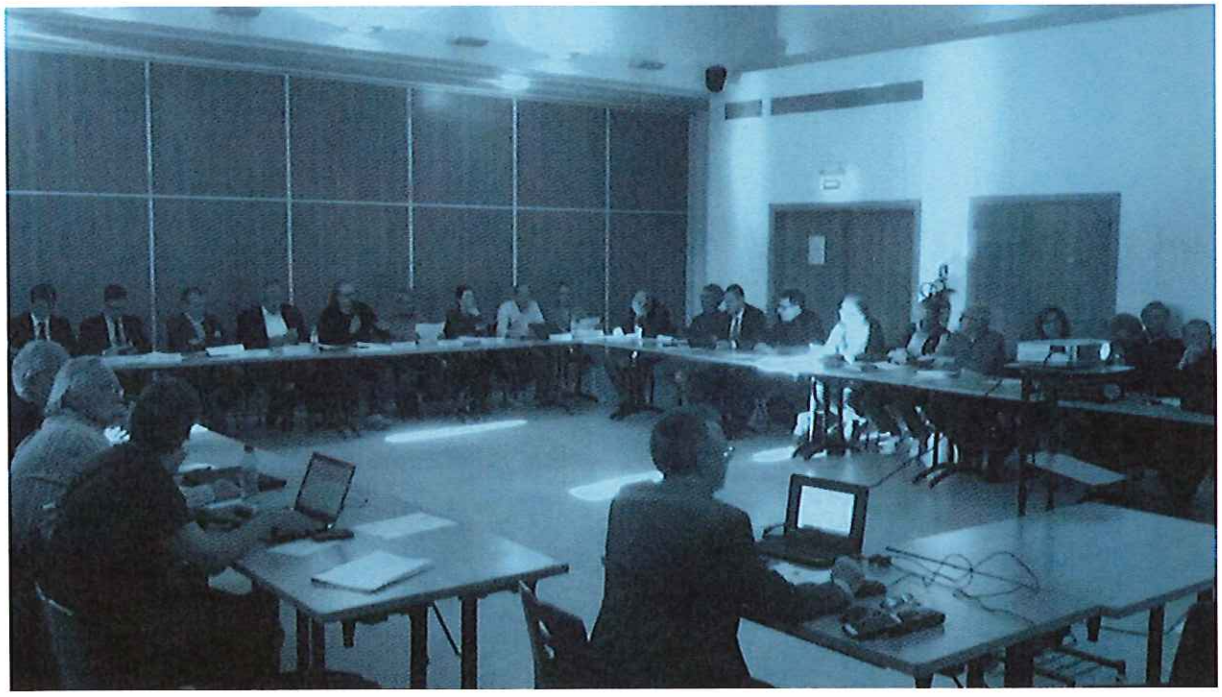
CARNET DU SUIVI DES AVIS

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA CASA

MANDAT 2014-2020

TOME II

2018-2019



LISTE ET SUIVI DES AVIS EMIS PAR LE CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA CASA 2018-2019

	Titre de l'avis	Vote en assemblée plénière au CdD	Transmission à la CASA	Suivi de l'avis
	Politique générale des transports	26-04-2018	27-04-2018	Suivi à prévoir en liaison avec l'avis concernant la révision du PDU de mai 2019, et les débats du colloque CAP AZUR de décembre 2019, courant 2020.
	Avis sur l'Etat Initial de l'Environnement	26-04-2018	27-04-2018	Retour fait par le Directeur de la CASA Aménagement, Environnement et Connaissance du territoire lors du bureau du 06/06/2019. Cet avis est une étape dans la démarche de révision du SCOT. Son suivi est à mettre en perspective avec la poursuite de cette révision et le calendrier 2020. La note technique en réponse à l'avis est à la suite de ce tableau.
	Avis sur le tourisme durable	21-05-2019	07-06-2019	A prévoir début 2020.
	Avis des risques dus au changement climatique et adaptation des villes	21-05-2019	07-06-2019	A prévoir début 2020
	Révision du PDU	21-05-2019		A prévoir avec le suivi de l'avis sur la politique générale des transports, et aussi en lien avec les débats à l'occasion du colloque CAP AZUR (début 2020).

