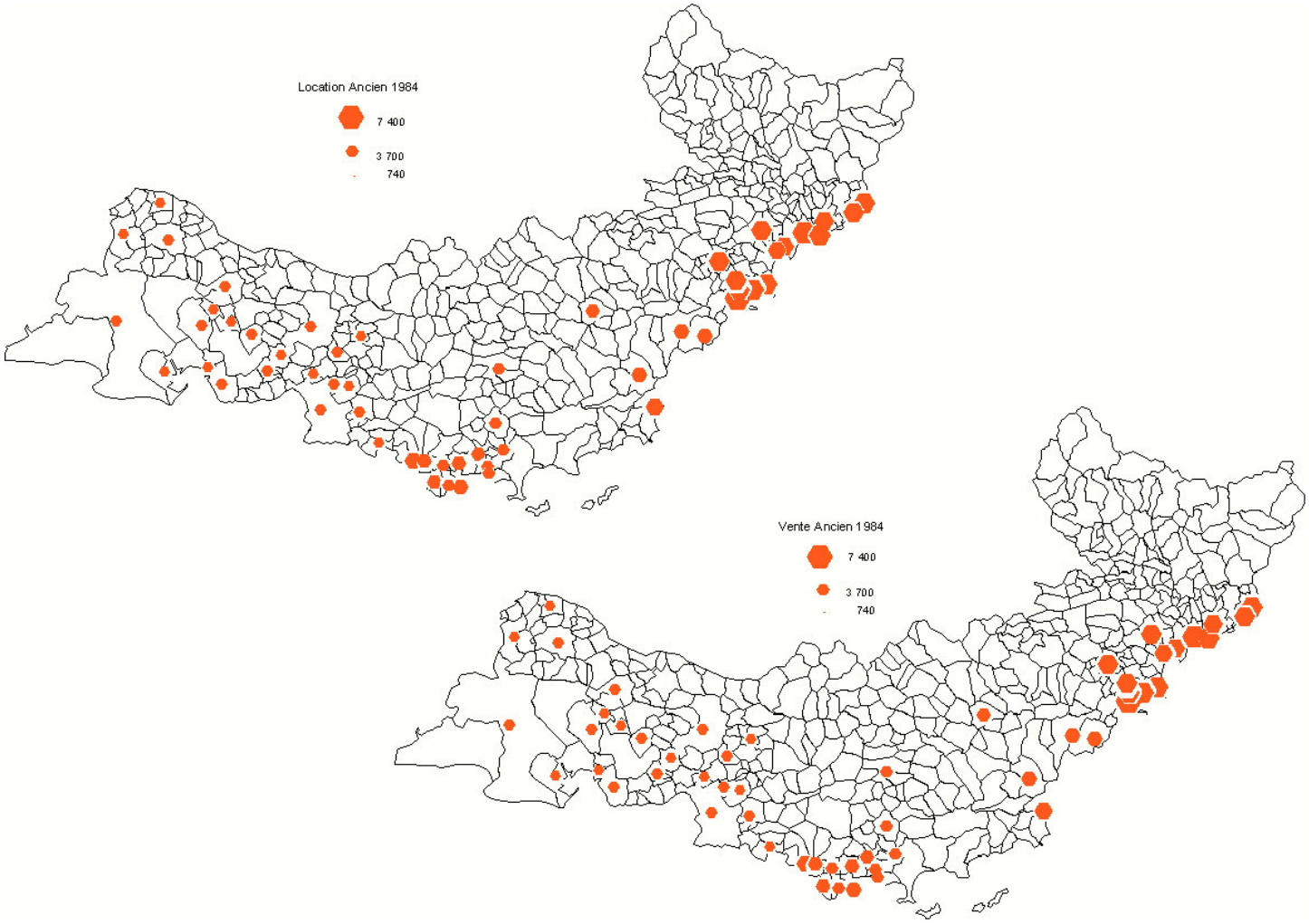
- l'aire marseillaise à l'Ouest,

- la Plaine de l'Argens (centre Var),

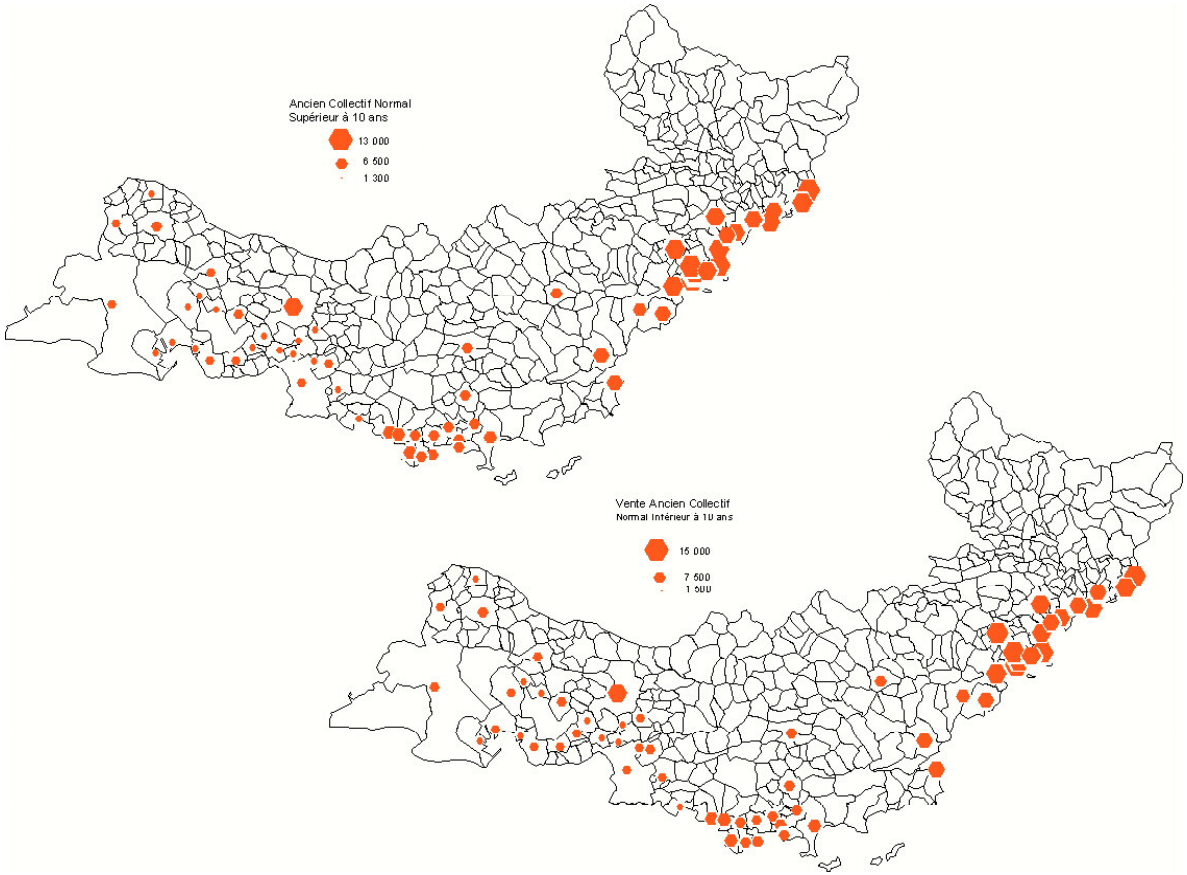
- le littoral azuréen, à l'Est.

Ainsi peut-on également observer un gradient de prix d'Ouest en Est. Gradient qui traduit tout à la fois, l'état de l'offre en surface qui se raréfie selon ce même gradient, et des pratiques spatiales différentes. En effet, le Massif des Maures délimite un secteur économique d'une vaste zone de forte concurrence spatiale entre la demande en loisirs et l'économie locale.

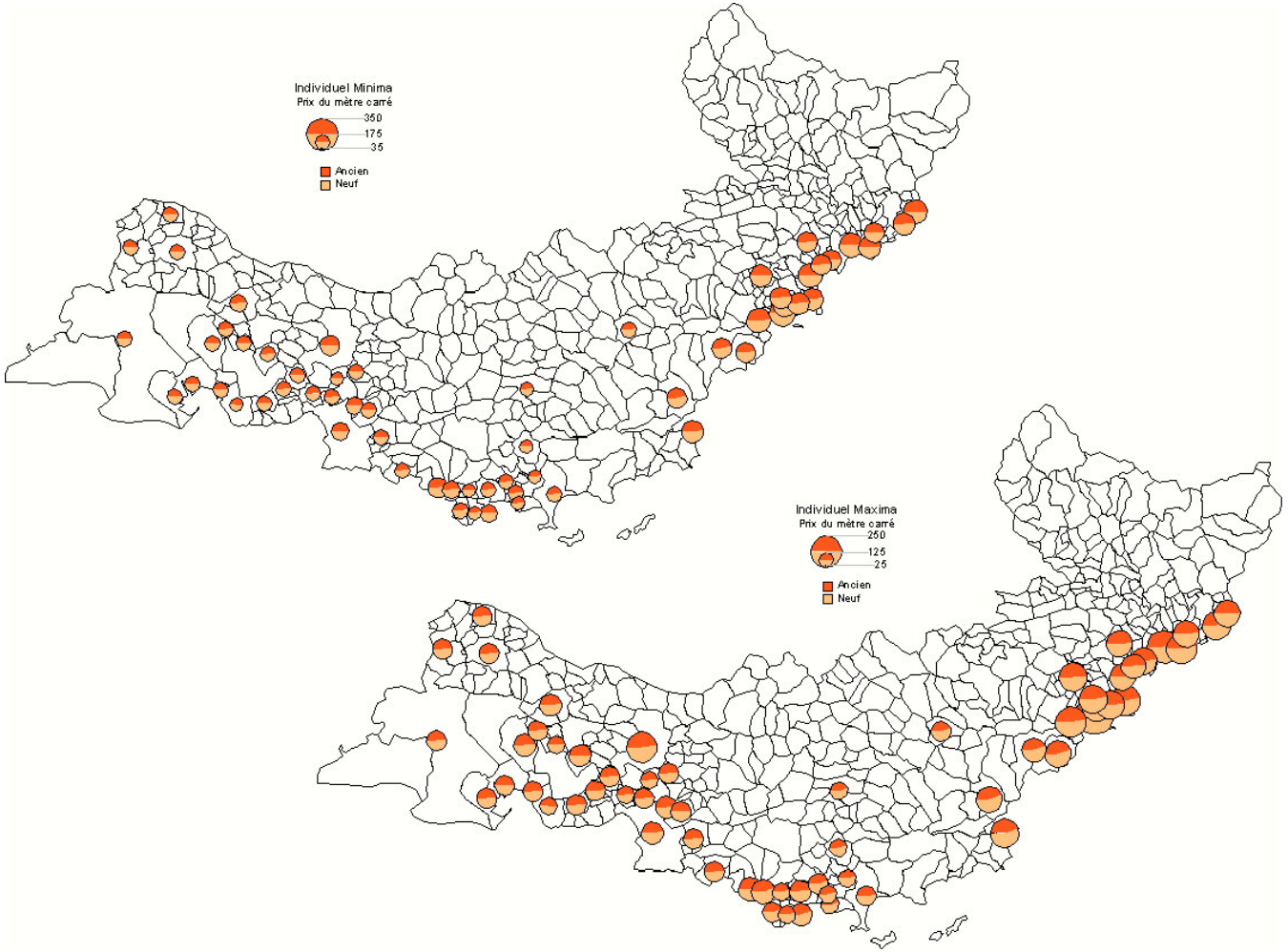
Carte 14 : **Le marché du logement ancien en 1984 dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



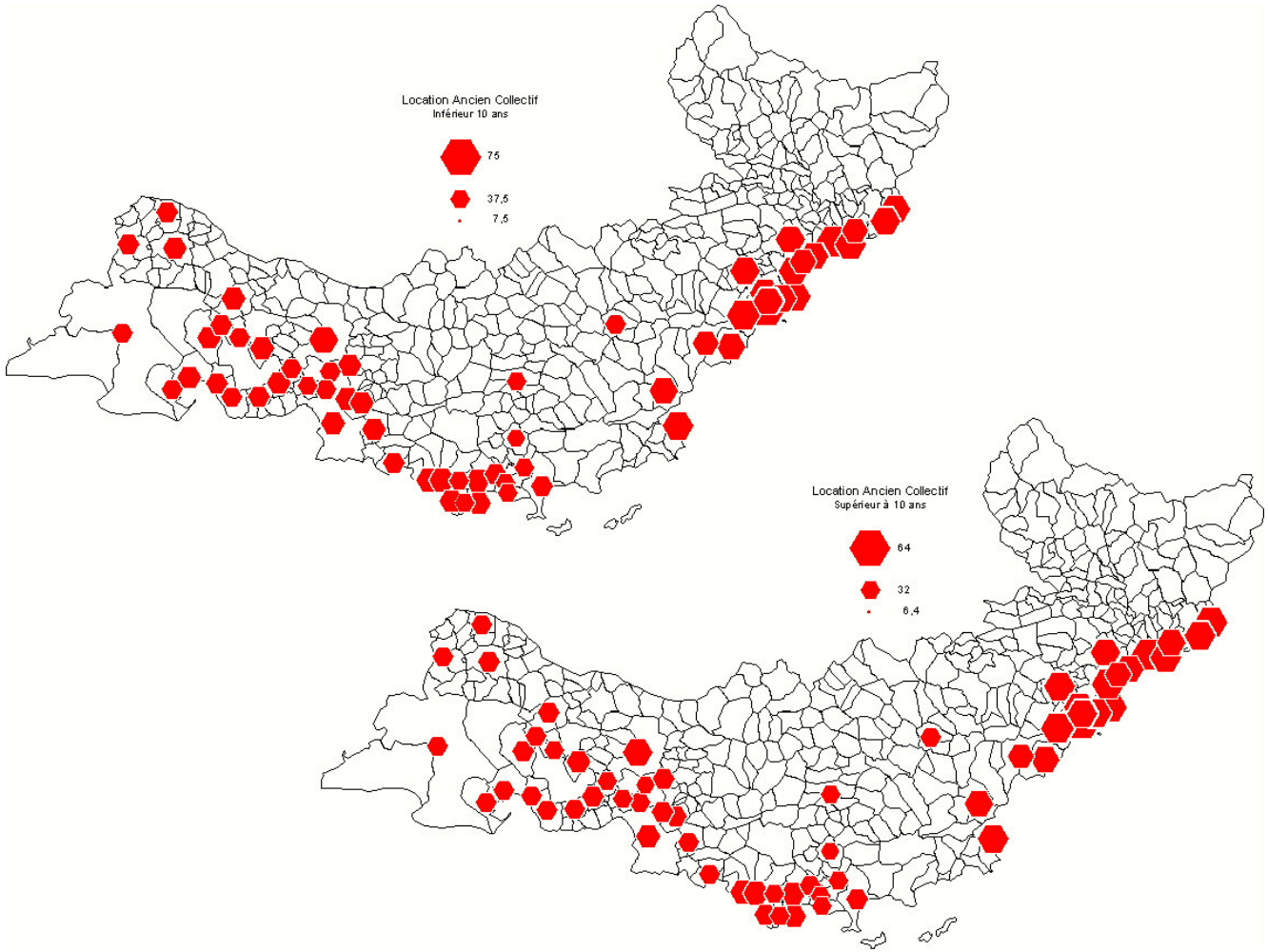
Carte 15 : **Le marché vénal de l'ancien dans le collectif dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



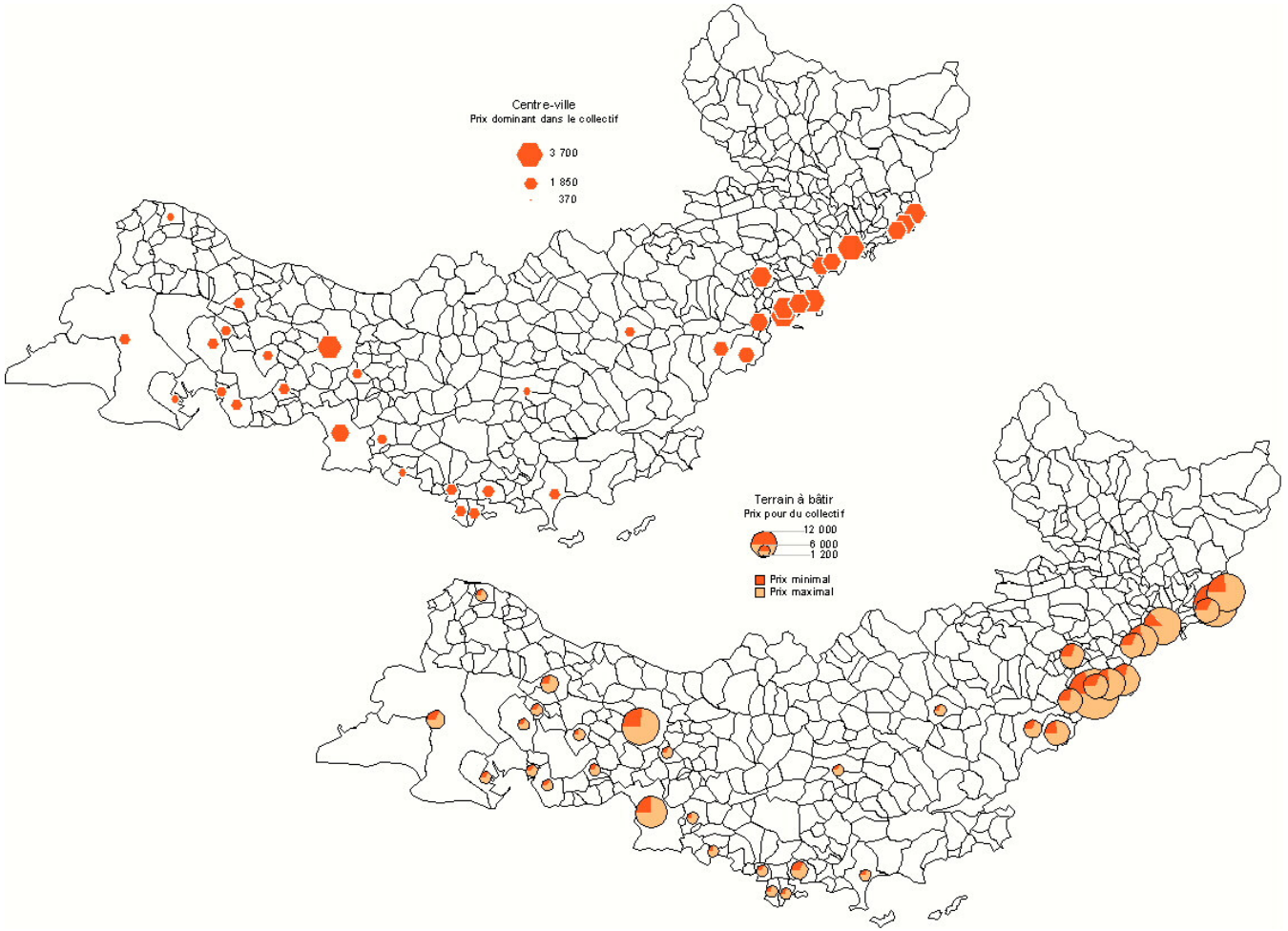
Carte 16 : **Le marché locatif dans l'individuel dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



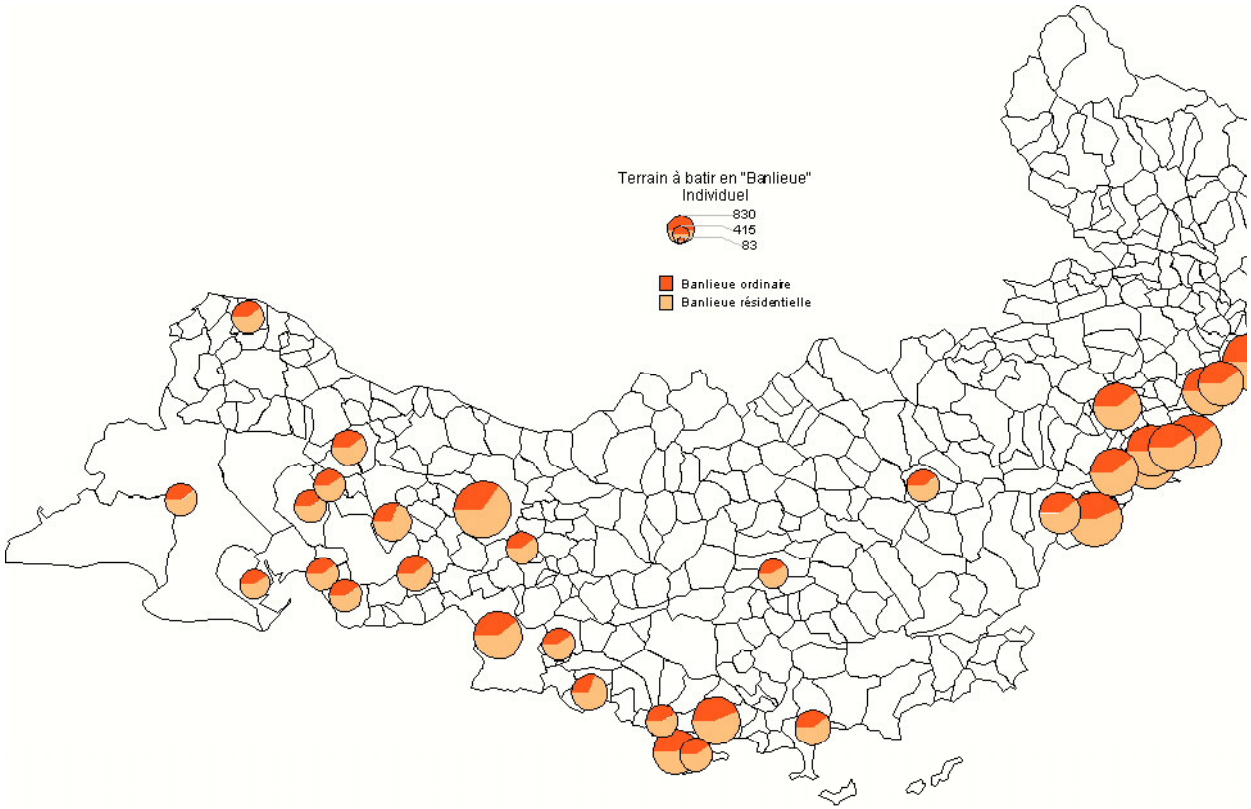
Carte 17 : **Le marché locatif dans le collectif ancien dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



