

**Compte rendu de réunion
du Conseil de quartier Nord du 1^{er} avril 2025**

Début de séance 18h00, Maison de la Jeunesse et des Sports.

Présents : M. POUSSEUR Norbert (président du quartier et de séance), M. LACHICHE Philippe (vice-président), M. MUCHENBLED Christian (vice-président), M. TARTELET Patrick (secrétaire de séance), M. et Mme BARTHELEMIO, M. BONFILS Vincent, Mme DEMARIA Arlette, Mme LEBRE Sylvie, M. LEFEBVRE Luc, M. POULAIN Frédéric, Mme VIERNE Annick,

Excusés : M. BONNAFOUX Alain, Mme BOTELLA Isabelle, M. DRUKMACHER Pierre, M. TUECH André.

Nouveaux inscrits : M. DERRIEN Philippe, M. et Mme FANFARE JOSSEAU, M. GENOVESI Michel, M. et Mme VALLADON.

Pour la Mairie : M. LOEW Grégory, M. DEVILETTE Richard, M. SOUZA Jean-Pierre et MEUNIER Franck

1) Tour de table concernant les sujets de préoccupation de chacun :

- **PAV Av. Brossolette (près de la clinique N.Dame) :** Il n'y a pas de conteneur spécifique pour le papier. Réponse : manque de place à l'heure actuelle, voir avec DPVA pour demi-colonne.
- **Problème récurrent :** Véhicule de Yumy Pizza, très souvent stationnée sur la chaussée de la D562 Avenue de Grasse. Stationnement dangereux sur la voie de circulation, de la voiture du propriétaire (ou gérant) de la pizzeria. Un rappel sera envoyé par la Mairie.
- **Vieille route de Grasse :** Mêmes remarques : vitesse excessive. Il serait bon de faire des contrôles réguliers de vitesse par la police. Un riverain a suivi un bus à la demande qui roulait, en montée, à près de 60km/h. Cette remarque sera remontée au service concerné.
- **Chemin de Malmont-Figanières :** Poubelles bleu et jaune en nombre insuffisant. Manque un conteneur à papiers. Toujours les mêmes problèmes de conteneurs. Travaux d'aménagement succinct prévus.
- **Chemin de Blancon et chemin de Folletière :** Gros problèmes de circulation dus au stationnement de véhicules sur les plateformes refuge de dégagement. Faire respecter l'interdiction de stationner malgré la présence de panneaux de signalisation. Intervention de la police souhaitée. Vitesse excessive. Réponse : les plots sont régulièrement changés. Demande de passage transmise à la Police Municipale.

- **Chemin St Michel** : Est évoqué les problèmes de ce chemin, fort étroit et pour lequel la Mairie avait commandé des travaux d'élargissement qui n'avaient pas aboutis.

Note post-réunion : La Mairie organisera une réunion sur site avec les riverains afin de trouver une issue favorable aux difficultés rencontrées.

- **Chemin du Pas du Loup** : De très nombreux pins sont envahis de chenilles processionnaires. Quelle solution adopter pour y remédier ? Pas de solution collective possible de la part de la Mairie.
- **Chemin du Coutelet** : De très nombreuses incivilités (dépôt sauvage, déjections canines). Il faudrait renforcer la signalisation entre le lavoir et le chemin du Coutelet et nettoyer les bordures de ce chemin.
- **Boulevard Joseph Collomp** : Vitesse excessive malgré l'étroitesse de la voirie et le nombre croissant de véhicules. Il faudrait impérativement sécuriser l'endroit. Autre problème : 2 à 3 conteneurs sont condamnés. Réponse : Il y a un souci d'approvisionnement au niveau du fournisseur de DPVA.
- **Route de Montferrat** : Problèmes d'évacuation des eaux pluviales (inondations), le canal en surplomb déborde. M. Jean-Pierre SOUZA explique que le problème est dû au diamètre différent des tuyaux sous-dimensionnés (vers le Ch. des Areniers).

Possibilité de bassin de rétention d'eau au Vallon de la Riaille. Pas d'avancée significative, dû à la difficulté foncière rencontrée. Malgré la protection de la maison par des batardeaux, (dispositif ALABRI), la propriété devient un lac. Réponse : Des études sont menées par la Mairie, mais malheureusement il n'y a pas de solution miracle pour une habitation située en point bas.

- **Avenue de Grasse** : La prolongation du trottoir est prévue jusqu'aux conteneurs poubelles. Il faut savoir que le prix est de 1000 € du mètre linéaire, qu'il faut une emprise de 1,50 mètre pour le trottoir et 6 mètres de large pour la voirie. C'est pour cela qu'il n'est pas facile de créer des trottoirs plus loin sur cette avenue de Grasse. Le coût de cette prolongation de trottoir s'élève donc autour de 450 000€ (+/- 450m linéaire calculé selon le plan cadastral) qui s'impacte sur le budget de la Ville et non celui du Département.

Absence de ligne de bus urbain au 1653 avenue de Grasse. Le bus à la demande serait une solution, mais il faut réserver la veille. Pas pratique. Si on descend en ville à pied, que l'on fait des courses, remonter à pied n'est pas agréable. Et là, pas de solution de transport.