Point sur le suivi des avis de 2015-2017 :

Gestion du risque inondation sur le territoire CASA – Bassin versant de la Brague	Compte tenu des enjeux du sujet, du caractère planificateur de la mise en œuvre de cette compétence, et de son transfert des communes à la CASA au 1er janvier 2018, le suivi est toujours de rigueur. Plusieurs comités se sont tenus depuis l'adoption de l'avis en juin 2015, dont trois sur la période 2018-2019. A la suite du dernier comité (octobre 2019), le CDD a sollicité la CASA pour le SMIAGE (opérateur public pour cette compétence à l'échelle du Département) communique davantage sur l'état de réalisation des actions du PAPI.
Avis sur la maitrise de l'énergie	Solliciter le service pour savoir s'il y a des éléments complémentaires au premier suivi de mars 2017.
Le plan paysage	Un bilan de ce plan devra être demandé à la CASA courant 2020.
Aménagement de chemins piétonniers sur le territoire de la CASA **et** **Création et aménagement d'un réseau cohérent de pistes cyclables sur le territoire de la CASA**	Suivis terminés ou à intégrer avec les avis concernant la politique des transports et la révision du PDU en posant la réflexion à une échelle interterritoriale.
Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et nouvelle gare ouest A-M. Participation à la concertation publique 2016 initié par le maître d'ouvrage SNCF RESEAU	Suivi terminé mais poursuivre la veille concernant la troisième voie littorale et le quatrième quai en gare d'Antibes.
Propositions d'actions sur le programme de Développement Durable	Suivi terminé, un bilan des actions de programmation pourra être présenté, courant 2020.
Travaux sur le SCAN	Suivi toujours en cours à travers la poursuite de la participation aux ateliers « d'open-lab » à intervenir au deuxième semestre 2020.
Les entreprises et leur territoire	Un comité de suivi s'est tenu en mai 2018. L'élément essentiel préconisé par le CDD était de développer davantage la communication concernant la CASA et de voir quels évènements pouvaient faire la promotion du territoire. Un retour va être demandé à la CASA concernant l'impact positif d'une année consacrée aux festivités des cinquante de Sophia.

AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL
" TRANSPORTS, DEPLACEMENTS ET POLITIQUE DE LA VILLE "

Rédigé par
Laurence BRIFFA, Vice-Présidente en charge du groupe

la Politique générale des Transports CASA

AVIS proposé au vote de l'assemblée plénière du conseil de développement réunie
le 26 avril 2018

SOMMAIRE

1. *Le développement de l'offre de transports urbain sur le secteur d'Antibes, pour préfigurer le réseau qui sera associé au bus-tram*
2. *La modulation de l'offre de services pour répondre aux besoins de déplacements*
3. *Le développement du covoiturage dynamique : 3.1-Ridygo, 3.2-Instant System, 3.3-Klaxit*
4. *Le développement du vélo à assistance électrique & IKV*
5. *L'intermodalité*
6. *La création de parcs relais le long de la voie du bus-tram*
7. *Le télétravail : 7.1-JCE ASA*
8. *Développer la marche à pied, et les aménagements piétonniers*
9. *Communauté Vélo Sophia*

Annexes

1. – DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN SUR LE SECTEUR D'ANTIBES, POUR PRÉFIGURER LE RÉSEAU QUI SERA ASSOCIÉ AU BUS-TRAM

- Oui pour le développement de l'offre de transport urbain sur le secteur d'Antibes, mais pourquoi limiter celui-ci uniquement sur ce secteur ?
- Quid du reste du territoire, jusqu'à Sophia Antipolis, par exemple ? Puisque le bus-tram reliera Antibes à Sophia.
- Présentation « *Restructuration du réseau Envibus* ».
- Il faudrait que les transports en commun soient plus fiables, plus efficaces et accessibles, qu'ils aient de meilleurs services ; afin de transférer l'usage des voitures vers celui des transports en commun.

envibus

2. – MODULATION DE L'OFFRE DE SERVICES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS