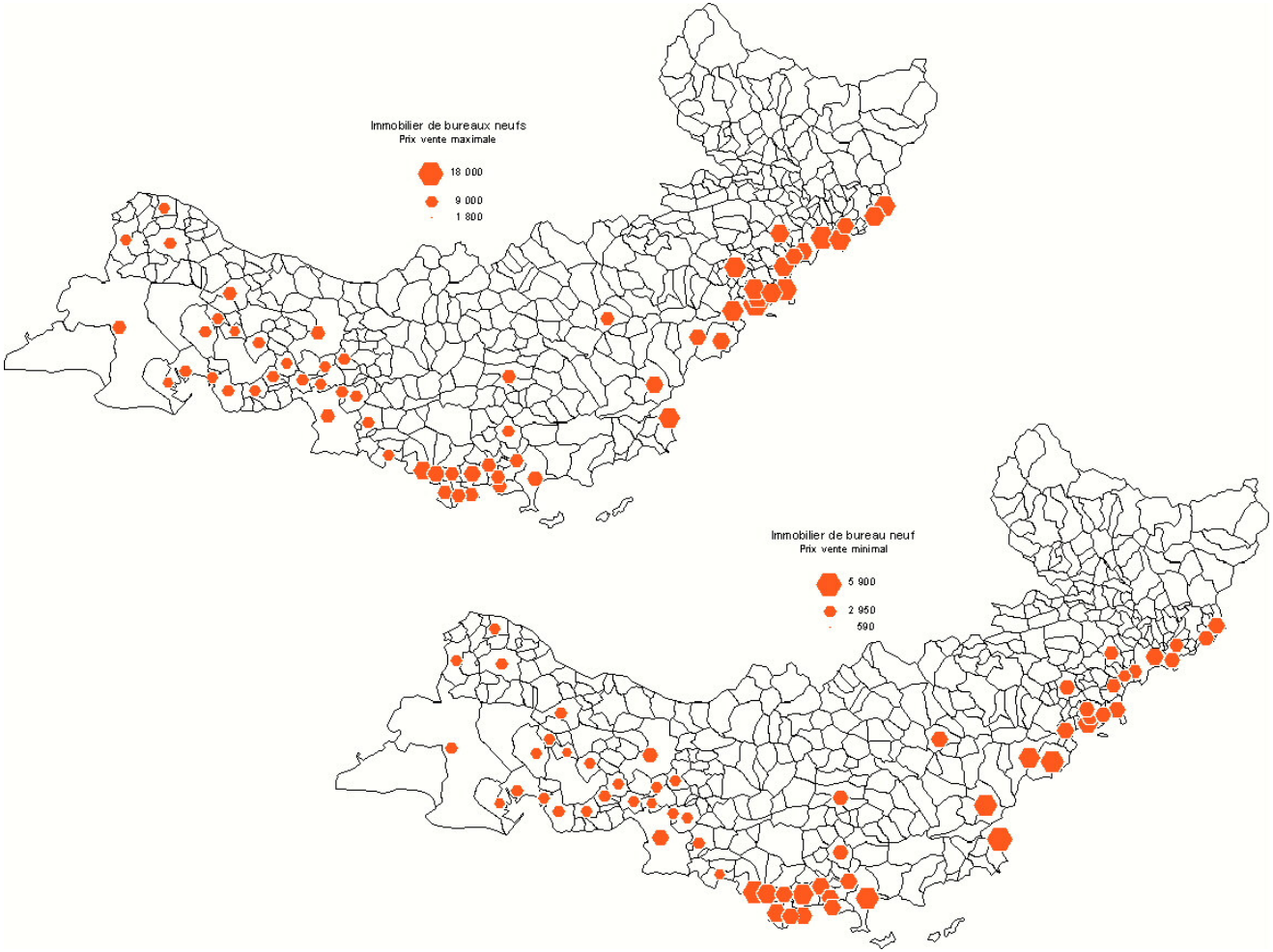
Carte 18 : **Le terrain à bâtir en centre-ville (Collectif) Prix 1999 dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



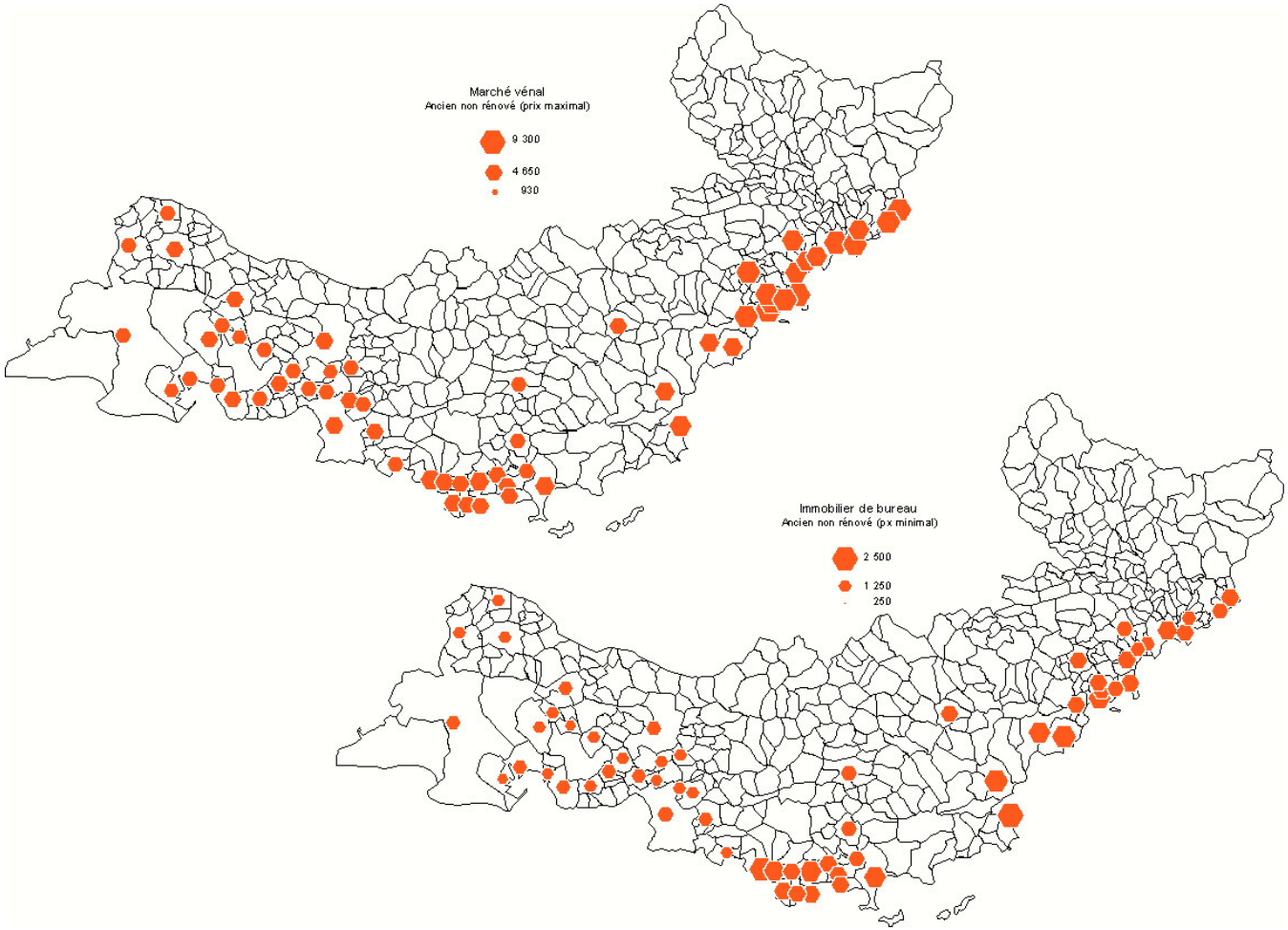
Carte 19 : **Le terrain à bâtir en « banlieue » (Individuel) – Prix 1999 dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



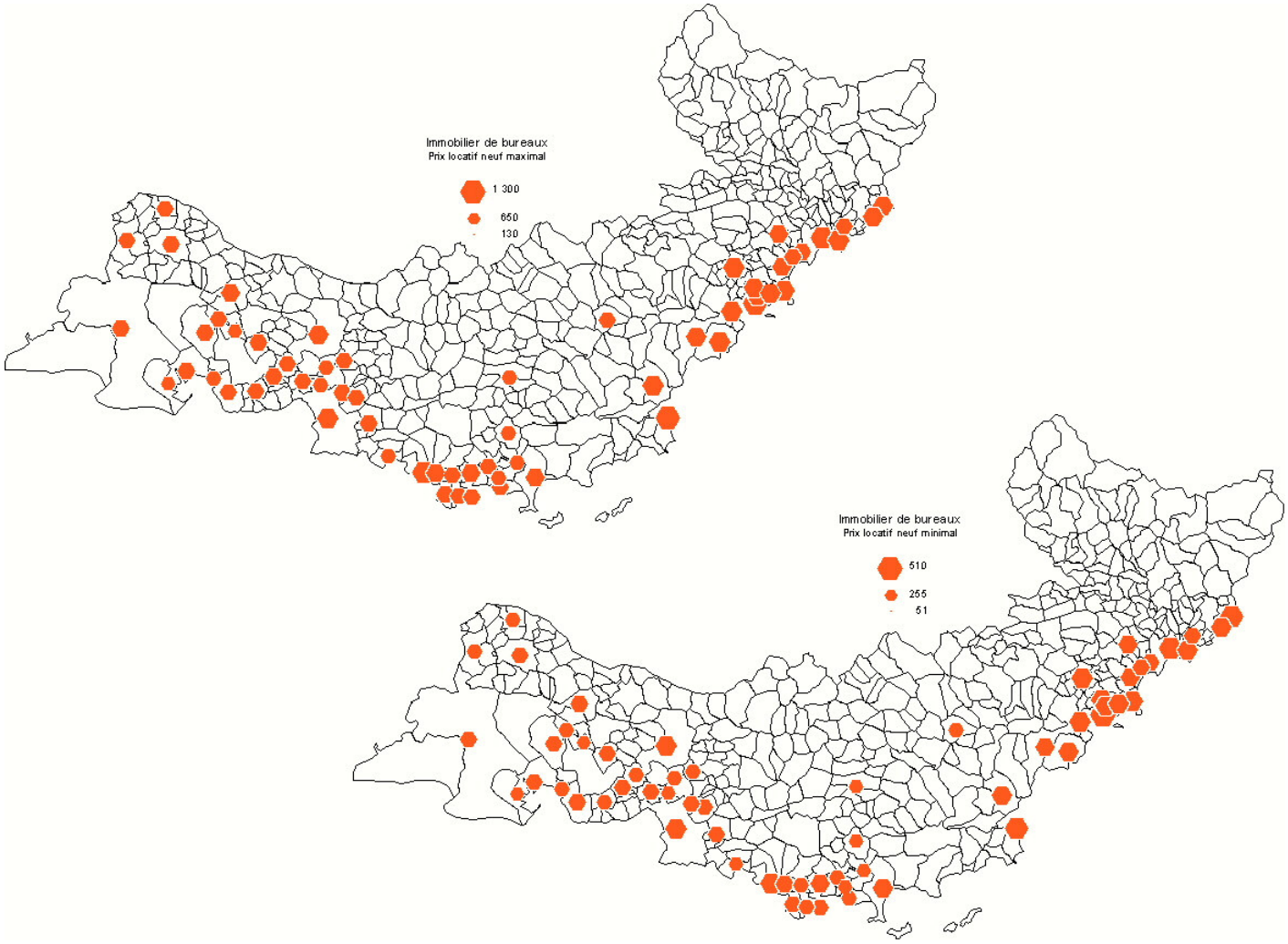
Carte 20 : **Le marché vénal des bureaux neufs dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



Carte 21 : **Le marché vénal des bureaux anciens non rénovés dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**

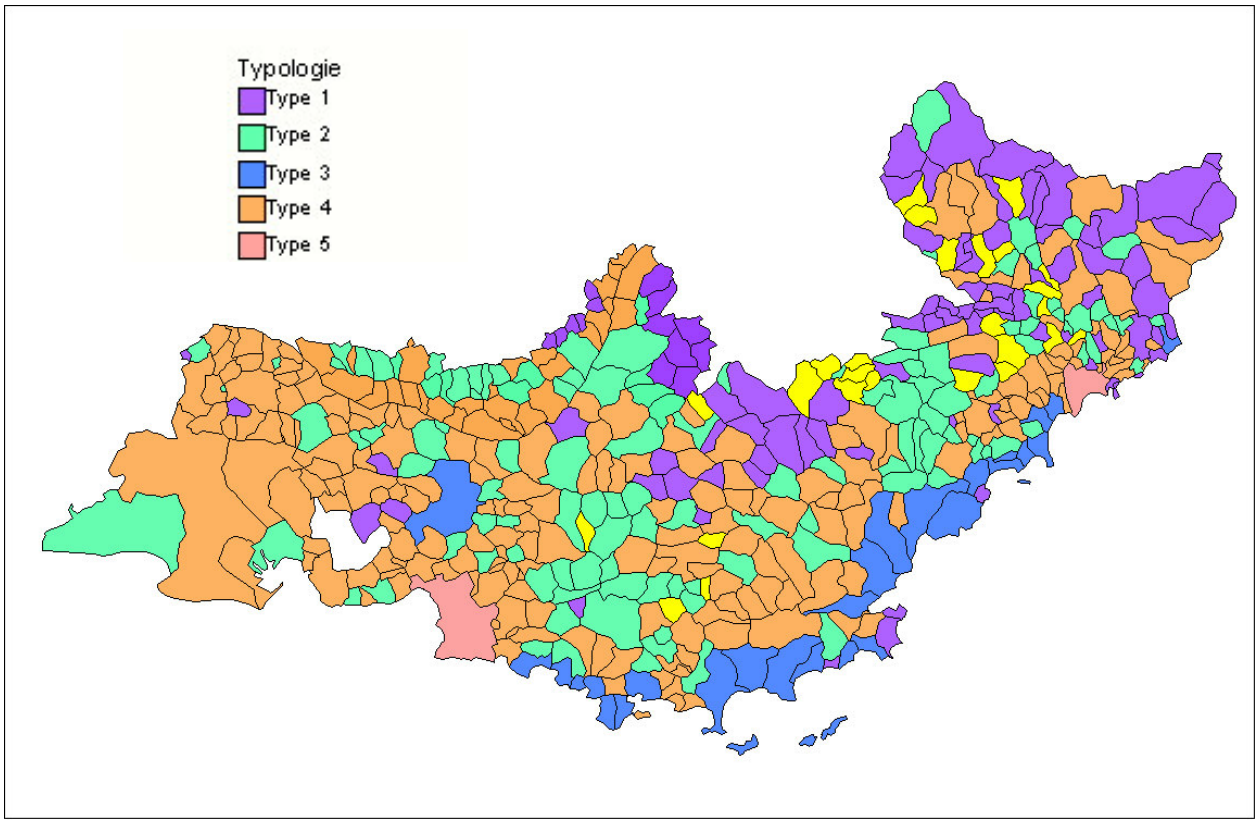


Carte 22 : **Le marché locatif des bureaux neufs dans les départements les plus urbains (13, 83, 06)**



2.2.3 Classification territoriale

Carte 23 : **Typologie des espaces communaux sur la base de la structure du parc-logement et les statuts d'occupation**



Type 1 : 107 communes

Communes « d'arrière-pays » dans les départements du Var et des Alpes-Maritimes.

Pour l'essentiel, il s'agit de petites communes où l'habitat et les modalités d'occupation des résidences sont mixtes (propriétaires et locataires, résidences secondaires et principales).

Type 2 : 101 communes

Communes « intermédiaires » toutefois marquées par la prédominance de l'habitat individuel.

Type 3 : 27 communes

Communes majoritairement littorales. Elles se caractérisent par une forte densité de bâti et une forte proportion de résidences secondaires.

Les locataires et les propriétaires se partagent le parc équitablement. Le bâti est toutefois composé de logements collectifs.

Type 4 : 198 communes

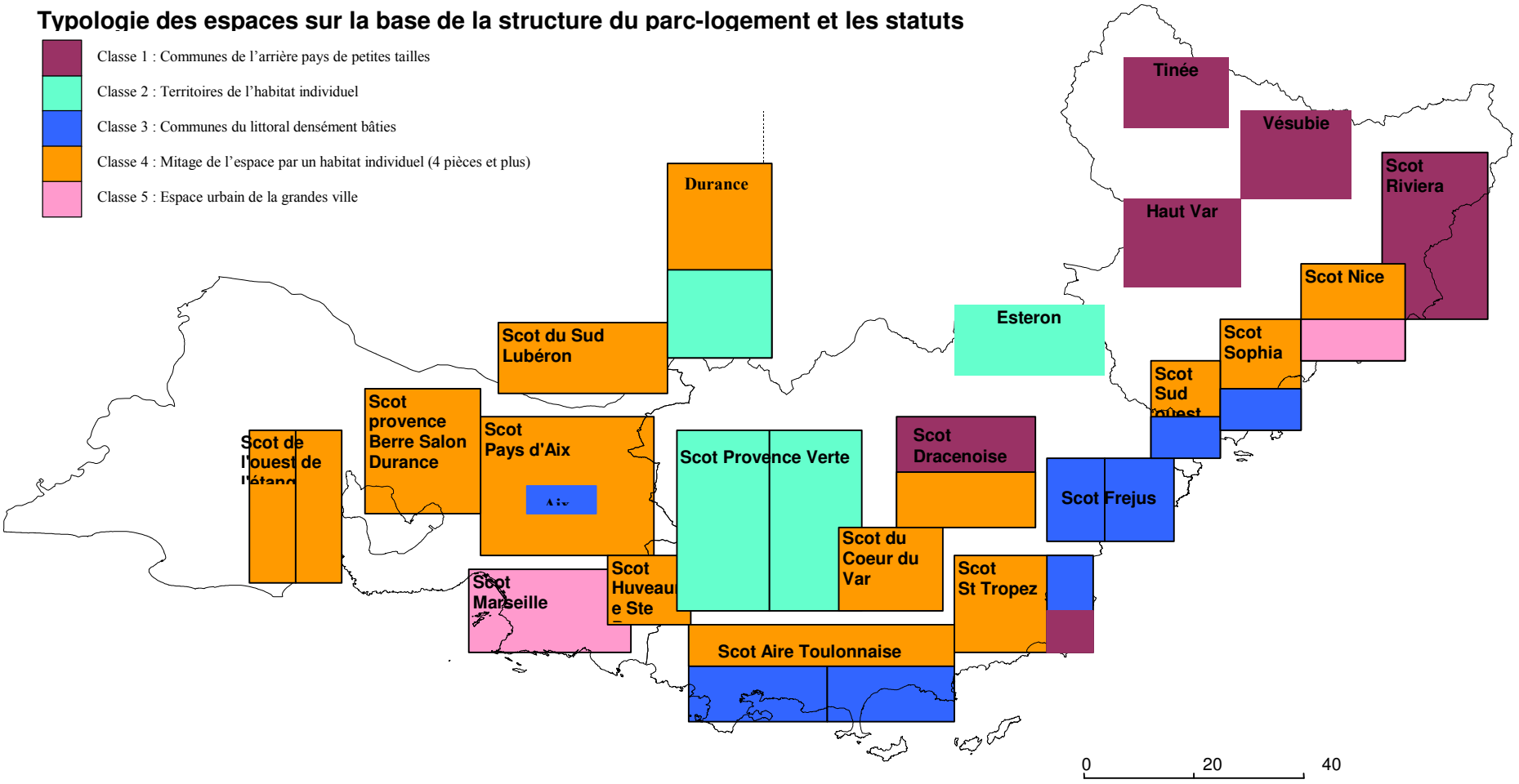
Communes de « mitage », le parc-logement est essentiellement composé de logements individuels et occupés par les propriétaires. Quant à la taille des logements, ils sont composés de 4 pièces et plus.

Type 5 : 2 communes

Ce type regroupe Marseille et Nice. Ces 2 communes présentent toutes les caractéristiques d'une grande ville. En effectif brut, leur parc est équivalent.

Le taux de vacance avoisine les 10%. Le parc est largement composé de logements collectifs offerts à la location. Enfin, on observe une prédominance de logements de petites surfaces.

Typologie des espaces sur la base de la structure du parc-logement et les statuts



2.3 THEME 3 : MOBILITE

2.3.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème

- **Problématique et objectif**

Déterminer les dynamiques de la mobilité quotidienne

Définir les territoires qui se caractérisent par des formes plus ou moins fortes de dépendance automobile

- **Méthode**

Le domaine géographique de notre analyse est constitué par les trois départements littoraux de la région Provence alpes côte d'Azur : les Bouches-du-Rhône (13), le Var (83) et les Alpes-Maritimes (06). Ces trois départements constituent l'espace directement concerné par la nouvelle infrastructure LGV. L'espace ainsi délimité est analysé au niveau de son maillage communal.