Après vérification auprès des services de la Dracénie, il est précisé que *les réservations sur le TAD urbain peuvent être prises le jour même, cependant, ne disposant que d'un seul véhicule ces réservations tardives ne peuvent être honorées que si elles sont susceptibles de se greffer sur des courses existantes ou en l'absence de course. La réservation anticipée reste donc le meilleur moyen d'obtenir la course souhaitée.*

Malgré la fin des travaux sur l'avenue de Grasse, il est à noter qu'il y a moins de circulation routière pour rejoindre la route militaire. Cette circulation s'était alors reportée sur la Vieille route de Grasse plus étroite. Il faudrait inciter fortement les conducteurs à réemprunter l'avenue de Grasse pour désengorger la Vieille route de Grasse.

A début de dans le tournant de l'Avenue de Grasse, au niveau des n°110, voitures stationnant régulièrement sur le trottoir obligeant les piétons de marcher sur la partie de la voie d'où arrivent les voitures descendantes, rendant cet endroit fort dangereux, tant pour les piétons que pour les voitures, qui doivent soit piler net, soit décrocher sans visibilité.

2) Évolution du PTE : La commission d'enquête publique apportera ses conclusions le 7 avril.

3) Point sur les travaux routiers en cours, et prévus :

- Chemin du Coutelet : Sera remis en état depuis le Bd Collomp vers le haut du chemin.
- Rue Labat : Reprise voirie et réseau.
- Rue Gabriel Péri : reprise voirie et réseau.
- Route de Montferrat : reprise voirie et réseau, jusqu'au chemin des Areniers.
- La priorité des travaux des bassins de rétention est faite sur Ste-Barbe, le Vallons des Tours. Début des travaux décembre 2025.
- Chemin St-Michel, prévoir l'élagage des arbres. Réponse : il y a des problèmes avec l'élagueur. Voirie à refaire. Réponse : quelques difficultés d'accès, le chemin ne fait que 2,50 m de large.
- Le boulevard des Remparts ne sera pas refait dans l'immédiat (2,5 millions d'euros). Il n'y aura pas de feux tricolores au carrefour du boulevard des Remparts et de l'Avenue de Grasse.
- Un aménagement du boulevard Cazelles et de l'avenue de Verdun est à l'étude.
- Un giratoire est envisagé dans l'avenir vers le commissariat de la Police nationale.

4) Retours et réactions sur les ateliers autour du PLU.

- **Le gabarit du PLU est engagé pour 10 ans !**
- La Mairie a obligation de construire 25% de logements sociaux. Actuellement on est à 18%. Pour les travaux de construction, il faut tenir compte de la capacité d'alimentation en eau et des capacités de voirie. La ville peut difficilement contester un permis de construire qui respecte les règles d'urbanisme en vigueur, sauf pour des dimensions de la voirie (4m de large au minimum). Il y a plus de difficultés à construire des maisons individuelles que des bâtiments.
- Voir les conclusions en fin de ce compte-rendu.

5) Réflexions sur l'aménagement du quartier Ste-Barbe.

- Sur le terrain Ste-Barbe, il est prévu un espace de loisir intergénérationnel. Végétaliser, valoriser l'espace, arborer etc.
- **Aller sur le site :** <https://jeparticipe.ville-draguignan.fr/dialog/imaginez-espace-detente-loisirs-ste-barbe>.
- Recueil de la parole des usagers sur zone, par des membres de la Mairie, les mercredis 2 et 16 avril à partir de 14 h 00 et le samedi 19 avril à partir de 9 h 00.

Prochaine réunion du quartier Nord, le 17 juin 2025 à 18 h 00 à la MSJ.

Fin de séance 19 h 50.

ANNEXE PLU

Compte-rendu des ateliers de novembre 2024

Les enjeux du PLU

Les ateliers participatifs du PLU (doc en annexe)

Les mercredis 6, 20 et 27 novembre 2024, la commune de Draguignan a organisé une série d'ateliers participatifs ouverts à tous dans la salle des Cordeliers de la mairie. Ces ateliers, rassemblant citoyens et acteurs locaux, se sont tenus dans le cadre de la phase de diagnostic de la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Ils avaient pour objectif d'échanger autour des enjeux actuels de la ville et d'identifier les attentes des habitants en matière de développement territorial.

Suite à une demande faite lors des ateliers, des éléments de diagnostic ou des informations chiffrées accompagnent cette synthèse. Ils permettent d'apporter un premier éclairage à des questionnements ou observations des participants mais ne constituent pas une réponse complète aux interrogations faites.

Organisation et ambiance des ateliers

Chaque soir, trois ateliers thématiques regroupant au total une vingtaine de participants étaient animés en sous-groupes par la Ville, l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise du Var (AUDAT) et le bureau d'études Planèd. Les participants, répartis par tables de 5 à 7 personnes, ont échangé dans une ambiance conviviale et constructive. Il est toutefois précisé que ces citoyens participaient à titre volontaire et ne représentent pas l'ensemble de la population dracénoise. Les personnes présentes étant majoritairement des retraités ou actifs n'ayant plus d'enfants à charge. Il est noté une plus forte mobilisation des habitants des quartiers périphériques.