- Nécessité d'avoir accès aux résultats d'enquêtes et statistiques des services de la **CASA**, sur l'évaluation des déplacements sur le territoire, et les retours d'expérimentation des usagers ; afin de connaître réellement leurs besoins :
  - Des véhicules autonomes ➔ Assez bien acceptés
  - La navette Icilà ➔ Toujours très utilisée
  - La navette Illico RESTO, pendant les pauses déjeuner ➔ Quasiment pas utilisée
  - Sophia STOP : pratique de l'auto-stop encadré, pour effectuer le dernier kilomètre ➔ Peu connu
- Comme pour la ligne du 230, Nice->Sophia, pourquoi ne pas créer des lignes grands axes, avec Grasse->Sophia, Cannes->Sophia ?
- Sur l'A8, il faudrait créer des voies dédiées aux bus (*Mais pas sur la Bande d'Arrêt d'Urgence*), sur de réelles voies côté gauche) ; pour le covoiturage et les taxis. Comme à Los Angeles, où cela existe depuis nombreuses années.
- Via le nouveau **Pôle Métropolitain Ouest06**, pourquoi ne pas regrouper toutes les AOT(U) en une seule AOT Ouest06, afin que tout soit cohérent : un seul titre de transport, pas d'attente entre deux changements de secteurs
- Besoin d'uniformiser les titres de transport via un seul support ; comme la création du Compte Mobilité, à **l'Agglomération Mulhouse-Alsace**, par exemple ; info détaillée en *Annexe 1*

3. – DÉVELOPPEMENT ET DÉMOCRATISATION DU COVOITURAGE DYNAMIQUE

Depuis maintenant plusieurs années, le covoiturage ne cesse de se développer, notamment pour le covoiturage moyenne et longue distance (Via BlablaCar), s'étant même démocratisé. Cependant, le covoiturage courte distance ou de proximité se fait plus timide, avec l'éclosion de plusieurs solutions, fonctionnant différemment, ne facilitant pas la création d'une « masse critique », un enjeu névralgique du covoiturage.

En France, le covoiturage domicile-travail ne représente qu'environ 3 % des déplacements domicile-travail. Dans le cadre de **l'amélioration des déplacements, le Département des Alpes-Maritimes** s'est mobilisé sur cette question, en partenariat avec **la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'ADEME.**

Ainsi, un appel à projets « **Solution de covoiturage dynamique** » s'adressant aux entreprises, auto-entrepreneurs ou aux associations, a été lancé par le Département, afin de mettre en avant des solutions de covoiturage dynamique sur l'ensemble du département, incluant **Monaco**, en « **labellisant** » les applications de covoiturage répondant aux besoins du territoire.

Les lauréats « labellisés » ont été gratifiés d'un prix dans le cadre de cet appel à projets, remis le 5 avril 2018 par **Charles-Ange GINESY** (Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes), en présence notamment de **Jérôme VIAUD** (Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse), **Gérard DELHOMEZ** (Vice-Président de la CAPG, en charge des déplacements), **Thierry OCCELLI** (Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, en charge des déplacements) ; et **bénéficieront d'une communication institutionnelle de l'ensemble des partenaires, courant 2018.**

- 1er prix : **INSTANT SYSTEM** - pour son application **Boogi** www.boogi.fr
- 2ème prix : **SCITY.COOP** - pour son application **RidyGo** www.ridygo.fr
- 3ème prix : **KLAXIT** - *ex-WayzUp* www.klaxit.com

A noter que **ces trois lauréats sont interopérables** et que les deux premiers sont sophipolitains !

Egalement, **Boogi** et **Ridygo** axent leurs services autour de la multimodalité ; **Ridygo**, plus précisément sur l'économie sociale et solidaire, avec des chèques covoiturages pour entreprises. Et la start-up **Klaxit**, est plutôt tournée vers le monde des zones d'activités des entreprises. (*Voir pages suivantes*).

- *Multi sources, dont Ecobiz du 9 avril 2018* - ***Voir Annexe 2***
- *NB : Il existe aussi, un covoiturage entre parents (Cmabulle, Zouzoucar) ; et les associations sportives et culturelles, sont intéressées par le covoiturage dynamique*

3.1 – LE CHÈQUE COVOITURAGE BY SCITY.COOP LABELLISÉ « FRENCH MOBILITY » POUR ENCOURAGER LE COVOITURAGE DANS LES ENTREPRISES

A l'occasion de la matinée de l'innovation organisée le vendredi 26 janvier 2018 par **Elisabeth BORNE**, Ministre chargée des Transports, le Gouvernement a récompensé 13 solutions innovantes de mobilité dans les territoires, dont le projet **Chèque Covoiturage** qui est lauréat du prix « **French Mobility** ».