Les données de base de l'analyse conduite proviennent de la base de données Communes Profils produite par l'INSEE à partir des données des recensements de la population de 1990 et 1999.

Dans cette section, nous porterons notre attention à la fois sur les caractéristiques de la mobilité quotidienne de la population en 1999 et sur les dynamiques en place entre 1990 et 1999, c'est-à-dire sur les évolutions des caractéristiques de la mobilité entre les deux dates.

- **Les indicateurs retenus pour l'analyse de la mobilité quotidienne des habitants sont :**

Deux indicateurs appréhendent la **structure spatiale des navettes domicile-travail** :

la part des actifs ayant emploi dans la commune de résidence en 1999

l'évolution de la part des actifs ayant emploi dans la commune de résidence entre 1990 et 1999.

Quatre indicateurs appréhendent la **motorisation des ménages** :

le poids des ménages multimotorisés en 1999 ;

l'évolution du poids des ménages multimotorisés entre 1990 et 1999 ;

le poids des ménages sans voiture en 1999 ;

l'évolution du poids des ménages sans voiture entre 1990 et 1999.

Trois indicateurs décrivent le **partage modal des navettes domicile-travail** en 1999 :

la part modale des transports en commun et de la multimodalité ;

la part modale de la voiture ;

la part modale de la marche et des deux-roues.

L'analyse est organisée en deux temps (figure ci dessous). Dans un premier temps, nous analysons les neuf indicateurs individuellement par le biais de cartes thématiques. Successivement, nous effectuons une analyse d'ensemble des neuf indicateurs par des techniques d'analyse statistiques multivariées (la classification ascendante hiérarchique). Les 435 communes sont regroupées dans un nombre limité de

classes aux caractéristiques semblables. Nous parvenons ainsi à dégager une typologie de territoires prenant en compte l'ensemble des indicateurs de mobilité.

- **Indicateurs et types de données**

  La part des actifs ayant un emploi

  Ménages multimotorisés 1999

  Ménages sans voiture en 1999

  la part modale des transports en commun et de la multimodalité

  Part modale de la voiture

- **Sources utilisées** : INSEE RGP 90-99

2.3.2 Données de cadrage

Les données de base de l'analyse conduite proviennent de la base de données Communes Profils produite par l'INSEE à partir des données des recensements de la population de 1990 et 1999.

Dans cette section, nous porterons notre attention à la fois sur les caractéristiques de la mobilité quotidienne de la population en 1999 et sur les dynamiques en place entre 1990 et 1999, c'est-à-dire sur les évolutions des caractéristiques de la mobilité entre les deux dates.

Les indicateurs retenus pour l'analyse de la mobilité quotidienne des habitants sont les suivants :

Deux indicateurs appréhendent la **structure spatiale des navettes domicile-travail** :

- la part des actifs ayant emploi dans la commune de résidence en 1999
- l'évolution de la part des actifs ayant emploi dans la commune de résidence entre 1990 et 1999.

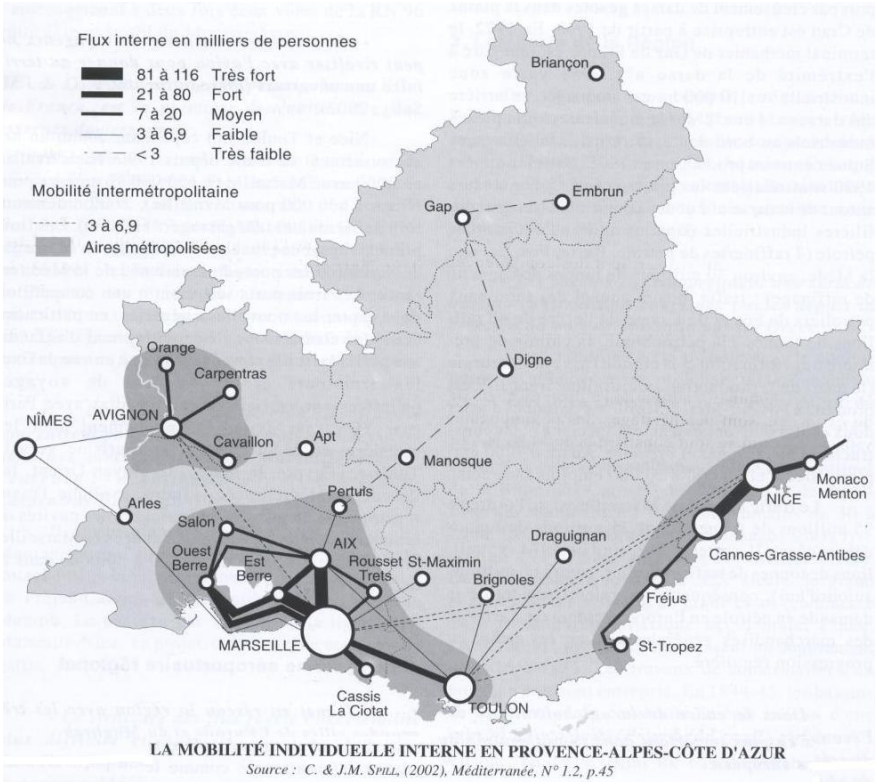
Quatre indicateurs appréhendent la **motorisation des ménages** :

- le poids des ménages multimotorisés en 1999 ;
- l'évolution du poids des ménages multimotorisés entre 1990 et 1999 ;
- le poids des ménages sans voiture en 1999 ;
- l'évolution du poids des ménages sans voiture entre 1990 et 1999.

Trois indicateurs décrivent le partage modal des **navettes domicile-travail** en 1999 :

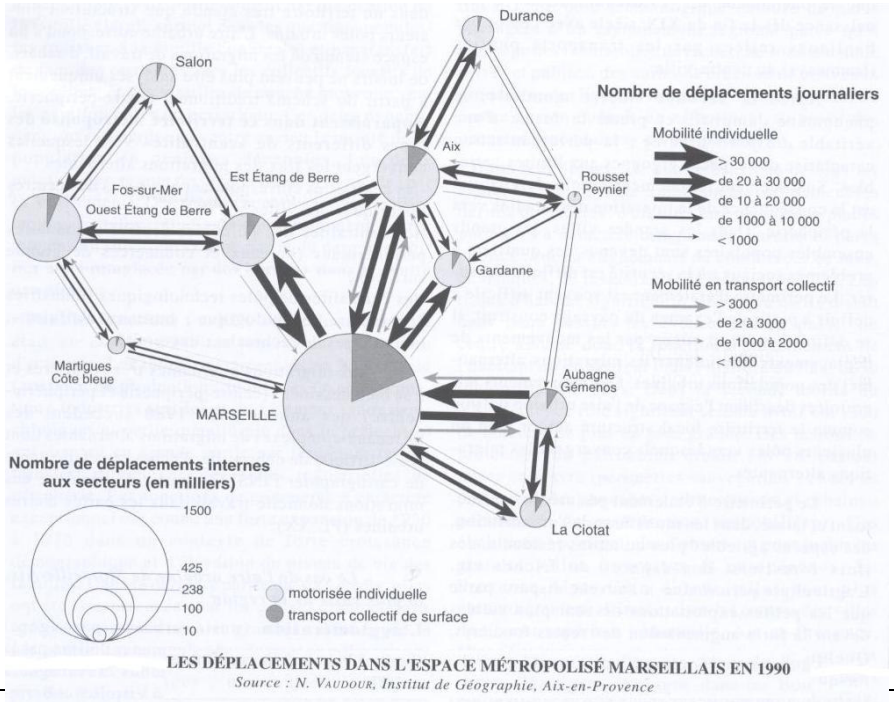
- la part modale des transports en commun et de la multimodalité ;
- la part modale de la voiture ;
- la part modale de la marche et des deux-roues.

Carte 24 : Flux interne en milliers de personnes (estimation 2002)



LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE INTERNE EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
Source : C. & J.M. Spill, (2002), Méditerranée, N° 1.2, p.45

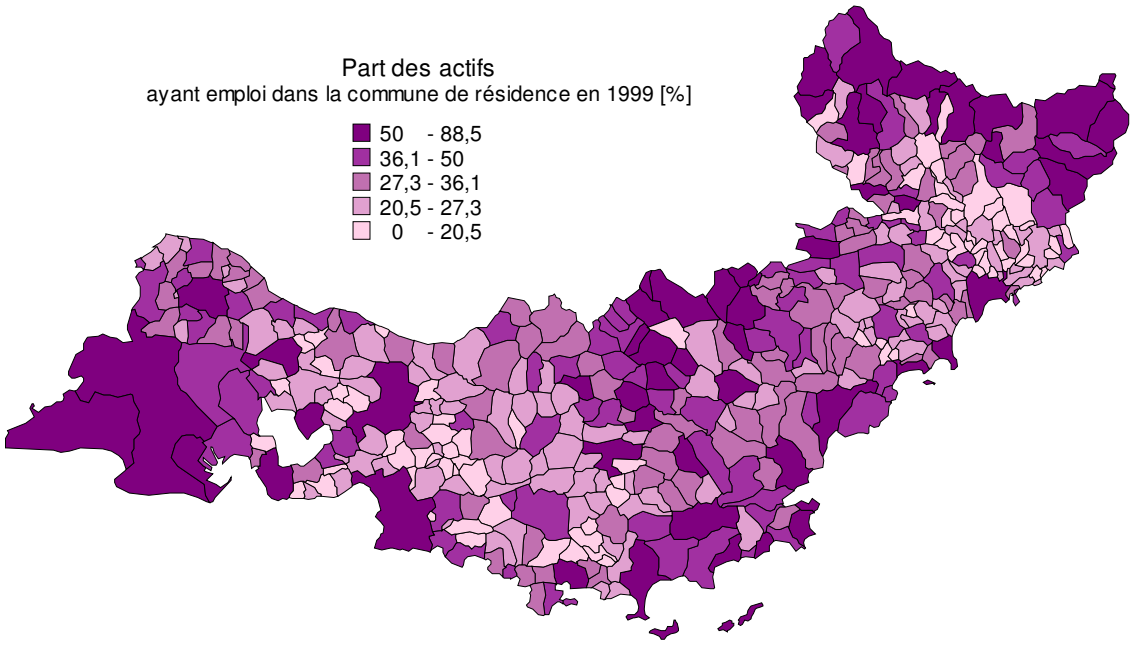
Carte 25 : Déplacements dans l'espace métropolitaiin marseillais en 1998



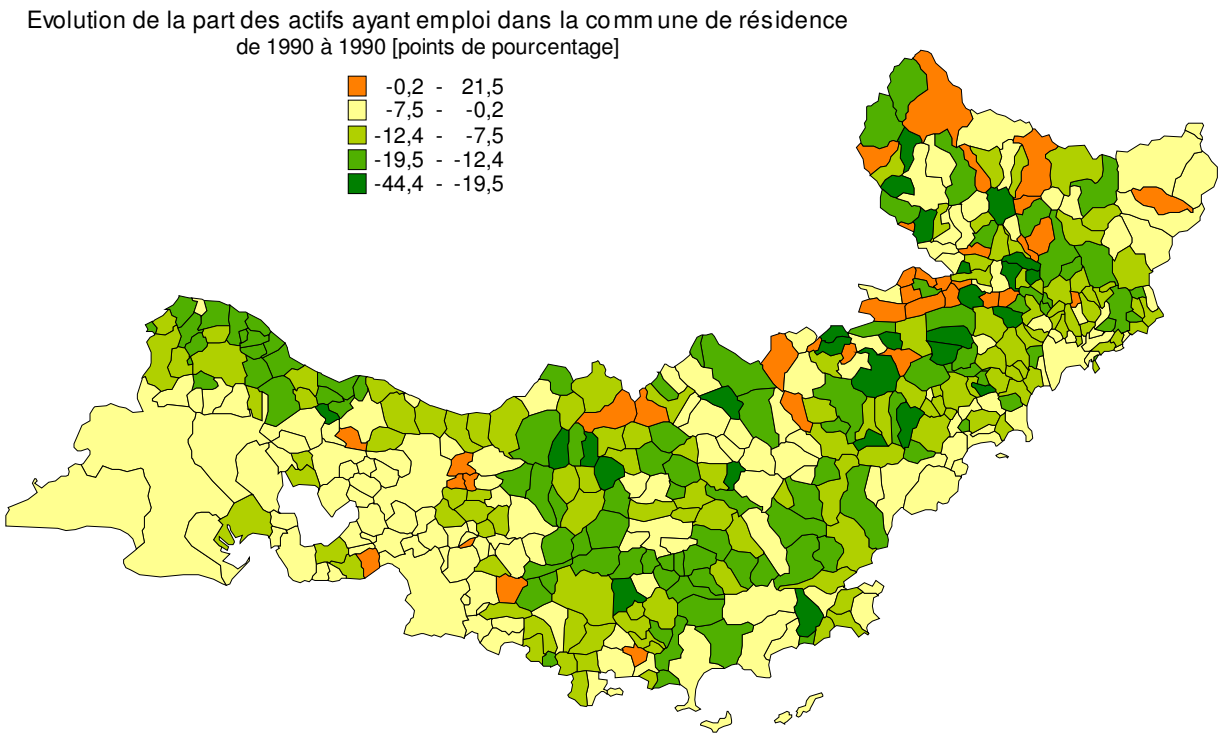
LES DÉPLACEMENTS DANS L'ESPACE MÉTROPOLISÉ MARSEILLAIS EN 1990
Source : N. Vaudour, Institut de Géographie, Aix-en-Provence

Analyse plus détaillée pour les dans les départements les plus urbains (13, 83, 06) :

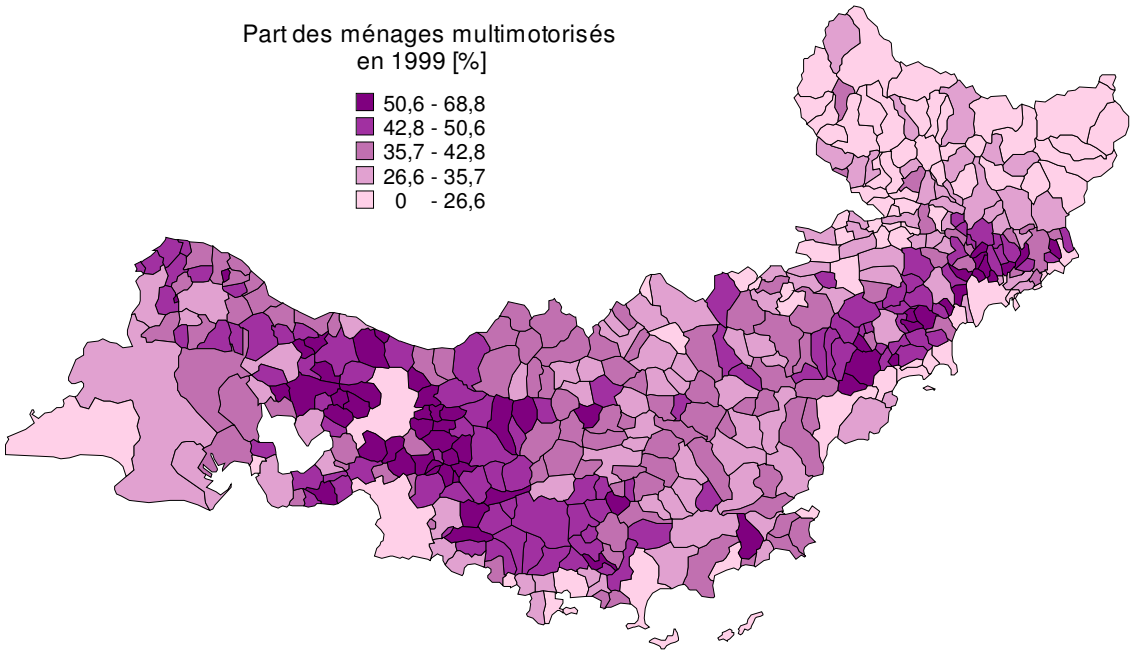
Carte 26 : Les actifs travaillant dans la commune de résidence



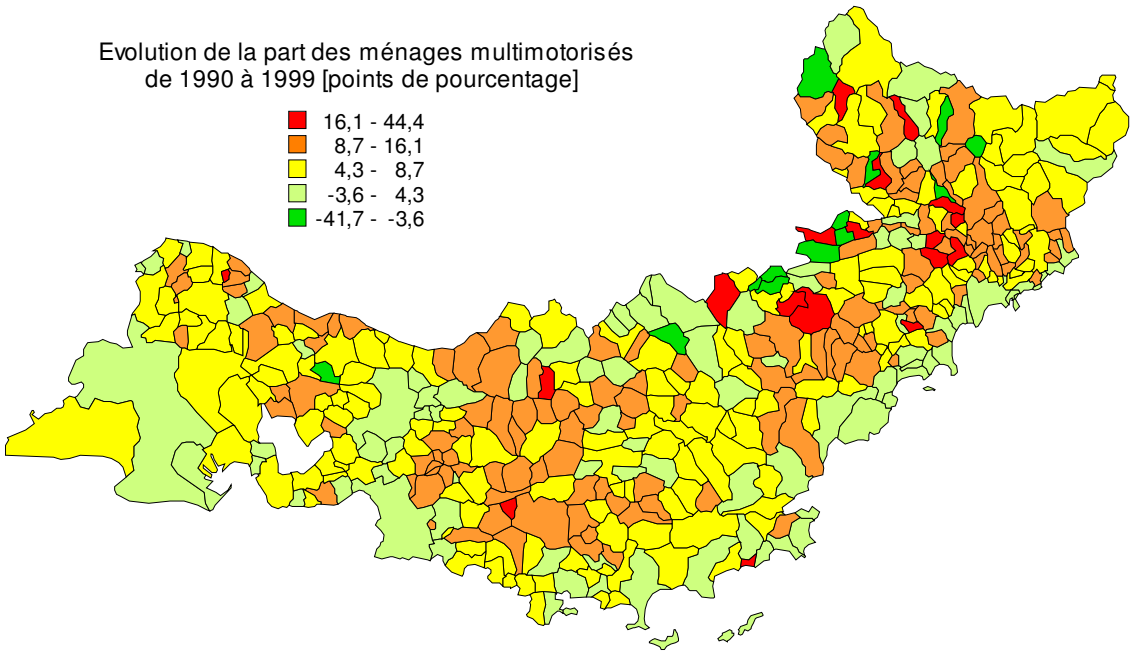
Carte 27 : L'évolution des actifs travaillant dans la commune de résidence



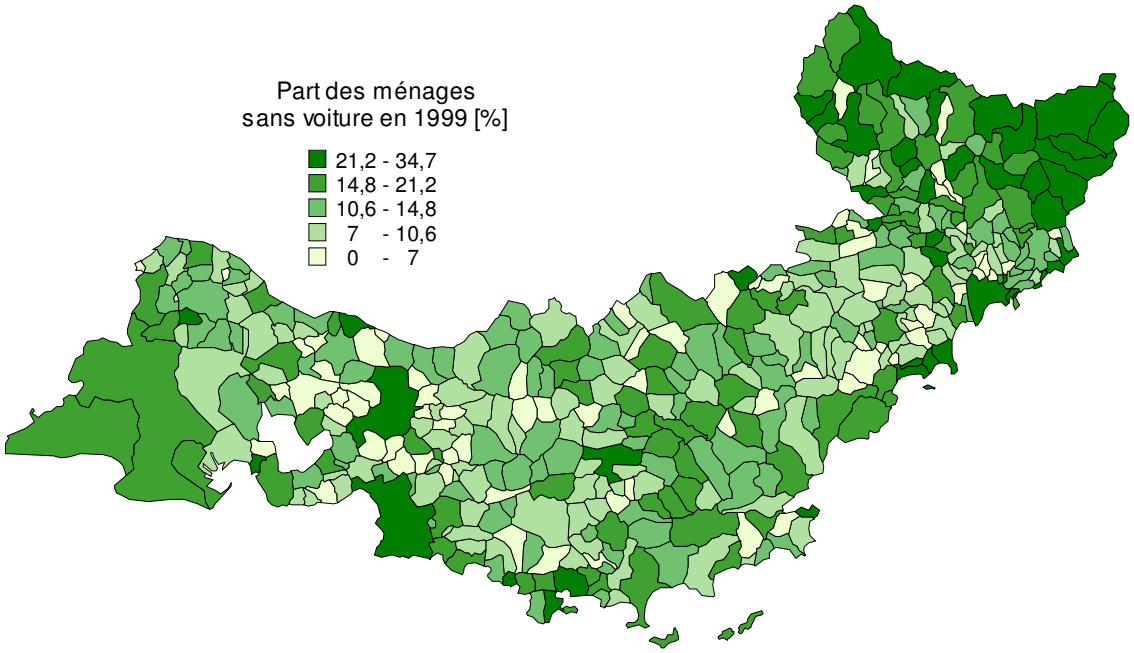
Carte 28 : Les ménages multimotorisés



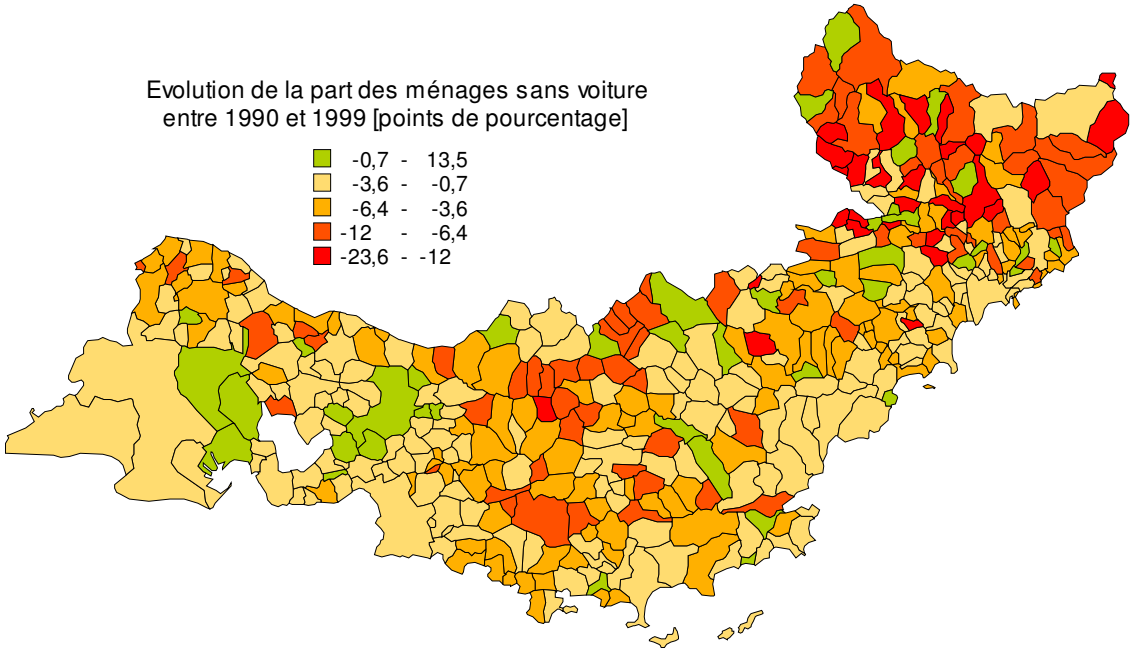
Carte 29 : L'évolution des ménages multimotorisés