SYNTHESE GLOBALE PAR ATELIERS

Atelier Bleu - Fonctionnement du quotidien. Discussions sur les transports en commun, les logements les services, et l'emploi.

Atelier Orange - Qualité de la ville et cadre de vie. Évaluations sur la qualité de vie, les espaces collectifs, et l'urbanisme.

Atelier Vert - Biens communs et ressources naturelles Points sur la gestion des espaces naturels, des ressources locales, et des préoccupations climatiques.

Atelier Bleu : Fonctionnement du quotidien

Cet atelier a porté sur les aspects pratiques de la vie des habitants :

- **Transports en commun** - Les participants ont une perception globalement positive des transports en commun mais présentent des attentes sur l'adaptation de la fréquence en fonction des besoins et le renforcement de la desserte des zones périphériques.

Les participants des quartiers centraux se concentrent sur l'optimisation des lignes existantes, tandis que les périphéries souhaitent des créations de lignes nouvelles.

«Les horaires actuels des bus ne sont pas adaptés à nos besoins quotidiens, surtout en soirée». Certains

participants évoquent l'augmentation de la circulation à certaines heures due aux constructions nouvelles et l'impact induit sur leur qualité de vie. Il est aussi proposé de mettre en place un parking relais sur le site de l'ancienne prison¹.

- **Emploi, commerces et services** - Les discussions ont mis en avant le besoin de redynamiser les commerces de proximité et d'offrir davantage d'opportunités professionnelles locales, notamment l'artisanat, le tourisme et l'hôtellerie. Un habitant a suggéré : « *Pourquoi ne pas favoriser l'installation de startups locales ?* », d'autres ont évoqués l'accueil d'industries vertes.

« *La ville a besoin de rester attractive* »

« *Elle possède un fort potentiel architectural et culturel* »

« *Il faut changer les habitudes d'ouverture des commerces en centre-ville* ».

Il est noté un manque de commerces pour les quartiers à l'Est et un besoin de réhabilitation des équipements sportifs voire de diversification de l'offre. Un futsal et un pôle aquatique sont proposés. Le manque d'une grande salle de concert est évoqué.

Les participants des quartiers centraux souhaitent des moyennes surfaces plus modernes, alors que ceux vivant dans les quartiers périphériques recherchent plus de services de mobilité ou de proximité tout en reconnaissant le choix assumé de vivre dans ces quartiers avec avantages et inconvénients.

Plusieurs participants ont également souligné le manque général de médecins et de spécialistes. Un habitant a déclaré : « *Il est difficile, voire impossible, de trouver un médecin traitant* ».

Lors des ateliers avec les quartiers centraux, il a été fait part de l'insécurité ressentie en centre-ville et l'ouverture d'un guichet de la police nationale en centre-ville a été suggérée.

- **Logements** - Les participants souhaitent qu'un équilibre se fasse entre la rénovation des logements en centre ancien et une densification modérée et adaptée des quartiers périphériques. Les jeunes, les seniors et les familles sont ciblés comme présentant le plus de besoin en logements que soit en accession ou en location.

Les participants s'accordent sur la nécessité de rénover les logements et de mobiliser les vacants en centre-ville mais évoquent aussi les problèmes d'insalubrité, de marchands de sommeil, du coût de la rénovation énergétique et des contraintes en secteurs patrimoniaux rendant les opérations difficiles.

Un participant indique que « *la rénovation et la mobilisation des vacants doivent se faire lors d'opérations globales portées par la « puissance publique » et non au coup par coup* »².

Un autre évoque la commune de Fayence qui a mis en place un moratoire sur les constructions nouvelles au regard de la ressource en eau.

Focus- Draguignan, ville dortoir ?

Ce terme a été récurrent dans tous les ateliers. Qu'en est-il réellement ?

La ville dortoir est entendue comme une ville sans activités où les habitants travaillent et consomment ailleurs.

Les indicateurs et éléments d'études ci-dessous apportent des premiers éléments de réponses.

^ Draguignan - pôle d'emplois

L'indicateur de concentration d'emploi permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace. Si cet indice est supérieur à 100 alors le nombre d'emplois proposés localement

¹ Le site de l'ancienne prison se situe en zone rouge du PPRI où la création de parking est interdite.

² La Commune de Draguignan est bénéficiaire du programme « Action Cœur de Ville » depuis 2018 dont un des axes prioritaires est l'habitat. Le centre-ville de Draguignan a fait l'objet de nombreuses interventions publiques en faveur de l'habitat au cours des dernières années, tant via des dispositifs incitatifs tels que l'OPAH-RU 2018-2023 que via des actions plus coercitives comme les Opérations de Restaurations Immobilières (ORI) ou les opérations de Résorption de l'habitat insalubre (RHI). Pour plus de renseignements : <https://acv.ville-draguignan.fr/habitat/> _ <https://www.ville-draguignan.fr/vivre-a-draguignan/habitat/>

est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi et le territoire considéré occupe une fonction de pôle d'emploi. Ce qui est le cas de Draguignan.