Chèque Covoiturage, projet porté par la **société coopérative Scity.coop** est lauréat « French Mobility » dans la **catégorie mobilité partagée**. Les Chèques Covoiturage sur le modèle des titres restaurant, permettent aux entreprises d'inciter leurs salariés à se déplacer autrement que seuls dans leur véhicule, en finançant tout ou partie de leurs trajets.

Simple pour l'employeur, ces chèques dématérialisés leurs permettent une prise en charge financière des **trajets réellement effectués en covoiturage** par les collaborateurs. Utilisant la technologie Blockchain, Chèque Covoiturage peut être **interopérable entre différents opérateurs** et propose une **gouvernance coopérative** impliquant l'ensemble des parties prenantes du projet (Opérateurs, institutions, collectivités, ...). Il a été **expérimenté en Région PACA**, notamment auprès d'acteurs de l'**Economie Sociale et Solidaire**. La démarche présente un **fort intérêt pour les entreprises**, car elle peut être intégrée dans le cadre des **Plans De Mobilité** (PDM), et d'une politique d'achats responsables liée par exemple à une **stratégie RSE**.

L'objectif à travers cette offre est de répondre aux enjeux environnementaux et sociaux liés à la mobilité, et de contribuer aux changements des habitudes de déplacement pour réduire l'autosolisme (Une seule personne dans la voiture), et les émissions polluantes.

Cette première édition des prix « French Mobility » qui fait suite aux Assises nationales de la mobilité *« vise ainsi à **valoriser et encourager l'émergence de toutes les formes d'innovations au service d'une mobilité du quotidien** plus solidaire, plus soutenable, plus propre, plus partagée, plus connectée, plus intermodale. »* Le transport est aujourd'hui le premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre en France. C'est aussi un secteur en pleine transformation, avec le développement des mobilités douces. Les innovations qui contribuent à la transformation de la mobilité au quotidien seront au cœur du projet de loi d'orientation des mobilités, actuellement préparé par le Ministère des Transports .

- *Chèque Covoiturage de Scity.Coop labellisé « French Mobility », pour encourager le covoiturage dans les entreprises*
- *BA06 event - Elevator Pitch - Ridygo by Scity Coop 2018*

ridygo

3.2 – LANE, LE COVOITURAGE PAS PAREIL D'INSTANT SYSTEM

La start-up basée à Sophia Antipolis teste un service domicile-travail développé notamment avec une autre start-up Ecov, ainsi qu'avec la **Métropole de Lyon** qui s'exonère de la mise en relation habituelle. Une nouvelle façon d'adresser les besoins de mobilité. Sans jeu de mots, c'est ce qui s'appelle passer à la vitesse supérieure. Alors qu'elle développe un système de co-voiturage dynamique, qu'elle adresse aussi bien le BtoB que le BtoC, Instant System en rajoute une couche dans la façon d'adresser les besoins de mobilité.

En alliant le savoir-faire d'Ecov - une start-up de l'ESS (Economie Sociale et Solidaire) - en matière de **mobilier urbain dédié au covoiturage**, et l'expertise d'Instant System en matière d'**intermodalité**, les deux startups ont ainsi mis au point Lane, un service qui reprend les codes du co-voiturage dynamique. Sauf qu'ici c'est la mise en relation qui joue la carte de l'innovation.

Quand le mobilier urbain s'en mêle

Concrètement, Lane s'appuie sur trois éléments. Tout d'abord, **des lignes de covoiturages ont été définies à heures fixes**, le matin au moment de l'embauche, de 6h30 à 8h30 et le soir de 16h à 19h. Sur la route, aux extrémités de chaque ligne, des stations de covoiturage sont installées. Leur rôle : permettre aux conducteurs et aux passagers de se retrouver, sans gêner la fluidité du trafic.

C'est pour réserver que la start-up innove : si cela peut se faire via l'application dédiée, c'est également possible via des bornes connectées dans les stations ; ce qui **permet aux personnes non équipées de smartphone de pouvoir acheter leur ticket de covoiturage**.