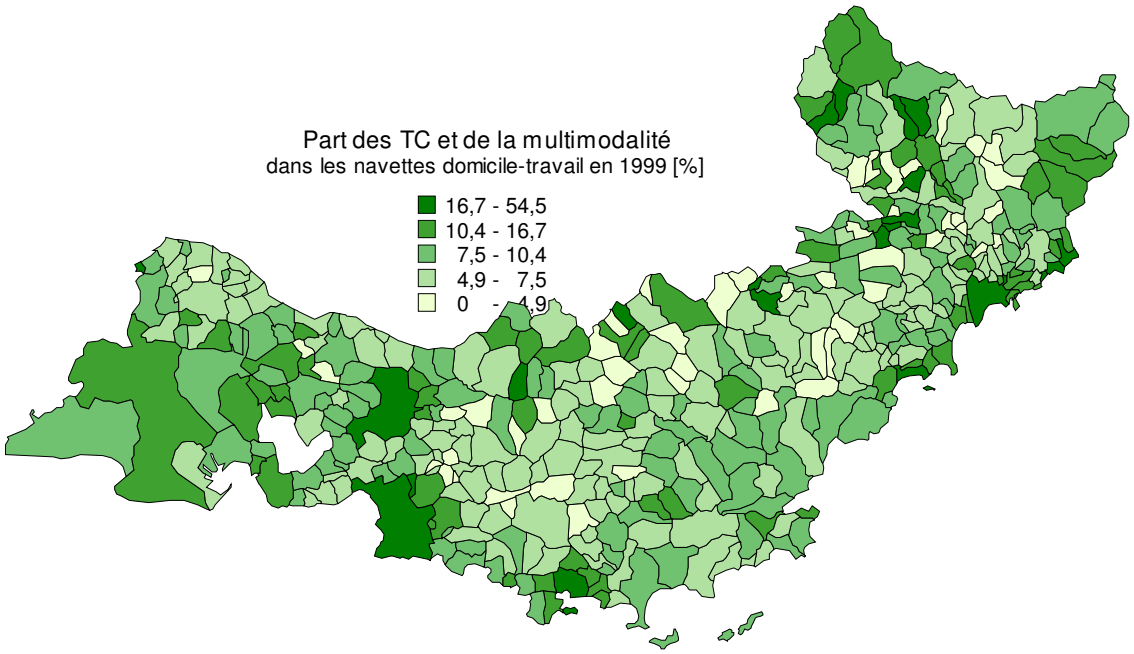
Carte 30 : Les ménages sans voiture



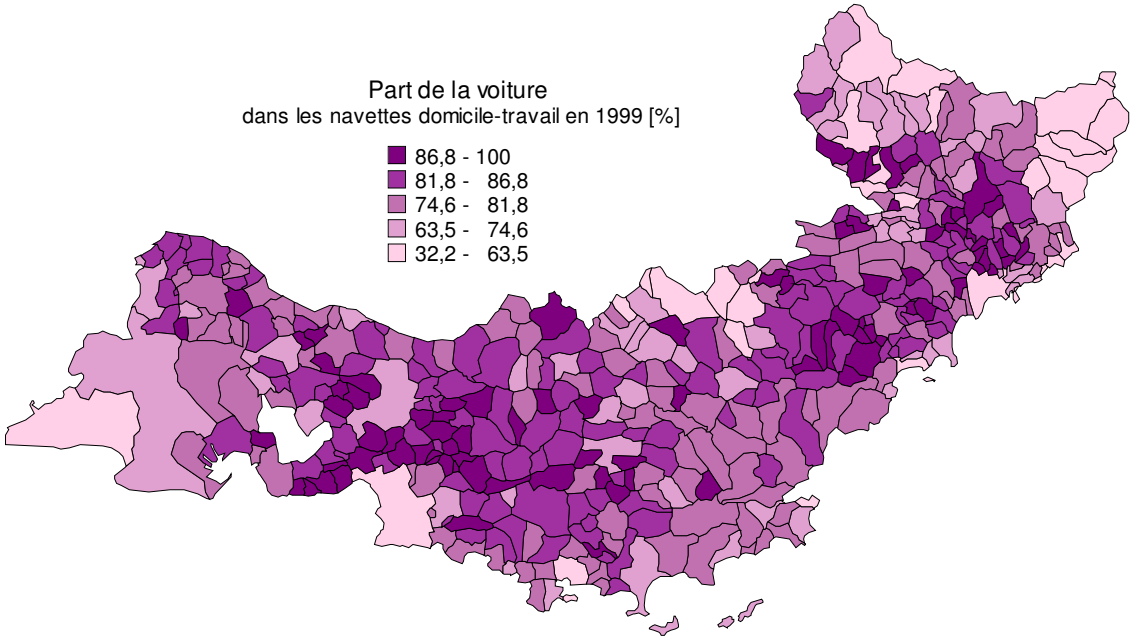
Carte 31 : L'évolution des ménages sans voiture



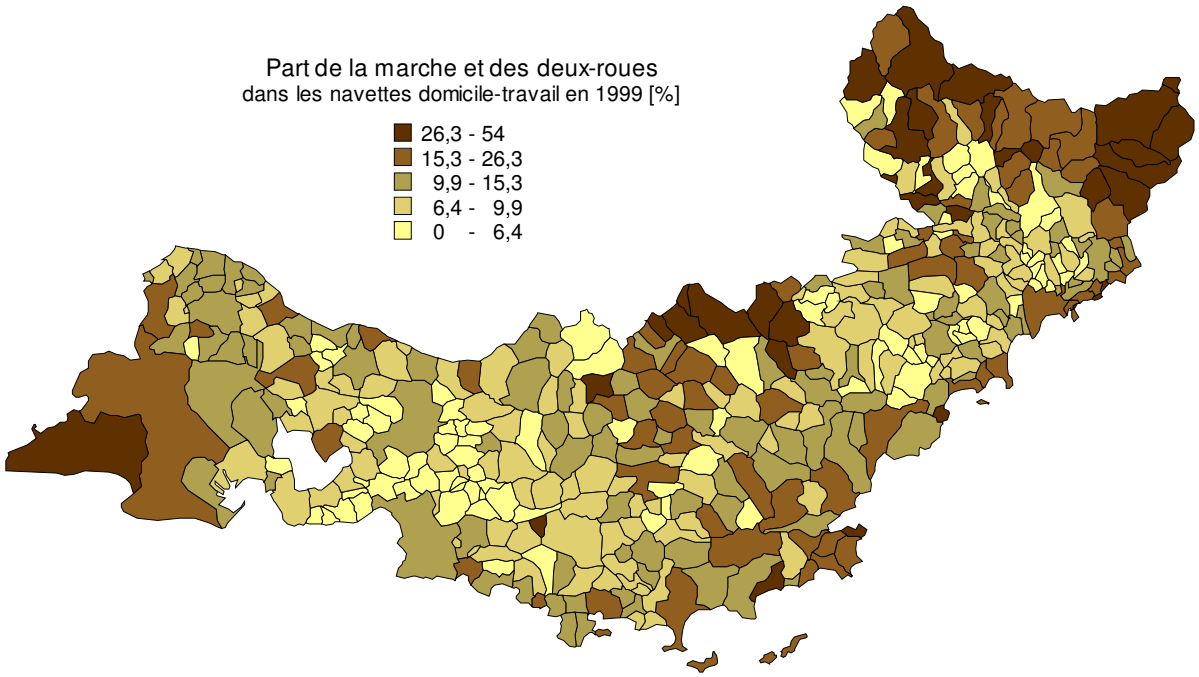
***Carte 32 :* L'utilisation des transports en commun et de la multimodalité**



***Carte 33 :* L'utilisation de la voiture**

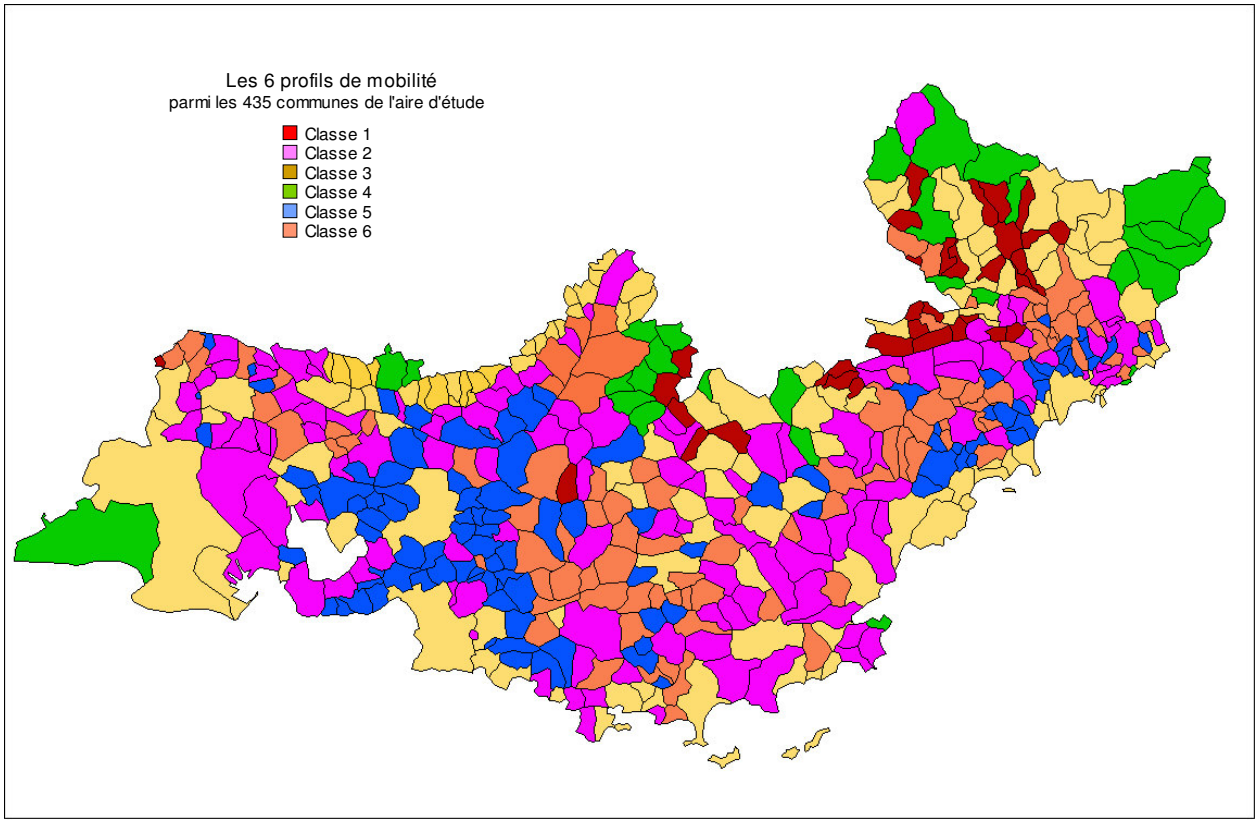


Carte 34 : L'utilisation de la marche et des deux-roues



2.3.3 Classification territoriale

Carte de synthèse : les typologies de mobilité.



➢ **Une vue d'ensemble : la classification des profils de mobilité**

À partir de l'ensemble des neuf indicateurs de mobilité, nous avons effectué une classification ascendante hiérarchique des 435 communes de l'aire d'étude. Conduite avec une métrique euclidienne et un critère d'agrégation de type *Ward*, cette classification automatique permet de regrouper progressivement les communes montrant les profils de mobilité les plus proches, jusqu'à constituer des grandes classes aux caractéristiques de mobilité relativement homogènes. En portant notre attention sur un niveau d'agrégation suffisamment général, la classification met en évidence six grandes classes de communes (carte 11).

Classe 1 – L'espace rural de la cohabitation voiture-TC : Esteron, moyenne vallée de la Tinée, haute vallée du Var. L'indice d'autonomie est dans la moyenne de l'aire d'étude et plutôt stable dans le temps. Entre les deux recensements, la motorisation s'est généralisée (les sans-voiture ont reculé de façon très nette), mais la multi-motorisation reste limitée et ne progresse guère. Si la voiture reste le mode de

transport le plus utilisé, cette classe de communes se distingue par la contribution des transports en commun particulièrement importante (11% du total des déplacements) : la multi-motorisation serait donc freiné par le recours aux services publics (cars interurbains dans l'Esteron et dans la vallée de la Tinée, cars et train dans la haute vallée du Var).

Classe 2 – L'espace des conditions moyennes de l'aire d'étude : les Alpilles, le pays d'Istres, le Pays de l'Etang de Berre, part du moyen pays toulonnais et des Maures inférieurs, Fréjus et son pays, la partie plus méridionale de l'Esteron et la plupart du pays de Vence. Les caractéristiques de ces communes sont celles de l'ensemble de l'aire d'étude : indice d'autonomie relativement faible (38%) et décroissant dans le temps ; multi-motorisation importante (38%) et croissante ; proportion très réduite de ménages sans voiture ; mobilité fondamentalement automobile avec des contributions relativement modestes des TC (8-9%) et de la marche et des deux-roues (11-12%).

Classe 3 – L'espace des alternatives modales à la voiture : cet espace regroupe tant les pôles urbains de l'aire d'étude (Marseille, Aix-en-Provence, Toulon, Hyères, Brignoles, Draguignan et l'ensemble de l'urbanisation littorale azuréenne, de Saint-Raphaël à Menton) que des zones rurales (la Crau, une partie du pays de Fayence et de la haute vallée du Var, la vallée de la Vésubie). Dans ces espaces l'indice d'autonomie est beaucoup plus important que dans la moyenne et résiste mieux d'un recensement à l'autre. La multi-motorisation est plus limitée (même s'elle croit aussi vite qu'ailleurs), la non-motorisation importante (un ménage sur cinq) et relativement stable. L'automobile, tour en assurant une partie très importante des navettes domicile-travail, trouve dans les transports en commun, dans la marche et dans les deux-roues d'importantes alternatives modales.

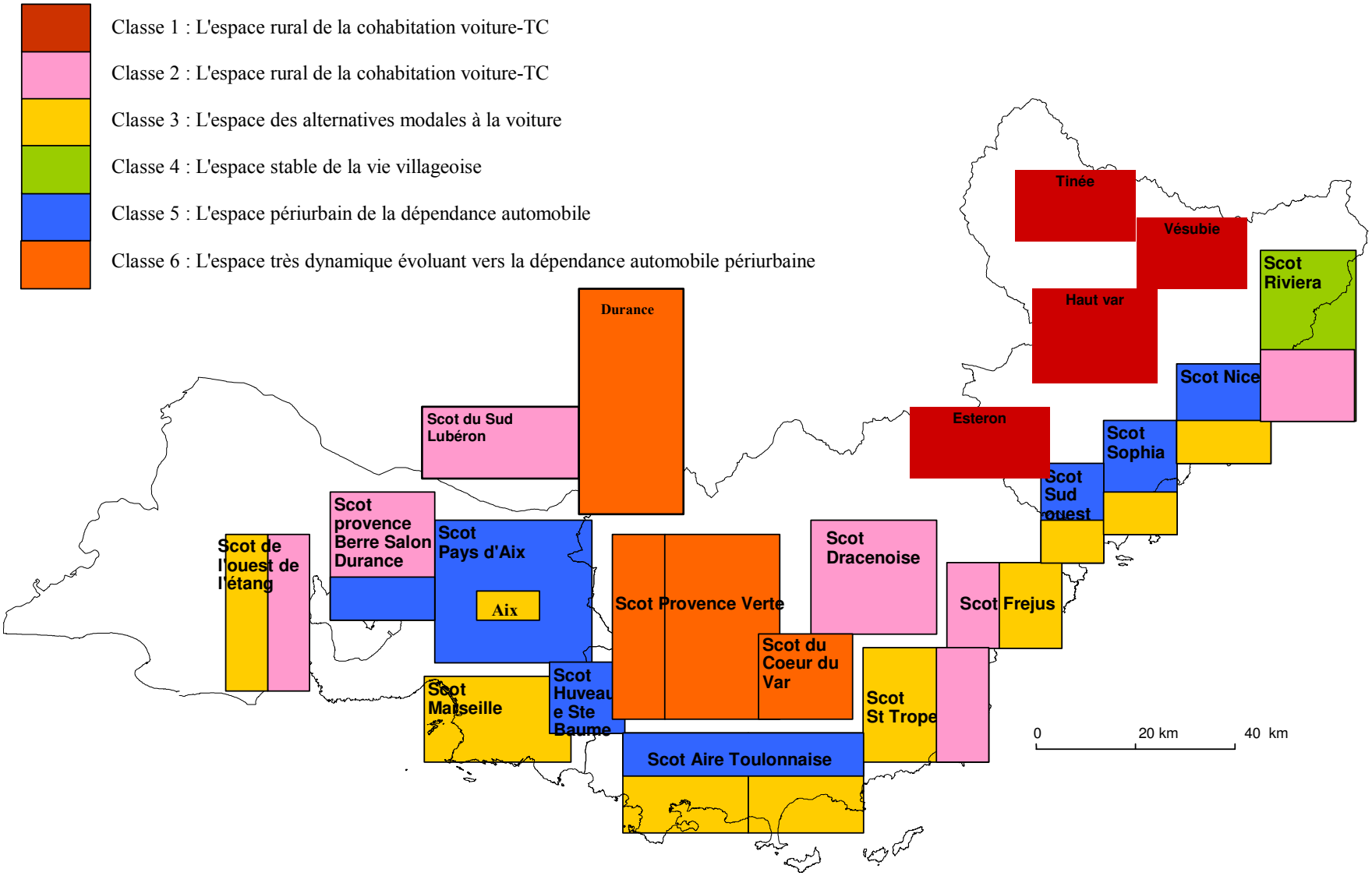
Classe 4 – L'espace stable de la vie villageoise : la Camargue, la haute vallée de la Tinée, la vallée de la Roya. Cet espace montre des caractéristiques très particulières, propres à un monde villageois encore non intégré dans la polarisation métropolitaine des espaces ruraux : d'abord un très fort indice d'autonomie et une multi-motorisation très faibles (deux caractéristiques relativement stables dans le temps), ensuite une proportion encore importante de ménages sans voiture (même si l'on assiste à un rattrapage en matière de première motorisation), enfin un partage modal ou la marche et les deux-roues jouent presque à égalité avec la voiture.

Classe 5 – L'espace périurbain de la dépendance automobile. Cet espace regroupe la plupart des communes périurbaines autours des agglomérations. Autours de l'agglomération marseillaise, il s'agit des communes du Pays de Salon, du Pays d'Aix et du pays de Gardanne, des communes entre Aix-en-Provence et Marseille et de celles des collines d'Aubagne. Plus à l'est, il s'agit des communes localisées sur les collines en retrait du littoral : Cannes, Antibes et Nice. Cet espace est nettement marqué par tous les symptômes de la dépendance automobile : indice d'autonomie extrêmement faible (et décroissent dans le temps), multi-motorisation très forte (elle concerne un ménage sur deux et continue à progresser d'un recensement à l'autre), poids marginal des ménages sans voiture (l'automobile est une condition nécessaire à la vie sociale dans ces communes), mobilité presque exclusivement automobile avec un rôle marginal des transports en commun, de la marche et des deux-roues.

Classe 6 – L'espace très dynamique évoluant vers la dépendance automobile périurbaine : plusieurs communes de la Basse Durance, du Pays de Brignole, du moyen pays Toulonnais, le Pays de Grasse, le moyen pays niçois. Cet espace se caractérise par l'ampleur des changements entre les deux recensements. Globalement, il est en train d'évoluer d'une condition moyenne (classe 2) vers une

situation de dépendance automobile (classe 5). Il s'agit des nouveaux espaces périurbains de la zone d'étude. L'indice d'autonomie est désormais très faible (ayant chuté de 15-16 points de pourcentage au cours des années 90), la multi-motorisation est très importante (elle aussi a gagné 10 points de pourcentage entre les deux recensements), la non-motorisation en forte régression. En matière de partage modal de la mobilité, ces zones montrent désormais des caractéristiques tout à fait équivalentes à celles de la classe 5 : la mobilité est presque exclusivement automobile avec un rôle marginale des transports en commun, de la marche et des deux-roues.