La Commune concentre 45 % des emplois de la Dracénie mais a vu son poids en termes d'emplois au sein de la Dracénie diminué depuis 2010.

Plus de 62% des actifs dracénois habitent et travaillent à Draguignan. Cette part est en diminution depuis 2010. A l'échelle de la Dracénie, 43% des actifs ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence. Cette part est de 48% pour Grasse et 58% pour Fréjus.

	2010	2015	2021
Nombre d'emplois de Draguignan	16 169	17 288	17 104
Part des emplois de Draguignan au sein de la Dracénie	47,8 %	47,5 %	45,5 %
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	14 041	15 568	14 882
Indicateur de concentration d'emploi *	115,2	111,1	114,9
Actifs ayant un emploi résidant et travaillant à Draguignan	66 %	65,4%	62,6%

* L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone. Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail, géographie au 01/01/2024.

^ Draguignan - pôle d'équipements et de services

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) approuvé en 2019 identifie les centres urbains régionaux, ayant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique, la formation, le développement des services et l'organisation des transports. Draguignan en fait partie tout comme Aubagne, La Ciotat Hyères, Cannes, Grasse, Gap et de Fréjus/Saint-Raphaël.

Draguignan de par sa position hors espaces métropolisés et son ancien statut de Préfecture possède un caractère urbain affirmé. Elle a un rôle à jouer dans la structuration du Var intérieur. Elle dispose d'équipements structurants rayonnant au-delà de la Dracénie notamment en termes de culture, de santé, de justice et de formation et d'enseignement.

Néanmoins, certains de ces équipements et services semblent difficiles à garantir sur le long terme que soit en niveau et qualité. A l'exemple de la fermeture ponctuelle du service des urgences. Par ailleurs, la Commune mise sur le développement de la formation avec le pôle d'enseignement supérieur en Dracénie, de la politique d'équipements culturels et l'amélioration de l'offre d'équipements sportifs.

^ Draguignan - pôle commercial

Source : Le cabinet d'études Bérénice a conduit deux études commerciales sur la Commune en 2016 et en 2024.

Draguignan apparait comme une destination commerciale à part entière mais de faible rayonnement qui reste fortement concurrencée par l'offre littorale où les pôles bien desservis par l'A8.

En 2016, il était noté un manque évident d'enseignes nationales soit 15% en moins par rapport à d'autres villes de même strate, c'est-à-dire un déficit d'une cinquantaine d'enseignes. L'absence de locomotive alimentaire ou textile solide et une image négative du centre-ville achevant la dépréciation de la Ville.

Aujourd'hui, cette image négative s'est renversée au regard de la stratégie mise en place par la Ville pour redynamiser le commerce associée à une démarche globale de requalification des espaces publics (voies piétonnes dernièrement) et de renforcement de la politique culturelle. La Ville dispose d'une offre équilibrée entre les commerces de proximité et les commerces de destination (équipements à la personne notamment). Par exemple, les flux piétons mesurés en centre-ville sur une semaine type indiquent que 56 % de ces visiteurs sont Dracénois (source MYTRAFFIC 2023).

Atelier Orange : Qualité de la ville et cadre de vie

Les discussions ont abordé :

- **Qualité de vie** : Les participants ont une opinion mitigée du cadre de vie qui continue de se dégrader. Ils regrettent « l'excès de bétonisation » et les effets négatifs liés : bruit, pollution, intensification de la circulation automobile, manque de végétalisation, mauvaise intégration des collectifs, etc.

Des participants, à propos des constructions : *« on coupe, on coupe, on coupe. On monte, on monte, on monte. On chauffe, on chauffe, on chauffe »*.

La question de la végétalisation et de la lutte contre les îlots de chaleur urbains est plus présente chez les participants des quartiers centraux.

Les groupes évoquent également une volonté de redynamiser le centre-ville et de développer les transports en commun avec un maillage de modes doux à sécuriser. Une participante indique que les touristes utilisent aussi les transports en commun et que cela fait partie des facteurs d'attractivité d'un territoire.

Pour les participants des quartiers périphériques : *« Draguignan est une ville moyenne, on s'en contente »*. Si la culture est bien développée d'autres aspects sont à améliorer comme la sécurité en centre-ville, l'entretien des voiries, la propreté urbaine ou le respect des obligations légales de débroussaillage.

Si l'eau est à la fois facteur de désordre et un atout, les participants déplorent son manque de mise en valeur et le défaut de gestion des eaux pluviales.

Les participants des quartiers Est font part de leur inquiétude vis-à-vis du projet de pôle de transition énergétique.

À la question sur le choix des critères d'une bonne qualité de vie ceux relatifs à une ville des proximités (lieux de vie, de loisirs ou de travail) font consensus dans tous les groupes.

Espaces publics, espaces collectifs : Les questions de végétalisation et de l'accès et mise en réseau des espaces verts sont récurrentes.