Typologie des territoires sur la base des mobilités



2.4 THEME 4: DESSERTE ET ACCESSIBILITE

2.4.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème

- **Problématique et Objectif**

Déterminer sur le territoire les bassins de rabattement sur les axes de communication

Evaluer l'impact des réseaux de transport sur la région

Définir des territoires de convergence

- **Méthode**

Utilisation d'un modèle de simulation des accessibilités

Croisement d'indicateurs démographiques avec la matrice des temps de parcours minimum

- **Indicateurs et types de données**

Temps minimum d'accès à un :

Echangeur autoroutier

Gare TER

Gare TGV ou Corail (grandes lignes)

- **Sources utilisées**

Laboratoire DT UMR Espace : matrice des origines destinations

2.4.2 Données de cadrage

La structuration du territoire sur des axes de communication est - ouest implique une organisation de l'armature urbaine. Les réseaux de communication concentrent les populations sur la bande littorale. Cette concentration intensifie les densités de population autour des métropoles.

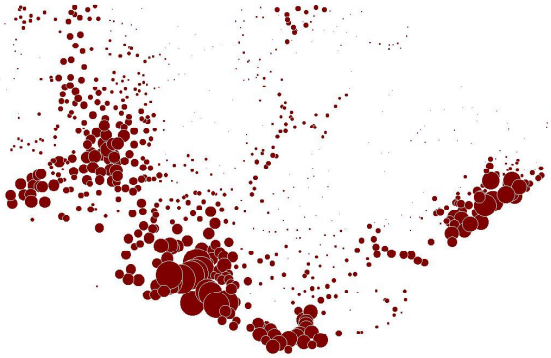
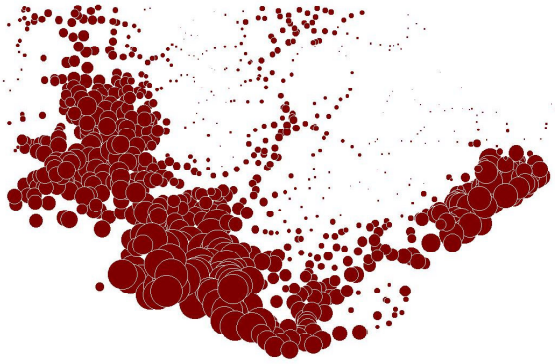
Nous pouvons distinguer trois bassins de population qui gravitent autour de trois métropoles

- Le couloir rhodanien : Avignon
- L'agglomération Aix Marseille Toulon
- L'agglomération Azuréenne

Ces trois pôles urbains structurent la région. Si nous décidons de croiser les données brutes de la population avec la structure du réseau, nous obtenons des résultats beaucoup plus marqués.

A partir d'un modèle qui calcule les chemins minimaux en mode route, nous extrayons une matrice origine destination de temps minimaux de parcours d'un point à tout autre sur le graphe routier. Ceci nous permet de calculer la population accessible au départ d'une ville ou de tout lieu habiter en un temps minimal. Nous obtenons ainsi un chiffre absolu qui représente la quantité de population qui habite "à moins de 15, 30, 60 minutes …".

Carte 35 : **Polarisation des populations sur le pays côtier**

	
Quantité d'habitants accessibles à moins de 15 minutes à partir de chaque lieu aggloméré	Quantité d'habitants accessibles à moins de 30 minutes à partir de chaque lieu aggloméré

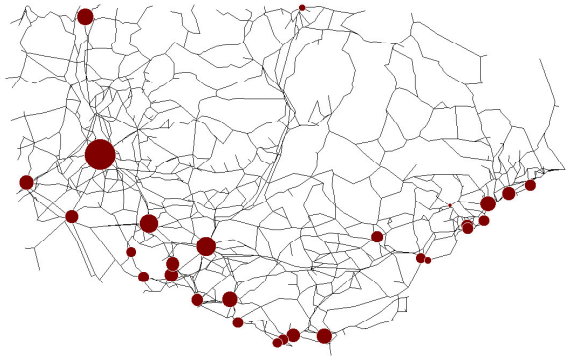
Cette technique met en évidence deux choses.

- La première, un rôle déterminant des axes de communication dans une région fortement contrainte par son environnement. L'urbanisation de la région est structurée autour d'un réseau urbain qui s'organise autour de grandes aires urbaines et tend à une métropolisation croissante des ensembles urbains.
- La seconde, la forte polarisation de la région sur des secteurs bien déterminés de son territoire. En effet, comme le montraient les différentes analyses menées précédemment, la région PACA est marquée par une très forte hétérogénéité dans la répartition des ces populations qui se focalisent le long du littoral, mais aussi hétérogénéité dans la continuité, puisqu'une rupture s'opère sur le Var entre Toulon et l'agglomération Azuréenne.

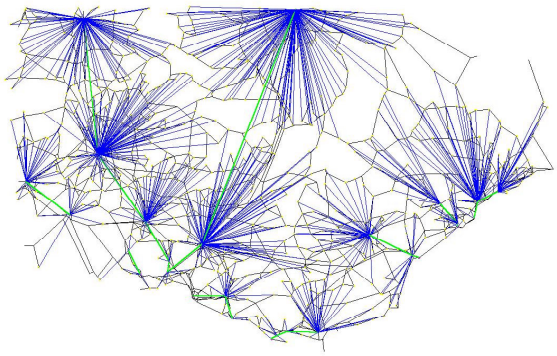
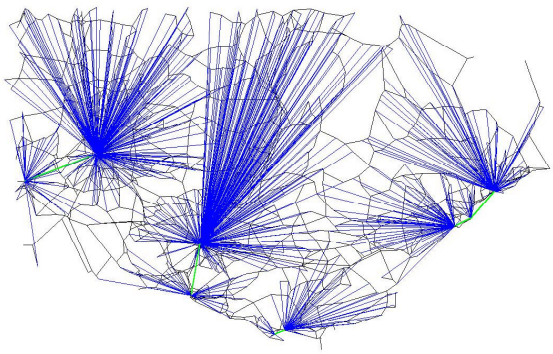
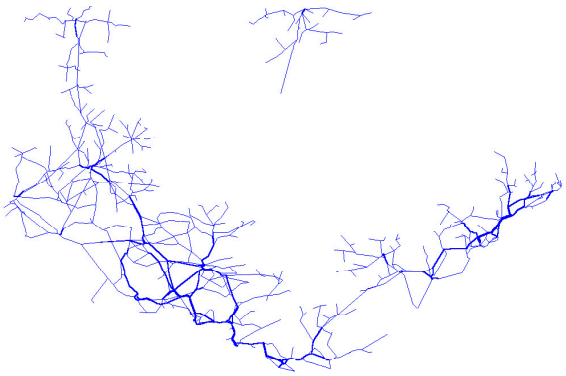
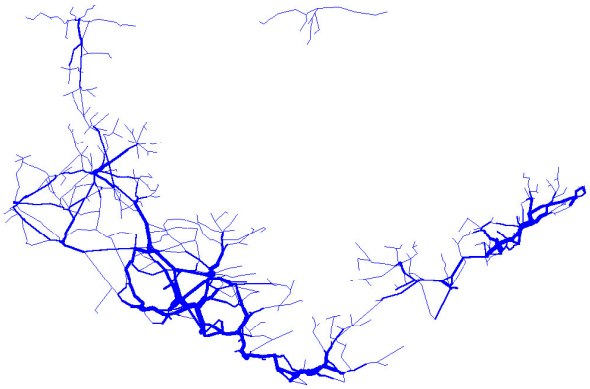
➢ **Desserte et villes portes de la région PACA**

Les cartes ci-dessous renseignent de l'effet du réseau sur l'organisation des dessertes de la région.

Carte 36 : Effet du réseau sur l'organisation des dessertes de la région

Probabilité de déplacement des populations de toutes les communes de moins de 30 000 hab. vers la ville de plus de 30 000 hab. en fonction du poids (population) de la commune et de l'accessibilité (distance temps séparant la commune de la ville).	Probabilité de déplacement de toutes les communes de moins de 30 000 hab. vers la ville de plus de 30 000 hab. uniquement en fonction de la distance en temps de parcours (distance temps séparant la commune de la ville).
	

Carte 37 : Rabattement des populations

ville de plus de 30 000 habitants la plus proche	Ville de plus de 60 000 habitants la plus proche
	
	

Intensités potentielles des circulations sur le graphe routier : nombre de fois qu'un arc du graphe est utilisé lors d'un trajet pour aller d'un point à un autre

On constate que le territoire est structuré en réseau de villes qui possèdent chacun des villes portes (carte sur les rabattements). Cette organisation lui est conférée par le fait que le réseau s'organise le long du littoral. De ce fait, les grandes agglomérations sont relayées au nord par des villes portes.

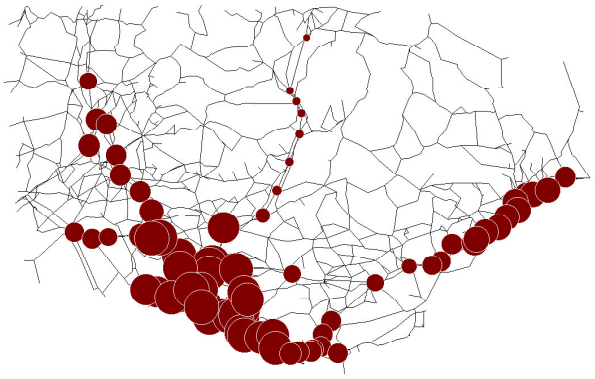
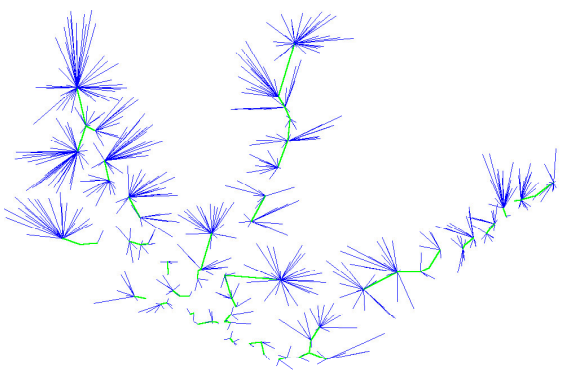
La région PACA est fortement marquée par une hétérogénéité de son territoire. Afin de pouvoir construire une typologie territoriale de la desserte et des accessibilités nous avons retenu quatre types d'indicateurs

- Les temps d'accès aux gares TGV et Corail
- Les temps d'accès aux gares TER
- Les temps d'accès aux échangeurs autoroutiers

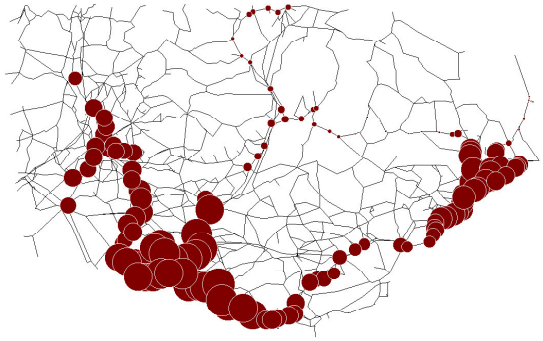
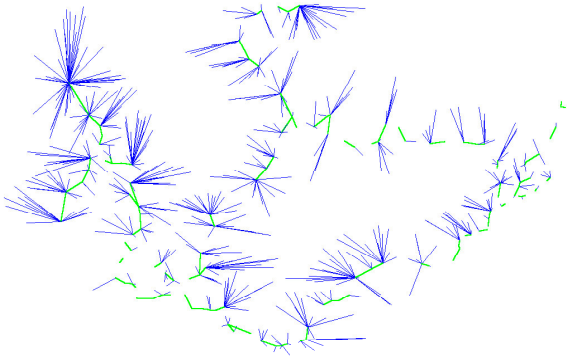
- Pour chaque commune, les populations accessibles dans un rayon de 30 minutes

Nous sommes en présence d'une région fortement marquée par des contraintes physiques et naturelles. Les réseaux de communication sont faiblement maillés et sont structurés linéairement Est / Ouest et Nord Sud. L'impact de la forme du réseau va avoir une influence certaine sur l'organisation territoriale de l'occupation humaine sur la région.

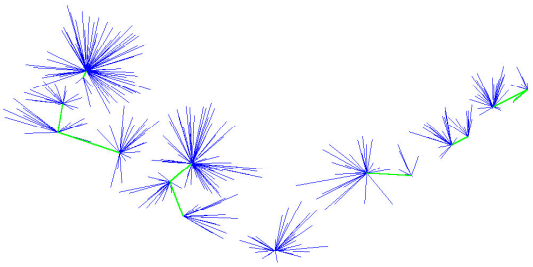
Carte 38 : Echangeurs

	
Population cumulée aux échangeurs habitant à moins de 30 minutes	Rabattement de la population vers l'échangeur autoroutier le plus proche

Carte 39 : TER

	
Population cumulée aux gares TER habitant à moins de 30 minutes	Rabattement de la population vers la gare TER la plus proche

Carte 40 : TGV corail gare grandes lignes

	
Population cumulée aux gares TGV et Corail habitant à moins de 30 minutes	Rabattement de la population vers la gare TGV la plus proche

- **Accessibilité des gares TGV et Corail sur la région PACA**

Le tableau ci dessous compare deux types d'accessibilités :

- - une accessibilité simple qui est la somme des populations à moins de 30 minutes des gares

- - une seconde accessibilité qui prend en compte l'effet de la distance sur le déplacement à la gare : somme (population à moins de 30 minutes / distance à la gare), ceci à pour conséquence d'intégrer dans le calcul d'accessibilité un effet contraignant de la distance parcourue.

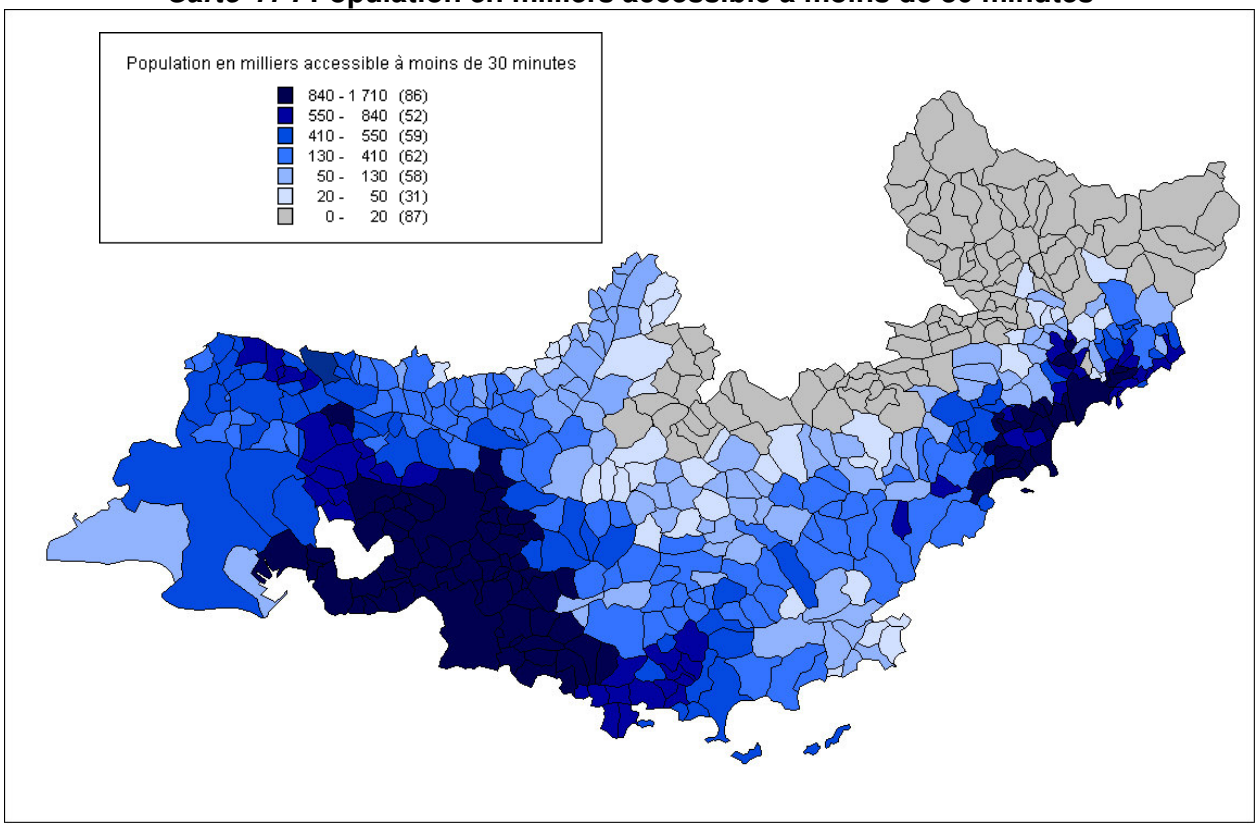
Tab.8/ Accessibilité entre 30 et 45 minutes des gares TGV et Corail de la région PACA

Accessibilité potentielle Somme des populations/distance à la gare	Accessibilité simple Somme des Populations	Gare TGV
1377.42	1650.2	GARE SAINT CHARLES
349.831	949.1	GARE NICE VILLE
251.035	896	GARE CANNES
249.363	854.1	GARE ANTIBES
217.858	1646.3	AIX-EN-PROVENCE
130.385	625.3	GARE TOULON
121.339	1784.6	GARE TGV D'ARBOIS
119.797	549.7	AVIGNON
70.726	481.8	ARLES
65.852	536	MONACO
64.398	615.8	MENTON
62.602	852.3	MIRAMAS
58.206	601.4	AVIGNON-TGV
57.361	209.7	GARE SAINT RAPHAEL
48.177	673.6	TARASCON
19.346	247.7	GARE ARC DRAGUIGNAN

Dans le premier cas, les gares situées en périphérie touchent plus de population. En effet placées entre plusieurs agglomérations, elles sont susceptibles de posséder un rayon de rabattement plus grand et être ainsi plus attractive. Mais si l'on calcule l'accessibilité potentielle, alors les gares de centre ville possèdent une zone de chalandise plus importante car la distance parcourue possède un effet de pénibilité. Dès lors les gares de centre ville sont plus attractives.

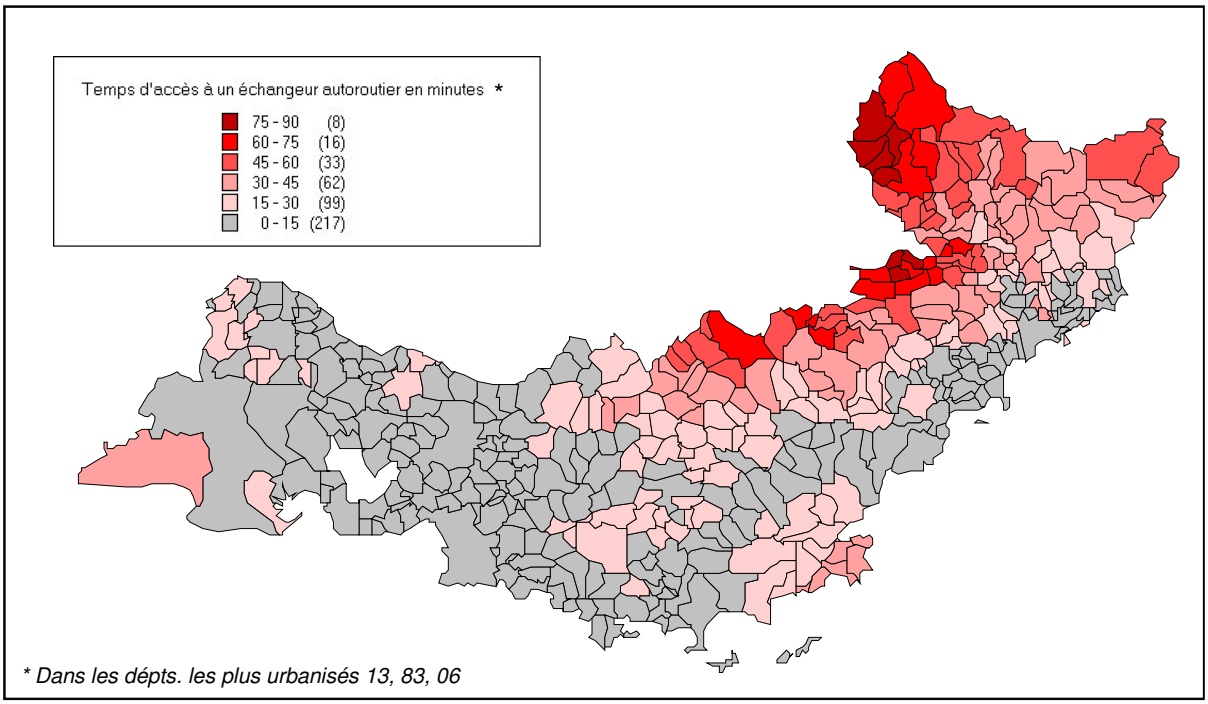
La région se caractérise par des espaces fortement connectés et des déserts en matière de desserte. En effet, les contraintes physiques limitent les déplacements en augmentant les temps de parcours. La région possède de vastes espaces faiblement peuplés et non desservis. De plus, si l'on ne prend en compte que le littoral, là encore il existe des disparités très fortes. Le var semble marqué une rupture entre les métropoles marseillaise et azuréenne.

***Carte 41 :* Population en milliers accessible à moins de 30 minutes**

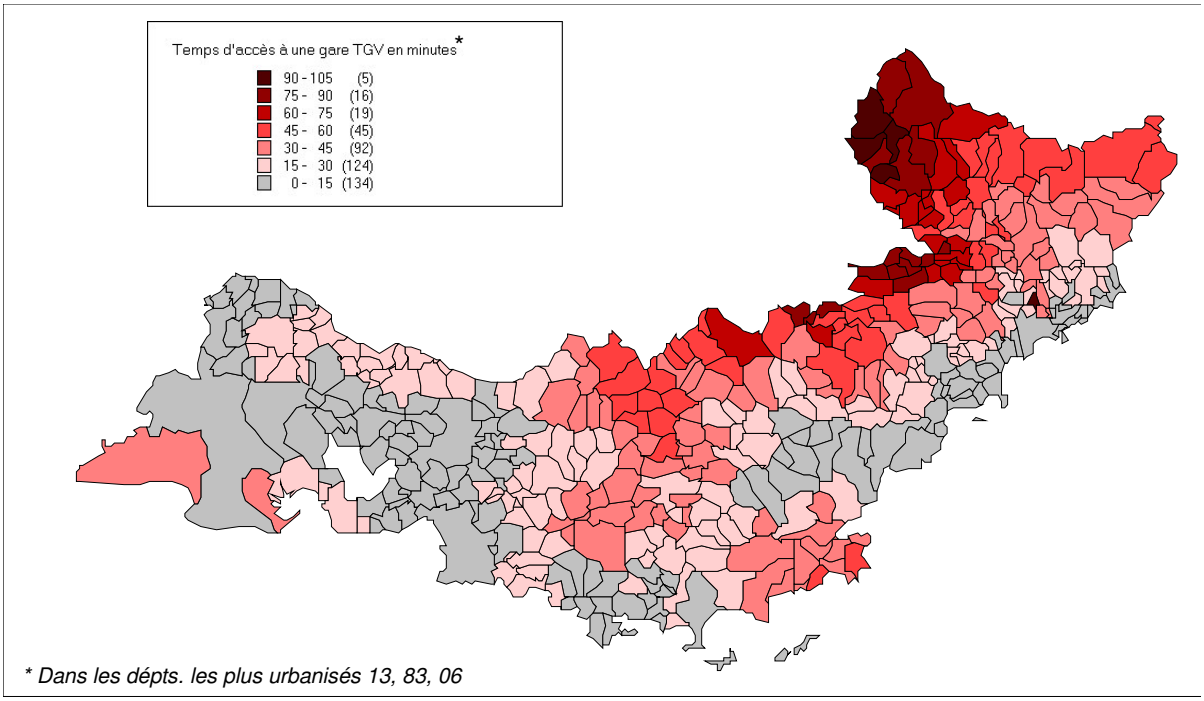


(Accessibilité calculée sur le mode routier)

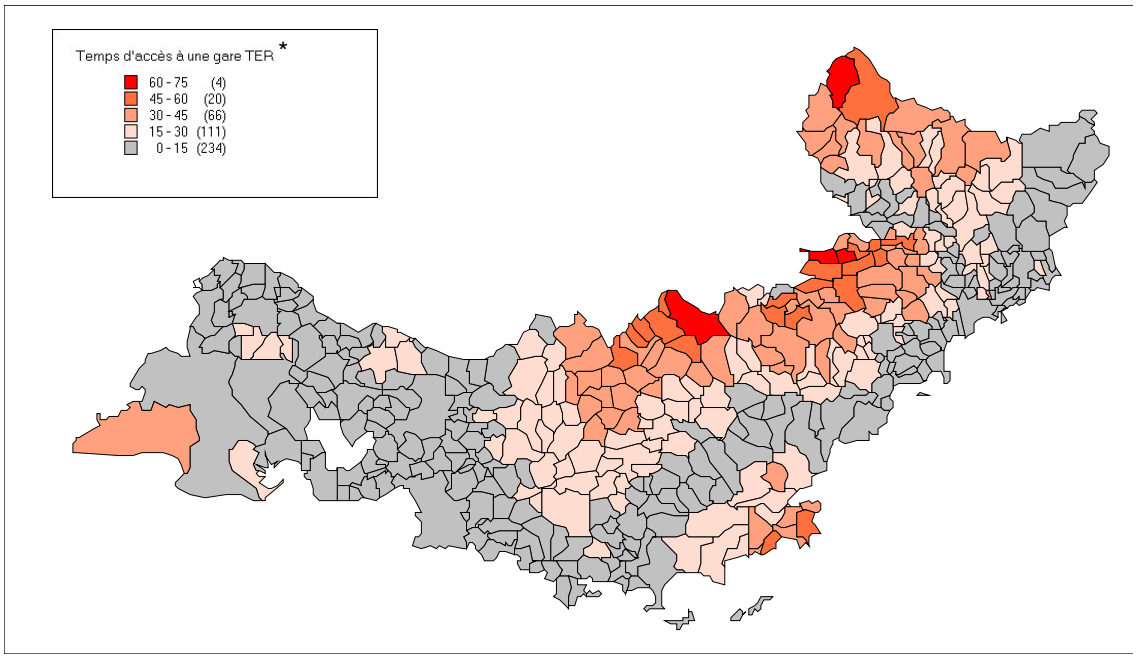
Carte 42 : Temps d'accès à un échangeur autoroutier en minutes



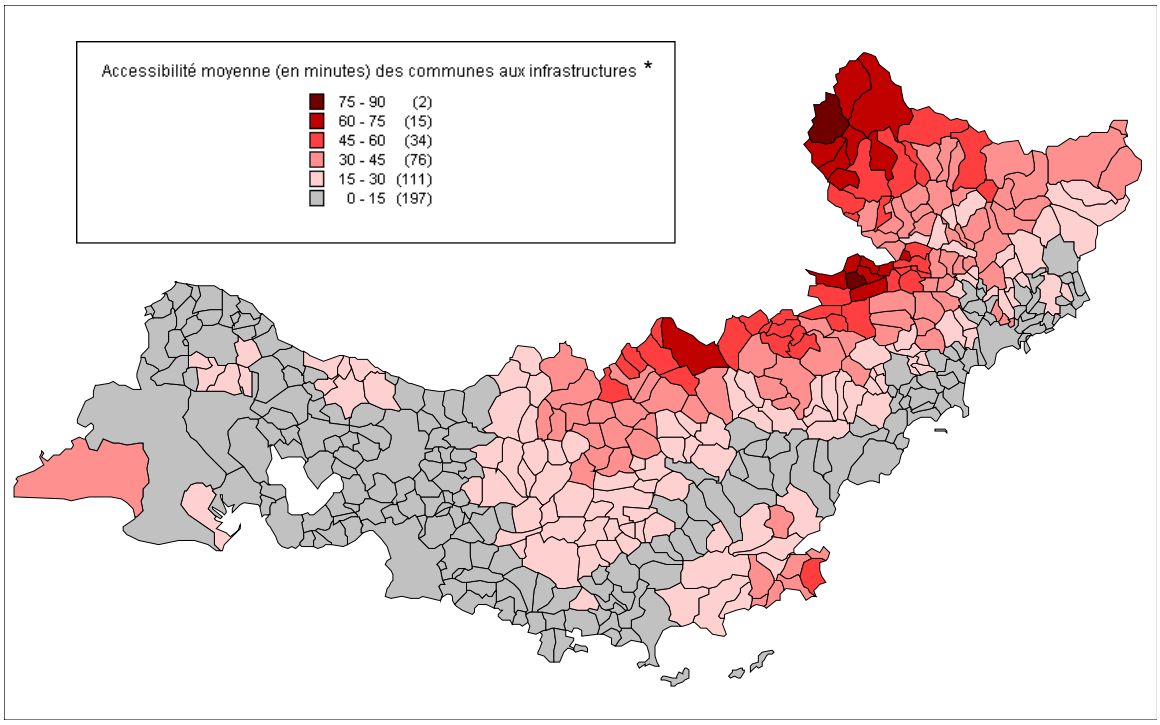
Carte 43 : Temps d'accès à une gare TGV en minutes



Carte 44 : Temps d'accès à une gare TER en minutes



Carte 45 : Accessibilité moyenne en minutes des communes aux infrastructures



2.4.3 Classification

La classification montre que le territoire peut être défini en 5 classes.

Classe 1 : Le moyen Pays et le Sud Est du Var

Ce sont les territoires du moyen pays qui possèdent une accessibilité moyenne. Ces espaces ne possèdent aucun accès direct à une des infrastructures étudiées. Ni enclavés, ni accessibles, ils souffrent d'un déficit de desserte de leur territoire à un axe régional structurant.

Classe 2 : Le Haut pays

Ce sont des territoires de montagne enclavés, à l'écart des axes de communication, qui sont peu peuplés.

Classe 3 : Les territoires accessibles

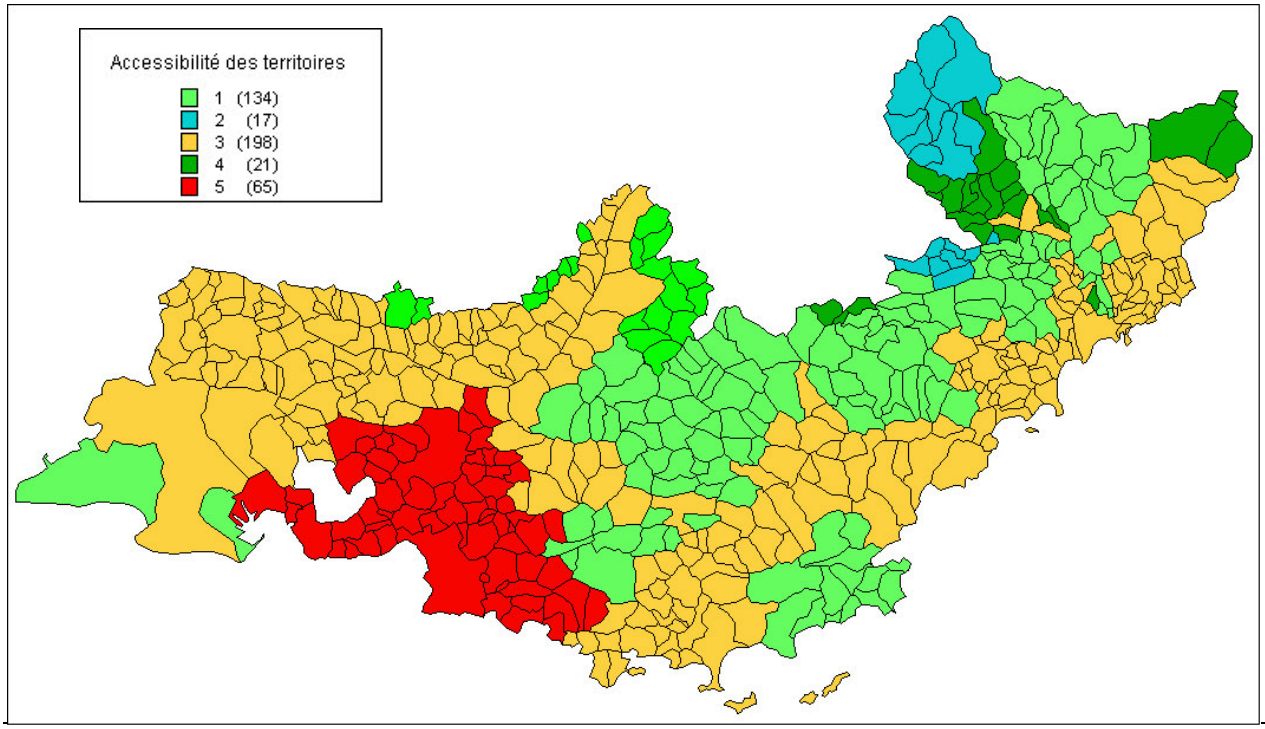
Ce sont les territoires possédant une forte accessibilité aux infrastructures de transport. Il s'agit des espaces urbains à l'exception de la métropole marseillaise. Dans le cas contraire (Axe Toulon/ Fréjus) d'un territoire qui est desservi par les trois types d'infrastructure.

Classe 4 : Haut Pays niçois

Ce sont des territoires peu denses et faiblement et accessibles mais qui possèdent un accès à un axe structurant régional.

Classe 5 : Espace métropolitain d'Aix Marseille

Cette classe se traduit géographiquement par la métropole marseillaise. C'est un espace ou les populations sont fortement accessibles les unes aux autres. Le territoire possède des réseaux de communication fortement connectés et maillés, ce qui lui procure une très forte accessibilité.



Typologie des espaces sur la base des accessibilités du territoire

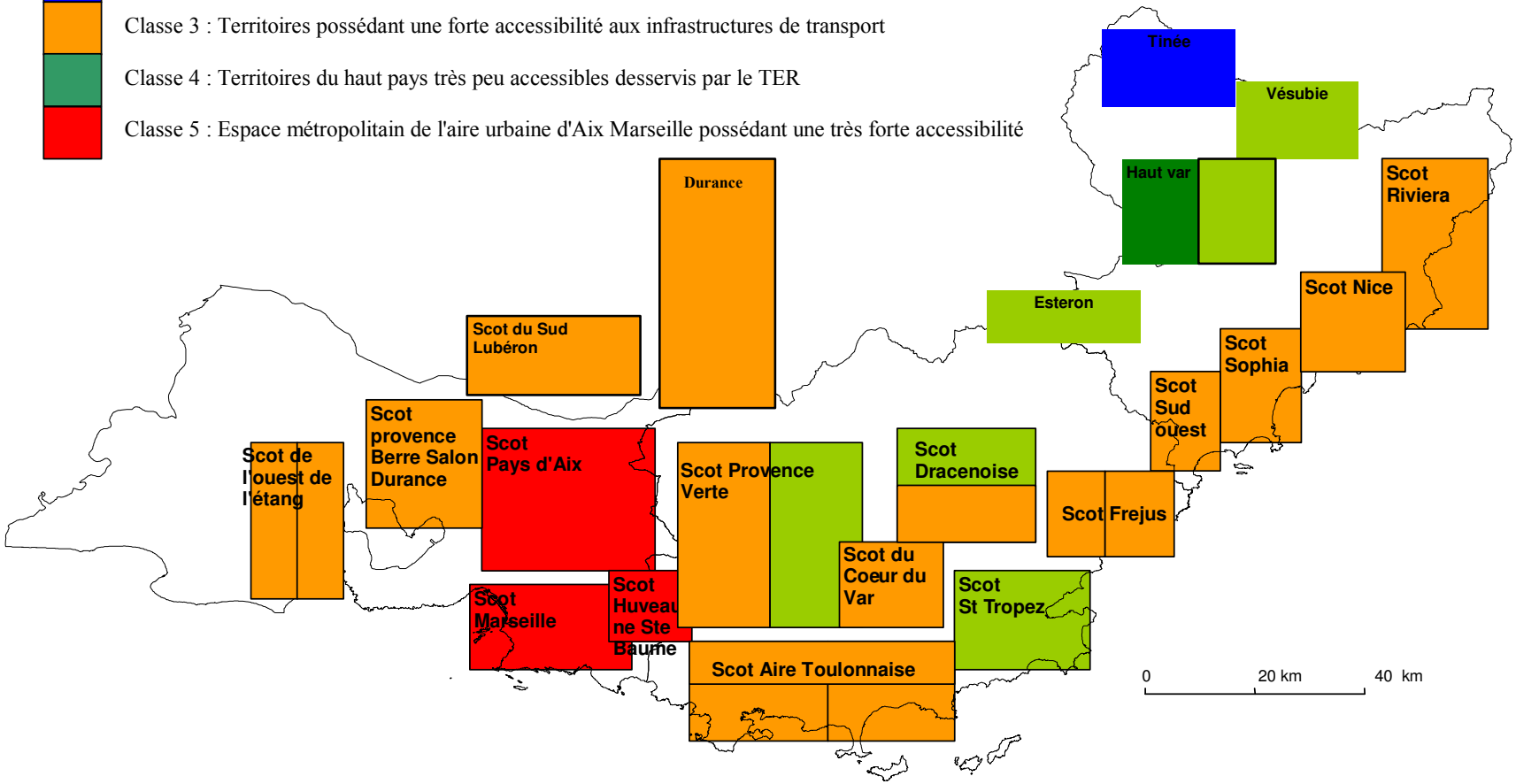
Classe 1 : Territoires du moyen pays faiblement accessibles

Classe 2 : Territoires du haut pays, peu peuplés et très peu accessibles

Classe 3 : Territoires possédant une forte accessibilité aux infrastructures de transport

Classe 4 : Territoires du haut pays très peu accessibles desservis par le TER

Classe 5 : Espace métropolitain de l'aire urbaine d'Aix Marseille possédant une très forte accessibilité



2.5 THEME 5 : OCCUPATION DU SOL

2.5.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème

- **Problématique et objectif**

Définir les territoires qui ont connu le plus de transformations dans l'affectation de leur sol entre 1988 et 1999 et déterminer les dynamiques existantes : Stabilité, nouvelle urbanisation, déprise agricole

- **Méthode**

Extraction des données de 1988 et de 1999 relatives au statut d'occupation des sols

Croisement des surfaces occupées en 1988 et de celles de 1999

Extraction des évolutions et détermination des dynamiques

- **Indicateurs et types de données**

Surface en hectares des sols :

urbanisés

agricoles

naturels

et des zones humides

- **Sources utilisées**

Corinne Land Cover

2.5.2 Données de cadrage

Les données de base de l'analyse conduite proviennent des travaux effectués par GéoMéditerranée pour le compte de la DRE PACA. Deux documents ont été utilisés :

- La carte de l'occupation du sol dans la région PACA de 1999 (carte 2) ;
- La carte de l'occupation du sol Corine Land Cover de 1988, retravaillée par GéoMéditerranée pour la rendre compatible avec le travail de 1999.

Au lieu de nous concentrer sur l'occupation du sol aux différentes dates, nous porterons notre attention sur les dynamiques en place, c'est-à-dire sur les évolutions de l'occupation du sol entre les deux dates.

L'analyse des évolutions de l'occupation du sol a été conduite à partir des grandes classes de premier niveau des deux travaux mentionnés. En particulier, nous avons considéré trois grandes classes de l'occupation du sol :

- la première classe correspond aux sols urbanisés (ou, plus généralement artificialisés à des fins non agricoles comme, par exemple, dans le cas des zones industrielles et des infrastructures de transport) ;
- la seconde classe correspond aux espaces agricoles ;
- la troisième aux espaces naturels et aux zones humides.

Nous avons négligé les eaux continentales, très réduites dans la zone d'étude (sauf en Camargue) et n'ayant montré aucune évolution entre 1988 et 1999.

Les dynamiques caractérisant notre zone d'étude peuvent être résumées dans le schéma du tableau 1. Trois phénomènes majeurs peuvent être mis en évidence :

- La **stabilité** dans les trois grandes classes d'occupation du sol (en gris dans le schéma) : les zones urbanisées, agricoles ou naturelles en 1999 étaient déjà caractérisées par la même occupation du sol en 1988.
- La **nouvelle urbanisation** (en rose) : des sols agricoles ou naturels en 1988 s'affichent urbanisés en 1999.
- La **déprise agricole** (en vert) : des zones agricoles en 1988 sont successivement abandonnés et deviennent naturels (formations forestières, végétation arbustive ou herbacée, etc.) en 1999.

Tab.9/ Schéma des dynamiques de l'utilisation du sol en PACA de 1988 à 1999.

		Utilisation du sol en 1999 :		
		Urbanisé	**Agricole**	**Naturel**
Utilisation du sol en 1988 :	**Urbanisé**	**stabilité**		
	Agricole	**urbanisation**	**stabilité**	**déprise agricole**
	Naturel	**urbanisation**		**stabilité**

Une vue d'ensemble : les enjeux de l'urbanisation et de la perte des terrains agricoles

Le tableau 2 résume les grandes tendances des dynamiques de l'utilisation du sol dans les trois départements de l'aire d'étude de 1988 à 1999. Dans l'ensemble, 93,1% de la surface considérée n'a pas changé de grande classe d'occupation du sol (il s'agit du 7% de surface urbanisé aux deux dates, du 16,7% de surfaces agricoles et du 69,4% d'espaces naturels).

Les deux phénomènes de l'urbanisation et de la déprise agricole sont comparables. 3,2% de la surface de l'aire d'étude a été nouvellement urbanisée entre 1988 et 1999 (il s'agissait pour 2,3% de sols agricoles et pour 0,9% de zones naturelles). De même, 3,5% de la surface de l'aire d'étude est passée d'une utilisation de type agricole à un état de couverture naturelle.

Les autres changements possibles de classes sont très peux représenter dans notre zone d'étude de 1988 à 1999 (0,2% au total).

Le poids de la nouvelle urbanisation est très important. Les nouveaux 48 000 hectares urbanisés constituent une augmentation de presque 46% de la surface urbanisée en 1988. De même, la perte de surfaces agricoles est considérable : la nouvelle urbanisation et la déprise agricole ont réduit en onze ans de presque 26% la surface agricole de 1988. Le solde total est en revanche positif pour les espaces naturels qui, en dépit du sol utilisé par la nouvelle urbanisation, augmente de presque 4% entre 1988 et 1999.

Tab.10/ Les grandes dynamiques de l'utilisation du sol dans l'aire d'étude de 1988 à 1999.