Aussi, l'ensemble des groupes présentent des attentes pour que la ville dispose de plus d'espaces verts notamment dans l'hyper centre et d'aménagements collectifs y compris cyclables : cours végétalisées, jardins collectifs, places publiques, trottoirs. L'idée de faire de la place Azémar un lieu public fédérateur est avancée. Proposition est faite d'une requalification du boulevard Foch, d'une végétalisation du boulevard Clémenceau et du parking Louis Go. La démolition de maisons sur la route de Monteferrat pour laisser la place à des parcs publics est envisagée.

Les participants des quartiers centraux souhaitent des lieux de vie plus conviviaux pour renforcer les interactions sociales. Les participants des périphéries mettent l'accent sur des équipements de loisirs familiaux et appellent à la vigilance sur la conservation de la mémoire des cheminements lors de constructions nouvelles.

La fréquentation des lieux culturels et sportifs est mise en avant, mais une demande émerge afin de mieux répartir les infrastructures sur le territoire.

A noter que nombre de participants déclarent se rendre sur les grands lieux de promenade (Sainte-Barbe, Malmont, trouée verte, vigne à vélo) à pied ou en vélo et que le centre-ville est un lieu de flânerie.

- **Urbanisme/Formes bâties** : Les participants veulent préserver l'harmonie architecturale et l'identité provençale tout en modernisant certains quartiers. « *L'histoire de Draguignan doit vivre dans son architecture, mais il faut aussi penser aux jeunes !* », a noté un participant. Un autre déclare « *il faut garder le cachet tout en conservant une dimension humaine* ».

Pour les participants les formes urbaines participent à la qualité de vie et à l'attractivité touristique tout comme la réduction de la place de la voiture dans l'espace public. La question du bien vieillir dans son quartier a été abordée dans les quartiers résidentiels.

La question de la densité se pose en terme de formes urbaines et d'adaptions aux caractères des quartiers. Certains participants évoquent la nécessité de stopper l'inflation de logements (Collettes) mais aussi l'étalement urbain et l'artificialisation des sols et de préserver les terres agricoles. Les habitants du centre demandent une rénovation des bâtiments anciens et rejoignent les autres participants sur la limitation de la densité et la préservation des quartiers pavillonnaires. Si le quartier s'y prête, un participant propose des bâtiments en R+2, R+3 maximum avec un stationnement en toiture si secteur inondable.

Selon l'ensemble des groupes, la qualité d'un logement est d'abord liée à son confort thermique, à son coût notamment au regard des dépenses en énergie et à sa végétalisation. Certains évoquent aussi l'intégration de principes bioclimatiques, de l'absence de vis-à-vis ou des aides pour stocker l'eau d'arrosage des jardins en période de sécheresse. Ces mesures permettent aussi d'accompagner qualitativement la ville qui se renouvelle et se combinent avec le développement des mobilités douces, une place de la nature en ville repensée. La mixité des fonctions et les éco-quartiers sont cités par certains participants.

Focus - Augmentation de population et augmentation du trafic routier

Pour mémoire Draguignan concentre 35 % de la population et 45% des emplois de la Dracénie. C'est l'unique pôle de formation supérieure et hospitalier de la Dracénie et la Commune possède le plus important parc d'activités économiques. La voiture est le mode de déplacement principal des actifs.

Une circulation congestionnée apparaît lorsque le point critique, au-delà duquel la demande de déplacements dépasse la capacité de l'infrastructure, est atteint. Ce phénomène apparaît notamment aux heures de pointe.

Plusieurs causes peuvent conduire à l'atteinte du point critique dont l'augmentation de la population et du parc motorisé ou l'amplification des déplacements domicile-travail.

^ Une croissance de population qui décélère mais atteinte d'un seuil démographique qui doit questionner la capacité des équipements et infrastructures du territoire

Sur les 10 dernières années (2010-2021), Draguignan a connu une croissance de population modérée au regard de la croissance des années 1990-2010. Croissance quasi nulle sur la période 2015-2022. La ville compte aujourd'hui près de 41 000 habitants.

Draguignan	1982	1990	1999	2010	2015	2022
Population	26 667	30 183	32 829	36 391	40 278	40 789

Source : Insee, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

	1990-2010	2010-2021
Croissance de la population	+ 6 208	+ 4 398
Taux de croissance de la population	+ 21%	+ 12%

Source : Insee, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

^ La voiture, mode de déplacement principal des actifs

Sur l'ensemble de la Dracénie, 82% des actifs déclarent utiliser la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Pour les actifs dracénois, cette part est de 78%. Loin derrière se trouve la marche à pied avec 10% des actifs dracénois l'utilisant. Pour rappel, 62% des actifs dracénois ayant un emploi travaillent à

Draguignan.

^ Une augmentation des flux de navetteurs*

* Navetteur : Personne qui effectue l'aller et le retour entre son domicile et son lieu de travail

Les flux de navetteurs sur la Commune ont augmenté au cours de la période 2011-2021 illustrant un phénomène généralisé à l'échelle de la France.