		Utilisation du sol en 1999 :		
		Urbanisé	**Agricole**	**Naturel**
Utilisation du sol en 1988 :	**Urbanisé**	**7,0 %**	**0,0 %**	**0,2 %**
	Agricole	**2,3 %**	**16,7 %**	**3,5 %**
	Naturel	**0,9 %**	**0,0 %**	**69,4 %**

L'analyse territoriale

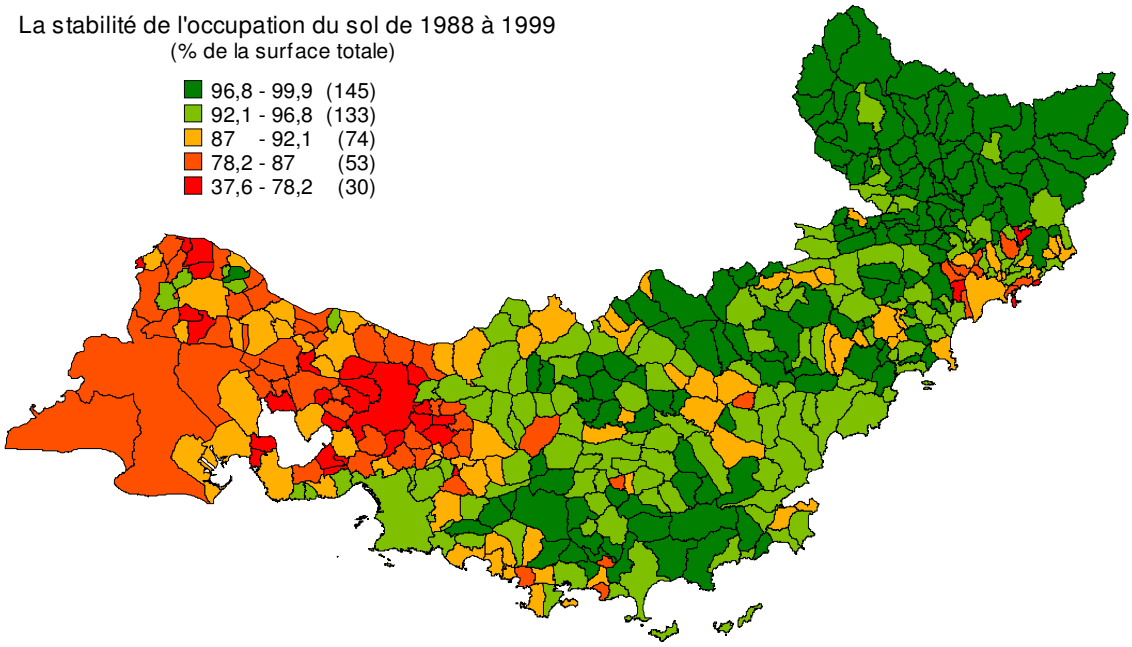
Dans ce qui suit nous avons analysé les dynamiques d'occupation du sol à l'échelle des 435 communes de l'aire d'étude.

La carte 3 montre la stabilité de l'occupation du sol …

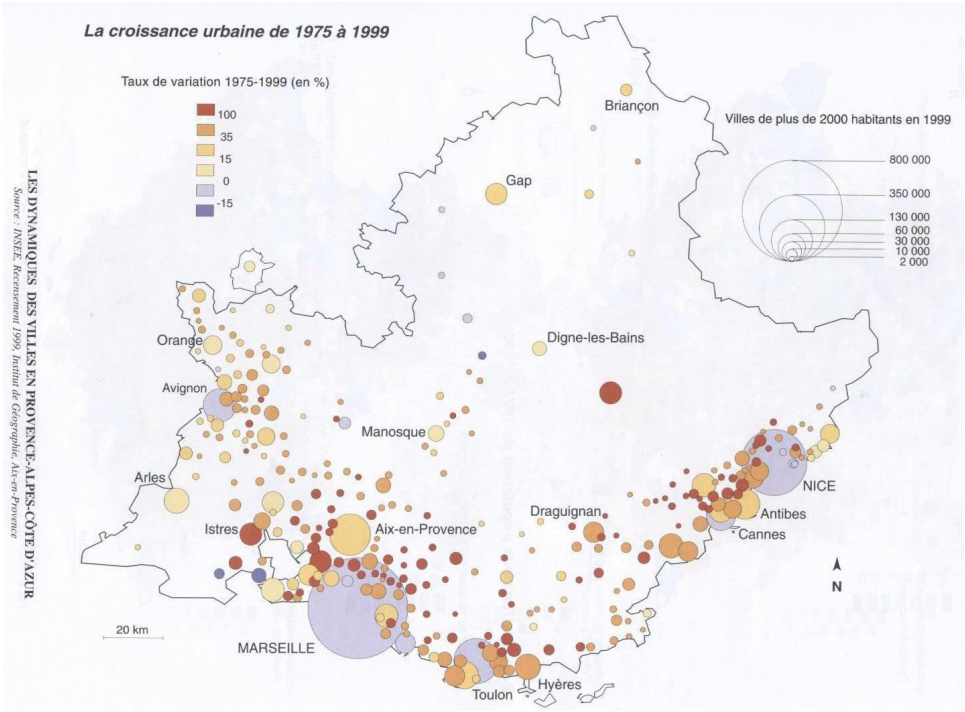
Espaces très stables : l'ensemble du moyen et de l'arrière-pays des Alpes-Maritimes, l'arrière-pays du Var, la rade de Cannes, le massif des Maures et le proche arrière-pays toulonnais.

Espaces très dynamiques : l'ensemble des Bouches-du-Rhône (à l'exception de Marseille), l'agglomération niçoise, quelques communes de l'aire toulonnaise et du moyen pays varois.

***Carte 46 :* Stabilité de l'occupation du sol de 1988 à 1999 dans les départements les plus urbains 13, 83, 06**



***Carte 47 :* Croissance urbaine en PACA de 1975 à 1999**



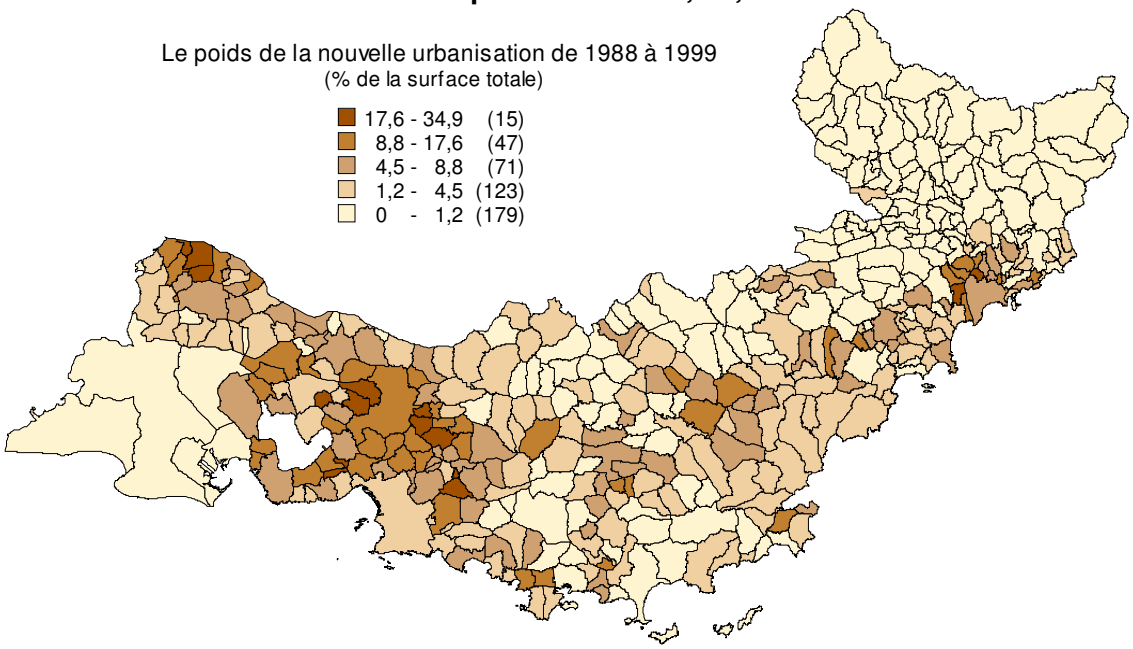
Les cartes 46 et 47 montrent la nouvelle urbanisation …

Très forte urbanisation : les communes des Bouches-du-Rhône appartenant à l'agglomération avignonnaise, le pays d'Aix, l'agglomération niçoise (en particulier dans la baisse vallée du Var)

Un axe d'urbanisation préférentiel semble se dessiner entre Aix-en-Provence et Nice, en passant par Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Brignoles, Draguignan, Fayance et Grasse.

Stagnation de l'urbanisation : la Camargue, l'arrière-pays toulonnais (sauf l'axe du Pradet à Brignoles), l'arrière-pays varois, le moyen et l'arrière-pays des Alpes-Maritimes. Dans les Alpes-Maritimes, en particulier, la bande littorale azuréenne (incluant désormais le proche arrière-pays jusqu'au pays de Grasse, de Vence et aux villages au Nord de Nice), à la forte dynamique urbaine, s'oppose à la stagnation du reste du département.

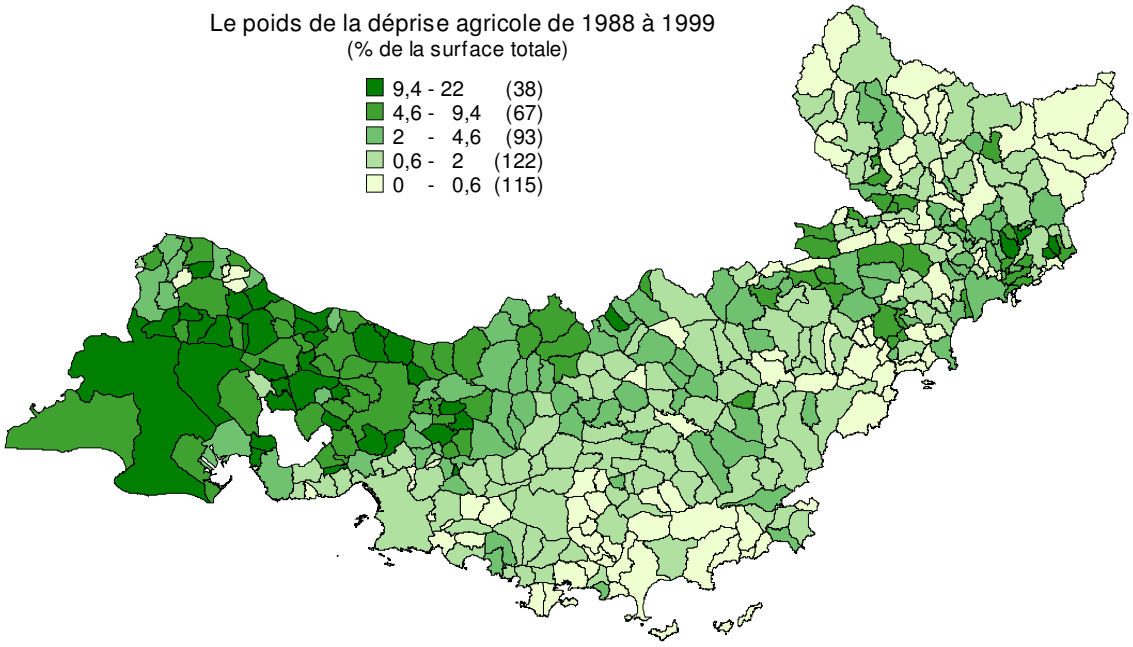
Carte 48 : **Poids de la nouvelle urbanisation de 1988 à 1999 dans les départements les plus urbains 13, 83, 06**



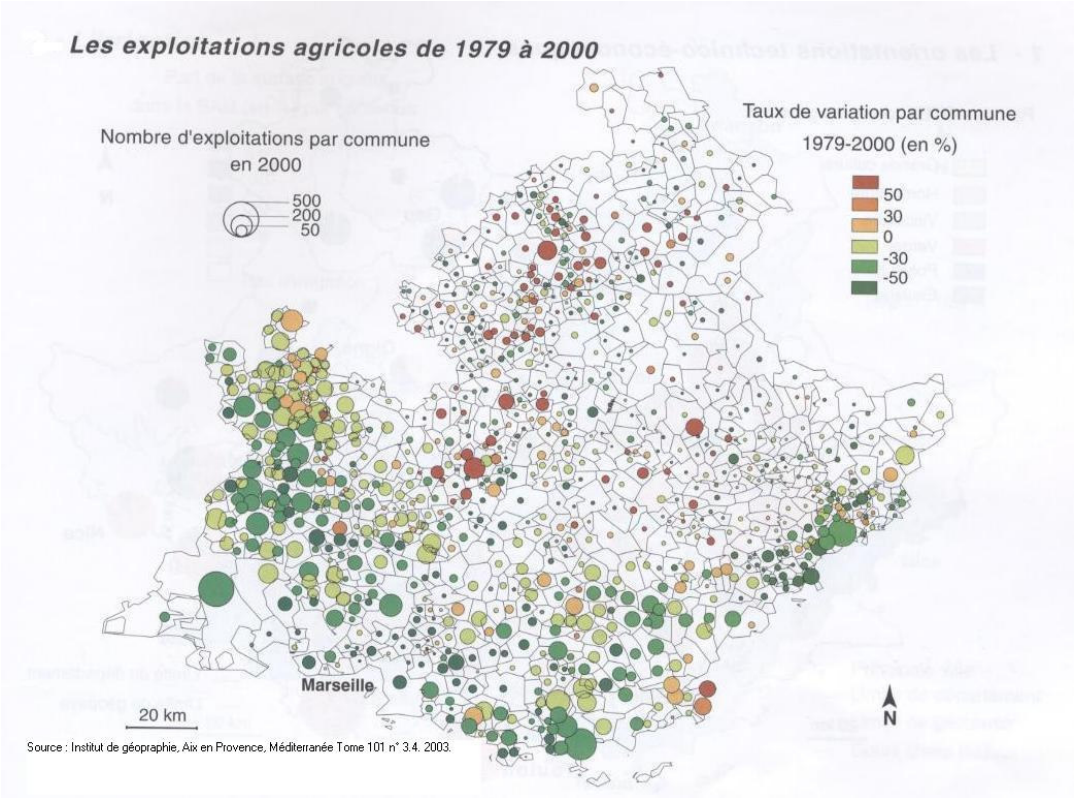
La carte 5 montre le poids de la déprise agricole …

L'espace de la déprise agricole : l'ensemble des Bouches-du-Rhône (à l'exception de Marseille et des communes limitrophes), plusieurs communes du moyen pays des Alpes-Maritimes et de sa bande littorale, en particulier dans la partie orientale du département.

Carte 49 : **Poids de la déprise agricole de 1988 à 1999 dans les départements les plus urbains 13, 83, 06**



Carte 50 : **Les exploitations agricoles en PACA de 1979 à 2000**



L'espace non concerné par la déprise agricole : l'arrière-pays des Alpes-Maritimes, les massifs de l'Esterel et des Maures

2.5.3 Classification

Dans ce qui suit nous avons analysé les dynamiques d'occupation du sol à l'échelle des 435 communes de l'aire d'étude.

Espaces stables, sans nouvelle urbanisation et sans déprise agricole : l'essentiel du Pays de Salernes et de Lorgues, le moyen pays toulonnais, les Maures intérieurs, le Pays de Fayence, l'Esterel ainsi que l'ensemble de l'arrière-pays des Alpes-Maritimes (Esteron, Haut Var, Tinée, Vésubie, Roya). Il s'agit d'espaces généralement faiblement urbanisés. En mesure moindre, deux espaces fortement urbanisés montrent une certaine stabilité dans l'occupation du sol : Marseille et sa proche agglomération et l'espace cannois.

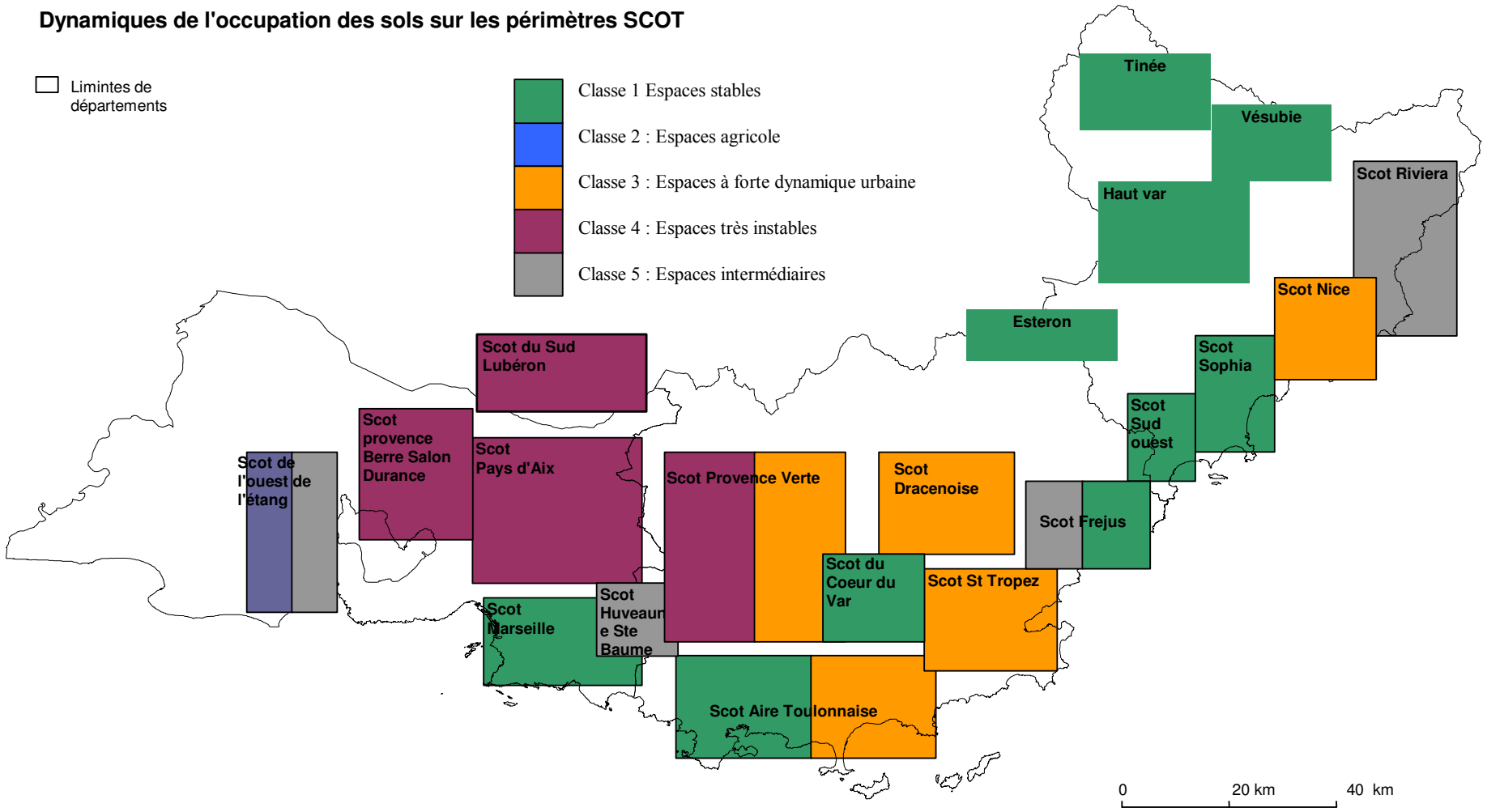
Zones agricoles en crise (déprise agricole sans nouvelle urbanisation) : principalement la Crau et la Camargue, en moindre mesure certaines communes du Pays de Salernes et de Lorgues. Il s'agit de zones restées aux marges des plus récentes vagues d'urbanisation et dont les activités agricoles (traditionnellement très importantes dans le delta du Rhône) traversent une crise structurelle.

Zones à forte dynamique urbaine sans déprise agricole : il s'agit d'un fondamentalement d'un axe est-ouest entre les Alpes-Maritimes et le Var, intégrant l'agglomération niçoise, le pays de Grasse (et en mesure moindre celui de Vence), le pays dracenois et le pays de Brignoles. Le même type de dynamique est visible sur la côte varoise occidentale : dans le toulonnais (à l'exception de la ville de Toulon), sur la côte provençale et dans la corniche des Maures. Dans ces espaces l'agriculture et les surfaces naturelles cèdent donc le pas à l'urbanisation, mais il n'y a pas effondrement de l'activité agricole.

Espaces très instables où la forte dynamique urbaine se couple à la déprise agricole. Il s'agit de l'essentiel des espaces à forte croissance urbaine du département des Bouches-du-Rhône : le pays de la basse Durance, les Alpilles, le pays de Salon, le pays d'Aix, le pays de l'Etang de Berre, le pays de Gardanne. Dans ces espaces, où les sols agricoles étaient traditionnellement très importants, l'urbanisation et l'économie urbaine semblent drainer l'ensemble des ressources humaines locales. Le désengagement des activités agricoles de la part des économies locales se traduit tant dans la réalisation de nouveaux lotissements sur des terres anciennement agricoles que dans l'abandon de terres agricoles qui se naturalisent (dans l'attente éventuelle d'être intégrées à la nouvelle urbanisation).

Zones intermédiaires, ils existent enfin des espaces intermédiaires, ayant subi des évolutions proches de la moyenne de l'aire d'étude (le pays d'Istres, les collines d'Aubagne, le pays de Vence, celui de Nice) ou montrant des dynamiques très différenciées d'une commune à l'autre (c'est le cas du mentonnais)

Dynamiques de l'occupation des sols sur les périmètres SCOT



2.6 THEME : TOURISME

2.6.1 Rappel résumé de la méthode spécifique au thème

- **Problématique et objectif**

Déterminer les principaux bassins touristiques de la région en fonction de la répartition de l'offre

Définir des territoires de convergence touristique en fonction du réseau de transport sur la région

- **Méthode**

Utilisation d'un modèle de simulation des déplacements afin de combler des données lacunaires sur le tourisme

Croisement des données de l'offre d'hébergement avec la matrice des temps de parcours

- **Cinq indicateurs ont été afin de procéder à la classification territoriale du tourisme.**

la taille moyenne des établissements

% de l'offre hôtelière (nombre de lits)

% de l'offre camping (nombre d'emplacement)

Nombre de lits pour 1000 habitants

Nombre de résidences secondaires pour 1000 habitants

Les données sur les capacités d'accueil en hébergement proviennent de l'Observatoire régional du tourisme et date de 2002.