3 868 actifs Dracénois se déplacent à l'extérieur de la Commune en 2021 contre 3 140 en 2011. Dans le même temps en 2021, 5 513 actifs viennent travailler à Draguignan contre 4 884 en 2011.

Le flux des actifs Dracénois travaillant à l'extérieur se dirige principalement vers Montferrat, Trans-en-Provence, Le Muy, Les Arcs, Fréjus. Le flux des navetteurs s'est renforcé en 2021 vers les communes attractives de la Dracénie (Trans en Provence, les Arcs, Vidauban) ou l'Est Var (Fréjus, Sainte-Maxime, Roquebrune sur Argens) et Toulon.

Sur la même période, le flux des actifs venant travailler à Draguignan vient principalement de la Dracénie (Figanières, Lorgues, Les Arcs, Vidauban, Flayosc, Trans-en-Provence) et de Fréjus. Le flux des entrants en provenance du Luc, de Fréjus, des Arcs, de Vidauban et de Flayosc a augmenté entre 2011 et 2021.

Actifs Dracénois travaillant à l'extérieur de Draguignan

Actifs Dracénois sortants vers	Figanières	Flayosc	Saint-Raphaël	Le Luc	Vidauban	Toulon	Roquebrune-sur-Argens	Sainte-Maxime	Lorgues	Puget-sur-Argens	Montferrat	Trans-en-Provence	Le Muy	Les Arcs	Fréjus	Total
2011	103	106	121				122	109	219	203	436	458	520	299	446	3 140
2021			102	119	136	153	153	155	211	245	421	501	524	566	583	3 868
Evol 2011-2021			-19				31	46	-8	42	-15	43	4	267	137	728

Sources : Source(s) : Insee, Recensement de la population 2021, 2011 exploitations complémentaires. Flux de mobilité déplacements domicile-travail (seuil : flux > 100)

Actifs entrants sur Draguignan

Origine des actifs venant travailler à Draguignan	Le Cannet-des-Maures	Villecroze	Montferrat	Taradeau	Saint-Raphaël	Ampus	Salernes	Roquebrune-sur-Argens	La Motte	Callas	Le Luc	Le Muy	Figanières	Fréjus	Lorgues	Les Arcs	Vidauban	Flayosc	Trans-en-Provence	Total général
2011	nd	nd	116	123	108	182	180	156	212	nd	116	292	390	198	528	468	442	605	770	4884
2021	103	109	nd	120	126	146	185	191	193	197	223	279	298	355	492	536	605	666	690	5513
Evol 2011-2021	nd	nd	nd	-3	18	-36	5	35	-19	nd	107	-13	-92	157	-36	68	163	61	-80	629

Sources : Source(s) : Insee, Recensement de la population 2021, 2011 exploitations complémentaires. Flux de mobilité déplacements domicile-travail (seuil : flux > 100)

^ Une circulation révélatrice de l'organisation et attractivité de la Ville

Une étude de circulation a été menée sur la Commune en 2021 hors confinement. Les données de trafics alors relevées font état d'un niveau de trafic cohérent et équivalent aux niveaux observés en 2016. L'étude de 2021 indique que dans l'ensemble, le réseau est suffisamment dimensionné pour absorber le trafic existant et identifie les principaux secteurs générant des difficultés de circulation de manière répétitive en

période de pointe (8h-9h et 17h-18h) :

- Le secteur du giratoire Pompidou/Brossolette qui accueille les flux entrants et sortants vers Lorgues-Flayosc auxquels s'ajoutent les flux inter-quartiers allant de l'hôpital à Saint-Léger. La route du Col de l'Ange accueille un important trafic révélateur du flux des navetteurs venant de Flayosc, Lorgues ou Salernes.
- Le carrefour de l'Hermentaire accueillant les flux transitant par la ZAE de Saint-Hermentaire afin d'éviter le centre-ville (axe Lorgues/Flayosc - Trans en Provence) ou ayant pour destination la ZAE.
 - L'entrée de ville Est (carrefour Charles de Gaulle, giratoire CGR, carrefour Juin/Car not/1^{ère} armée) accueillant les flux entrants et sortants vers Trans en Provence/A8, les flux de transit Hôpital/Sainte-Barbe et les déplacements vers les établissements et les équipements scolaires et sportifs sur le Bd Léon Blum. Boulevard souvent cité dans les ateliers comme très engorgé du fait des nombreux programmes de logements récemment implantés dans le quartier.

Axes routiers	Sens de circulation	Heure de pointe 8h -9h	Heure de pointe 17h - 18h
Bd Léon Blum		1 450	1 520
		1 240	1 740
Avenue du Général de Gaulle		1 240	1 250
		1 230	1 310
Route du Col de l'Ange		2 790	2 110
		1 680	3 070

Source - Étude de circulation urbaine et péri-urbaine - SYSTRA – 2021

Atelier Vert : Biens communs et environnement

Cet atelier s'est concentré sur les questions environnementales et sur le patrimoine naturel et paysager.

- **Espaces naturels, agricoles, patrimoine et paysage** : L'ensemble des participants présentent des inquiétudes face à une urbanisation jugée excessive dénaturant les paysages et sans mise en adéquation des équipements et services. Ils appellent à protéger les terres agricoles et forêts.

À propos de l'agriculture, un manque de connaissance et de mise en valeur est évoqué. Diversification, jardins éducatifs et circuits courts sont proposés.

Les participants des quartiers centraux évoquent davantage le besoin d'intégrer des espaces naturels au tissu urbain.

Les participants des zones périphériques souhaitent des politiques plus strictes contre l'urbanisation démesurée, surtout dans les quartiers Est, tout en permettant de faire évoluer les constructions existantes de manière mesurée.

Attachés à leur paysage et patrimoine, les participants appellent à une plus grande mise en valeur des paysages. Si le patrimoine bâti est suffisamment protégé notamment en centre-ville, certains participants déplorent le manque de préservation du patrimoine vernaculaire souvent détruit au cours d'aménagements ou constructions diverses. Le parcours du chemin de la Clappe est cité en bon exemple d'aménagement d'un milieu naturel ouvert au public. Les participants identifient le site de Sainte-Barbe comme pouvant faire l'objet du même type d'aménagement afin d'en faire un espace accessible à tous.

- **Ressources locales** : La gestion de l'eau est perçue comme une priorité que ce soit en termes de pollutions ou de gestion pluviale.

Pour les groupes, les efforts faits en matière de gestion des eaux pluviales ne sont pas suffisants. Certains participants indiquent que des problèmes persistent sur le chemin des Tours et que l'Avenue Koenig bien que requalifiée a été de nouveau endommagée par le ruissellement. Les participants des quartiers centraux sont conscients des délais entre la décision et la réalisation des travaux ou

aménagements.

La question de la disponibilité de la ressource en eau semble peu préoccupante dans les groupes au regard de la présence du Canal de Provence. Néanmoins, les participants formulent des propositions concrètes pour améliorer sa préservation, comme des possibilités de développer le stockage des eaux pluviales et de le rendre obligatoire pour les constructions nouvelles. Certains réclament un meilleur contrôle des forages lors des épisodes de sécheresse. Un autre déclare « *Si nous perdons notre eau, nous perdons notre avenir.* ».

Le développement des énergies renouvelables est accepté sous conditions de développer essentiellement le photovoltaïque sans dénaturer les paysages. Il est à rendre obligatoire et à faire sur les toits des bâtiments.

- **Santé et climat** : Les participants présentent une sensibilité au développement durable et à la lutte contre les effets du changement climatique.

Certains constatent une dégradation de la qualité de l'air, « *un voile de couleur jaune marron en hiver* », qu'ils attribuent à l'augmentation de la circulation automobile en lien avec l'augmentation de la population favorisée par une trop grande construction de logements.

Dans les groupes, des inquiétudes vis-à-vis de nuisances possibles engendrées par le projet de pôle de transition énergétique sont exprimées. Sur les déchets, les participants des quartiers Est souhaitent une révision de la localisation des Point d'Apport Volontaire (PAV).

Pour les participants, la limitation des Gaz à effet de Serre (GES) passent par le développement des transports en commun (rotation, desserte, gratuité) et l'amélioration des infrastructures piétonnes et cyclables (sécurité, mobilier, mise en réseau).

L'ensemble des groupes jugent que la Ville est insuffisamment préparée au changement climatique. Les actions prioritaires à mener seraient de limiter l'imperméabilisation des sols voire de désartificialiser et de renforcer la présence de la végétation dans la Ville y compris la continuité de la trame verte. La gestion du pluvial et l'emploi de matériaux adaptés étant des priorités secondaires.

Les participants des quartiers urbains expriment une priorité pour des solutions climatiques visibles (plus d'arbres, ombrages, etc.).

Focus - Qualité de l'air

Les participants ont constaté une diminution de la qualité de l'air essentiellement due au trafic routier. Les données du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) révèlent qu'effectivement le secteur du transport routier est le plus grand contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Si ces GES sont en nette diminution, le ralentissement de cette baisse les dernières années implique de renforcer les mesures à prendre pour une mobilité durable.

PCAET approuvé le 25 juin 2024 - Diagnostic

Les données du PCAET indiquent que le secteur des transports routiers représente près des deux tiers des émissions de GES du territoire (67%).

Entre 2007 et 2019, les émissions de GES ont globalement diminué de 15%. (On peut noter l'impact de l'année 2020, principalement sur les transports routiers, qui se traduit par une diminution globale des émissions de 11% entre 2019 et 2020).

Le cas du transport routier, avec -9% d'émissions, est intéressant car bien que ne diminuant pas beaucoup en valeur relative, il diminue beaucoup en valeur absolue (25 300 t_{eq}CO₂/an) et explique à lui seul 36% de la baisse totale des émissions de DPVA entre 2007 et 2019. Il est à noter que cette baisse s'est produite malgré l'augmentation de la population de 9% entre 2007 et 2019 et l'augmentation de 10% du nombre de véhicules entre 2012 et 2019, passés de 63 630 à 69 696.