Les données sur les résidences secondaires proviennent de INSEE : RGP 99.

- **Indicateurs et types de données**

Offre hébergement en capacité :

Hôtel

Camping

Résidences secondaires.

Offre totale (tout type d'hébergement)

- **Sources utilisées**

Observatoire régional du tourisme :

Offre d'hébergement 2002

2.6.2 Données de cadrage

Il est indéniable que la région paca possède une capacité d'attraction touristique forte. Les différentes études sur l'activité touristique de la région montrent que ce secteur est une activité économique de premier ordre pour le territoire.

- **Un problème de compilation de données.**

Nous tenons signaler qu'il est difficile d'obtenir des chiffres sur l'ensemble de la région. Les bases de données que nous possédons sont lacunaires tant quantitativement que qualitativement. Il est possible de récupérer de données précises, mais cela ne concerne que des territoires restreints et en aucune manière l'ensemble de du territoire régional. Elles ne prennent en compte que les services marchands, et dans un second temps sont incompatibles d'un département à l'autre puisque les protocoles et les systèmes de rendus des comptages diffèrent. En conclusion, il est presque impossible à l'heure actuelle de constituer une base de données rigoureuse et cohérente sur l'ensemble du territoire à l'échelle communal. De plus il est aussi impossible de mener des analyses de déplacements liés aux loisirs car les déplacements des résidents locaux ne sont pas comptabilisés. L'information existe mais n'est pas centralisée, elle est dispersée dans les différents organismes qui s'occupent de pré ou de loin au tourisme.

- **Problématique retenue**

En conséquence nous avons uniquement travaillé sur l'offre en hébergement de la région et les résidences secondaires. Ce choix nous a été dicté pour deux raisons. La première est simple et technique, l'offre d'hébergement est connue et représente sur le territoire un bon indicateur de d'attractivité touristique. La seconde répond à un choix problématique, en effet en matière de tourisme, la LGV PACA est susceptible d'influencer voire de modifier l'offre en modifiant les accessibilités en fonction de la proximité à une gare TGV.

Nous ne referons pas une analyse du territoire touristique, il existe suffisamment d'études sur le sujet pour ne pas refaire un travail existant, qui serait seulement une compilation de données. Nous allons nous intéresser aux éléments susceptibles d'être influencé par la LGV.

C'est à dire à partir d'une analyse de réseau :

- déterminer les secteurs de concentration de l'activité touristique à partir de l'offre d'hébergement

- définir les territoires du tourisme mais aussi des loisirs. C'est pour cela que nous retenons aussi l'indicateur des résidences secondaires car nous pensons que la multi résidences est phénomène important sur la région (430 000 résidences secondaires recensées) en totalisant entre 60 et 80 % de l'offre d'hébergement en fonction du département.

- **Le tourisme en région PACA, c'est le pays côtier.**

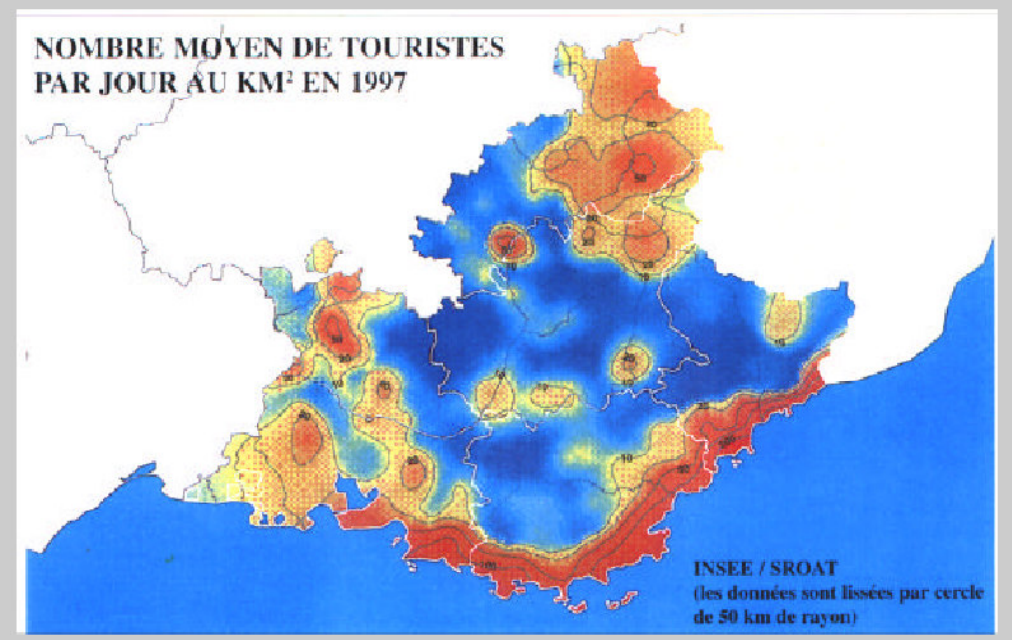
La région Paca, c'est 2.7 millions de lits, 35.7 millions de séjours et 232 millions de nuitées en 2002.

Tab.11/ Nombre de séjours et modes d'arrivée des touristes

Département	Nombre de séjours en millions en 2002	Mode d'arrivée en % de nuitées réalisées			
		Route	Fer	Air	Mer
Var	9.4	86.7	7.9	5.2	0.2
Bouches du Rhône	9.1	70	13.1	14.3	2.6
Alpes Maritimes	7.6	59	15	25	1
Vaucluse	3.9	85	13	2	0
Hautes Alpes	3.2	97	2	1	0
Alpes de haute Provence	2.6	93.6	1.8	4.4	0.2
Région	35.7	77.8	10.2	11.1	0.8

Source : Observatoire Régional du tourisme

***Carte 51 :* Nombre moyens de touristes par jour au km² au 1997**



Source DTA Alpes Maritimes

- **L'offre d'hébergement**

Il existe 432928 résidences secondaires sur la région PACA. L'offre d'hébergement en région PACA est marquée par la très forte proportion de résidences secondaires dans le nombre de lits disponibles.

Cette offre est répartie de manière hétérogène sur le territoire et met en exergue de très fortes disparités.

Tab.12/ Répartition des capacités d'hébergement par département et par type en %

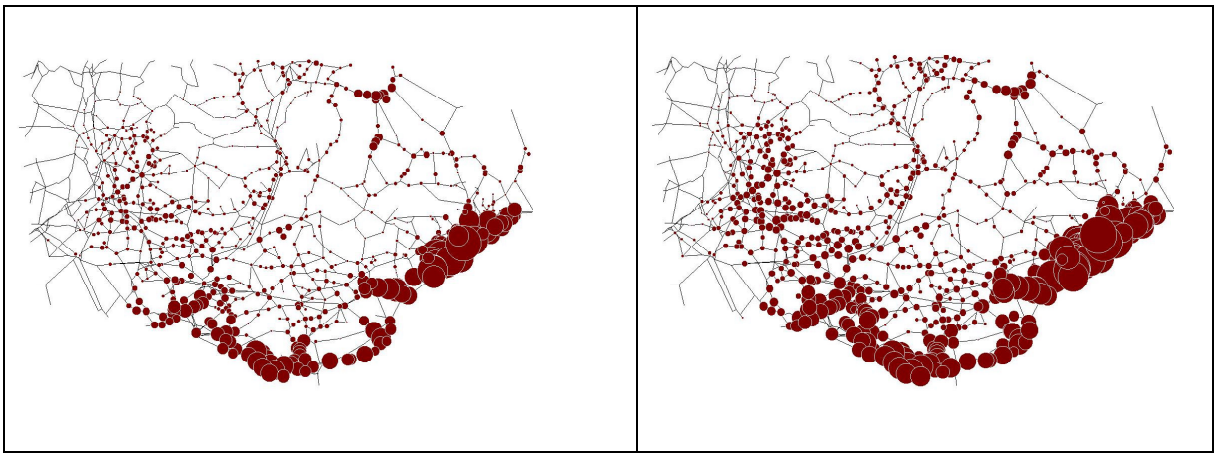
Département	Hôtel	camping	autres	Résidences secondaires
Var	2	13	7	78
Bouches du Rhône	15	18	7	60
Alpes Maritimes	7	3	7	83
Vaucluse	10	20	7	63
Hautes Alpes	4	12	10	74
Alpes de haute Provence	3	15	7	75
Région	5	10	7	78

Source : CRCI, INSEE, Direction du tourisme.

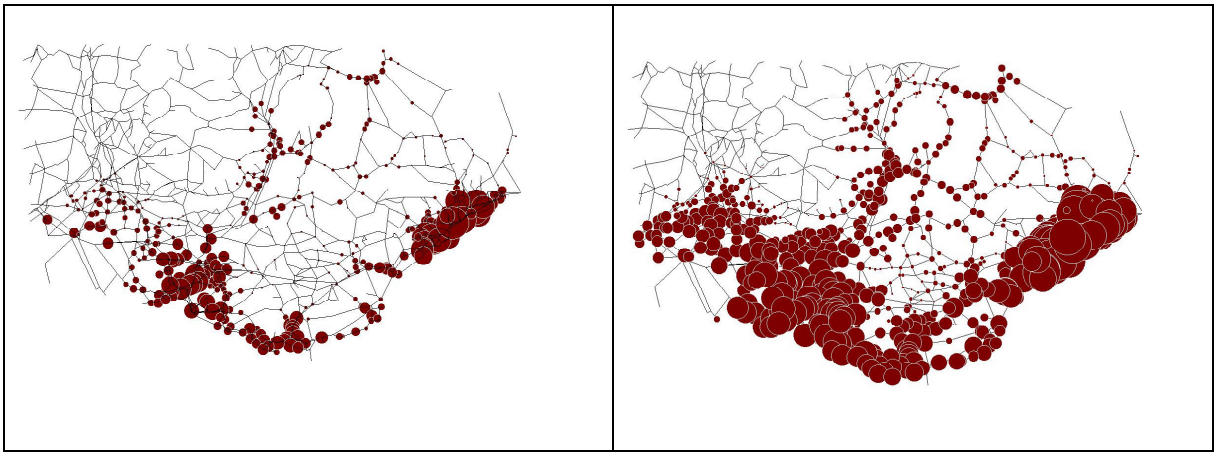
Il existe une forte tendance à la littoralisation et la métropolisation dans la répartition des résidences secondaires avec une forte concentration qui s'opère sur l'agglomération azuréenne.

En règle générale l'offre d'hébergement se focalise sur le littoral, à la seule différence de l'offre camping. Cette dernière est répartie de manière plus homogène sur les territoires du haut et moyen pays.

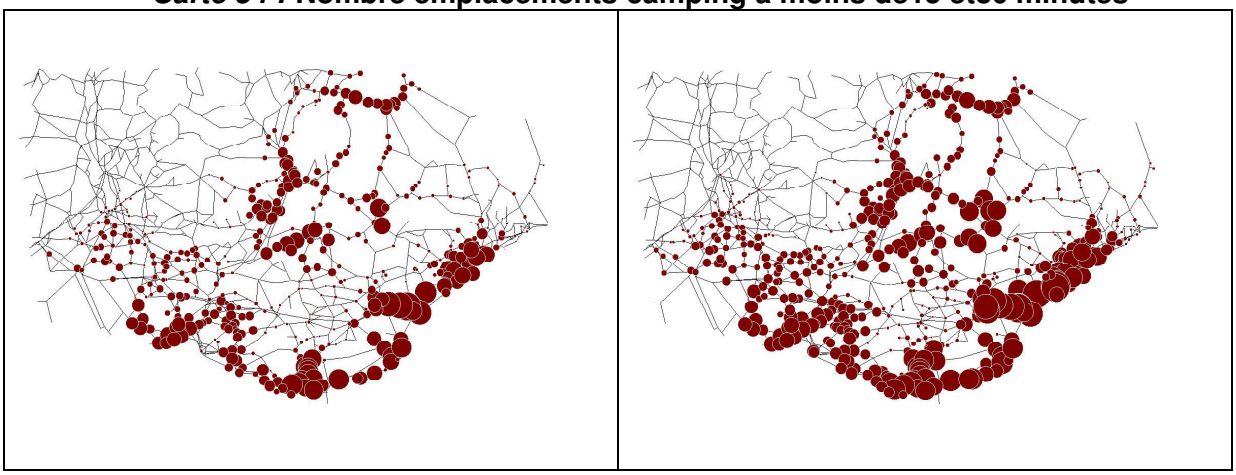
***Carte 52 :* Nombre de résidences secondaires à moins de15 et 30 minutes**



Carte 53 : **Nombre de lits hôtel à moins de 15 et 30 minutes**



Carte 54 : **Nombre emplacements camping à moins de15 et30 minutes**



2.6.3 Classification

Nous avons retenu cinq indicateurs afin de procéder à la classification territoriale du tourisme.

- la taille moyenne des établissements
- % de l'offre hôtelière (nombre de lits)
- % de l'offre camping (nombre d'emplacement)
- Nombre de lits pour 1000 hab
- Nombre de résidences secondaires pour 1000 habitants

Sur la base de l'offre d'hébergement nous pouvons différentier cinq types de territoires.

Classe 1 : Les territoires de fortes capacités touristiques

Les espaces de cette catégorie sont fortement touristiques. Ces territoires possèdent des capacités d'accueil importantes et un nombre de résidences secondaires important. Il s'agit d'espaces de villégiatures avec une offre d'hébergement marchand. Les territoires de cette classe situés sur le littoral sont les principaux espaces touristiques de la région : Côte d'Azur, Esterel Fréjus Saint Raphaël, Le var (Hyères, Six fours, Sanary, Bandol)

Classe 2 : les territoires de villégiature diffus

Le tourisme est marqué par une sur représentation des résidences secondaires. Il s'agit d'espaces de villégiatures possédant peu voire pas d'hébergement marchand.

Classe 3 : Les territoires non touristiques

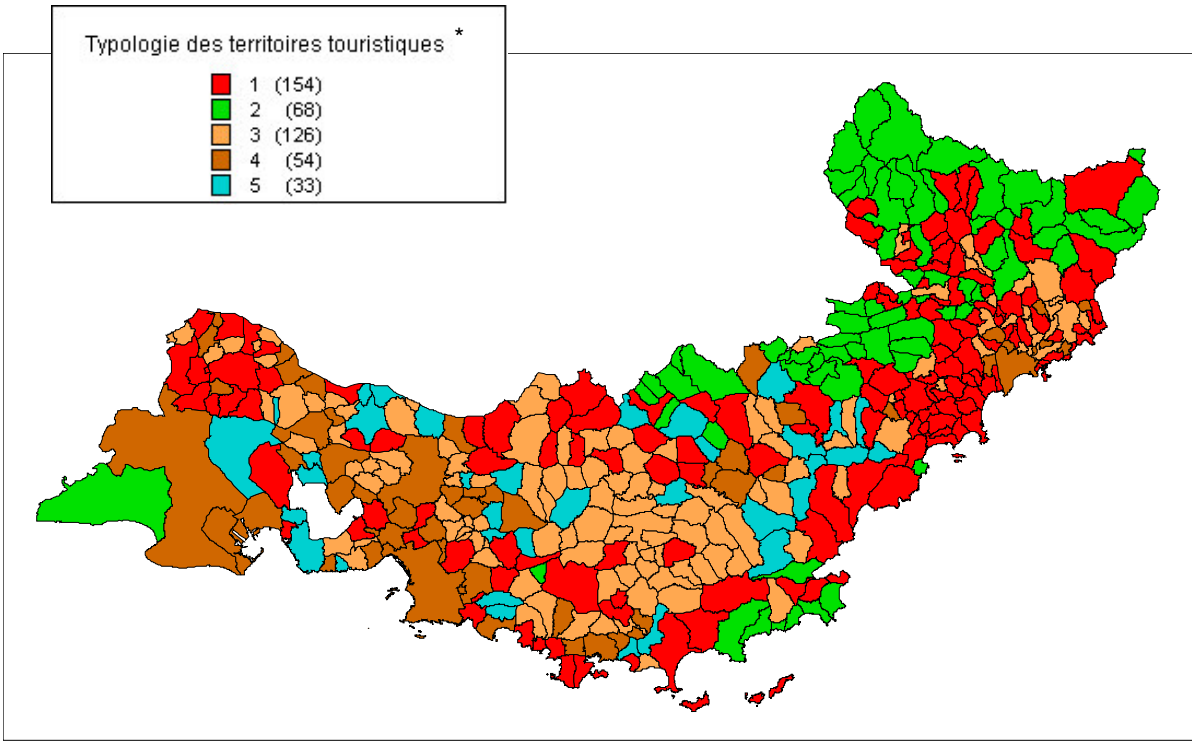
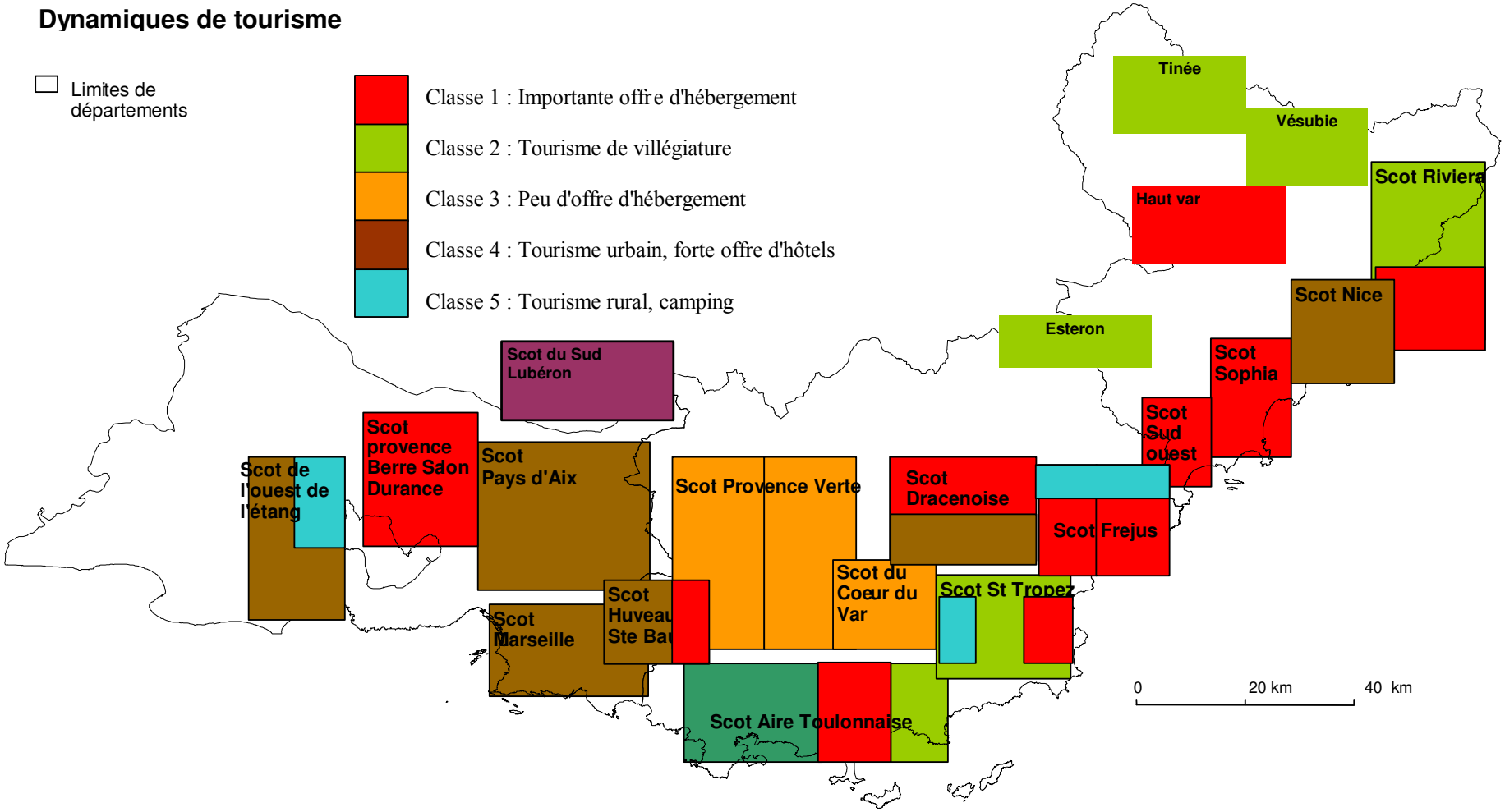
Ces territoires ne possèdent pas de structures d'accueil qui permettent une mise en tourisme de leur espace. Il s'agit d'espaces ruraux avec une légère présence de résidences secondaires.

Classe 4 : Les territoires du tourisme urbain

Le tourisme est fortement marqué par le caractère urbain de l'environnement. L'offre d'hébergement principale est l'hôtellerie avec une offre importante de résidences secondaires. Ce type de territoire comprend les principales agglomérations de la région (Nice, Aix, Marseille et Toulon)

Classe 5 : Les territoires du tourisme familial

C'est un tourisme en espace rural ou la principale offre d'hébergement est le camping avec une présence de résidences secondaires. Ce sont des espaces touristiques périphériques situés dans l'arrière pays.



Typologie des territoires touristiques en fonction de l'offre d'hébergement marchand et des résidences secondaires.