La baisse des émissions de GES est relativement importante sur l'ensemble de la période étudiée mais

stagne depuis plusieurs années. Ainsi, sur les 7 ans de la période 2012-2019, la baisse des émissions est de 7%.

Focus - Eau potable

Les épisodes de sécheresse sont de plus en plus fréquents et débutent plus tôt dans l'année.

En Dracénie, les années 2022 et 2023 ont été marquées par des épisodes de sécheresse durable au moment où la demande en eau est la plus forte.

Les précipitations du printemps 2024 ont permis de redonner un niveau normal aux nappes phréatiques de la Dracénie. Mais en prévision d'une évolution climatique susceptible de voir se multiplier ce type d'événement, les collectivités doivent mettre en place des moyens permettant la sécurisation de la ressource en eau et la continuité du service.

Entre 2022 et 2024, la consommation d'eau à Draguignan et plus globalement en Dracénie est en baisse grâce à l'amélioration des rendements et aux efforts consentis par tous.

400 000

Draguignan - Estimation mensuelle de la consommation d'eau potable

Source : DPVa- Direction de l'eau et de l'assainissement (DEA)

350 000

300 000

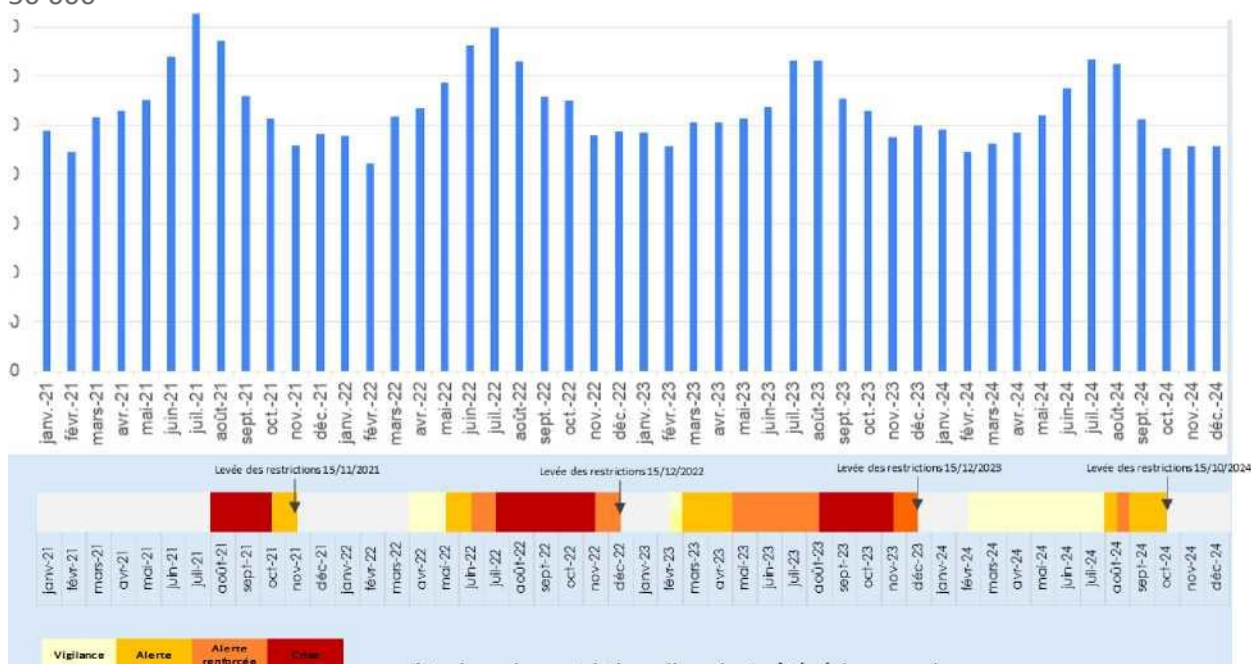
250 000

200 000

150 000

100 000

50 000



Historique des restrictions d'eau {« Arrête secheresse »}

Source : <https://vigieau.gouv.fr/donnees>

CONCLUSION

Ces ateliers ont permis de révéler les attentes et visions des Dracénois sur leur territoire. Les participants reconnaissent « qu'on ne fait pas rien mais on peut faire mieux et plus loin ».

Certaines thématiques sont transversales et présentes dans tous les ateliers comme les mobilités, l'urbanisme avec les questions de densité, de formes urbaines et de logements (Pour qui ? Comment ? Où ?), la végétalisation ou la place de la nature en ville et la ressource en eau.

Ces thématiques ont aussi permis d'aborder les enjeux de santé humaine et les éléments altérant le cadre de vie, ceux de sobriétés (foncière, énergétique, etc.), d'une ville des proximités et du bien vivre en ville.

L'ensemble de ces réflexions alimentera le travail de définition des enjeux et des orientations pour

l'évolution future du territoire dracénois.

D'autres thématiques comme la propreté, l'entretien des voies ou la sécurité, les obligations de débroussaillage sont à aborder dans d'autres cadres municipaux.