Connectés à l'application, **les panneaux lumineux disposés le long des routes, informent** le conducteur que des covoitureurs sont prêts à faire la route avec eux, tandis que ces mêmes panneaux préviennent le passager de l'arrivée du covoiturage demandé. Ou, comment tirer profit d'un mobilier urbain connecté, évidemment réactif et visible depuis la route ?

Testée pour être approuvée

Développée avec la **Métropole de Lyon** et la **Communauté d'Agglomération Pays d'Isère**, **Lane** est pour l'heure en phase de tests. Elle compte rassembler pour cela une communauté de bêta-testeurs conducteurs, puis se sera au tour de la création de la communauté bêta-testeurs usagers.

Une étape nécessaire pour les derniers réglages, mais qui est prévue pour être rapide, le déploiement grand public étant programmé pour le printemps.

Les lignes définies sont au nombre de trois, liant **Bourgoin-Jallieu et Lyon** via trois sorties que sont Lyon-Mermoz, le parc technologique de St Priest et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

« *Ce corridor est très fréquenté* » explique Yann Hervouët, le PDG d'Instant System qui emploie 27 personnes pour un chiffre d'affaires de 1 M€. « *Les stations aménagées grâce au savoir-faire d'Ecov permettent aux voitures de s'arrêter et aux passagers d'attendre en toute sécurité. Le passager a déjà prépayé son trajet et le conducteur est crédité automatiquement* ». Financé par le fonds Feder et l'Ademe à hauteur de 1,5 M€, Lane est, assure Yann Hervouët, le « *projet le plus ambitieux en matière de mobilité en France* ».

- *Source : Marseille La tribune du 8 mars 2018*

3.3 – DE WAYZUP À KLAXIT : DU LABORATOIRE À LA DÉMOCRATISATION DU COVOITURAGE QUOTIDIEN

- *LinkedIn : Extrait : Covoiturage domicile/travail : pour motiver les salariés, WayzUp propose des trajets gratuits*

« D'abord testé en 2014 sous la forme d'un chèque covoiturage dans nos entreprises clientes, c'est finalement en 2017 que nous avons déployé ce mécanisme de cofinancement à grande échelle. D'abord par un éco-bonus covoiturage dans nos entreprises clientes, puis avec notre opération de gratuité du covoiturage pour les détenteurs de pass transport dans 9 villes de France et enfin avec Ile-de-France Mobilités, qui offre 2€ pour chaque trajet covoituré et Orléans Métropole, qui finance pendant 6 mois la gratuité des covoiturages sur l'application », dit François FANTIN, Responsable Développement Sud-Est.

- *La Tribune : Covoiturage domicile/travail : pour motiver les salariés, WayzUp propose des trajets gratuits*
- *France3 Régions : Pollution : les entreprises de la vallée de l'Arve favorisent le covoiturage domicile-travail*

A l'image de ce que réalise Klaxit dans la Vallée de l'Arve (*Avec plus de 2500 trajets disponibles par jour et plus de 60 entreprises partenaires*) ou à Saint-Quentin en Yvelines (*Avec Renault Guyancourt, le Groupe La Poste, Europcar et le Crédit Agricole*), la start-up est réellement spécialisée dans la collaboration avec les entreprises pour une réelle efficacité du covoiturage domicile-travail ; avec plus de 105 000 trajets disponibles tous les jours sur l'application. C'est par le biais des entreprises et/ou des zones d'activités qu'ils peuvent mettre en place leur double démarche :

- Un outil technologique 100% orienté sur les trajets domicile-travail, et prenant donc en compte les problématiques du quotidien (horaires variables, détours, partage de frais régulier, ...), grâce à un algorithme auto-apprenant.
- Un accompagnement des entreprises et des salariés pour effectuer le changement de mentalité nécessaire, de l'auto-solisme au covoiturage régulier.
  - Le Covoiturage débarque à la Plaine Image - YouTube, le 18/04/2018. La Plaine Image près de Tourcoing (59), est un cluster dédié aux métiers de l'image numérique et des industries créatives. Il accueille plus de 100 structures de cette filière et compte actuellement 1520 salariés, chercheurs, étudiants.

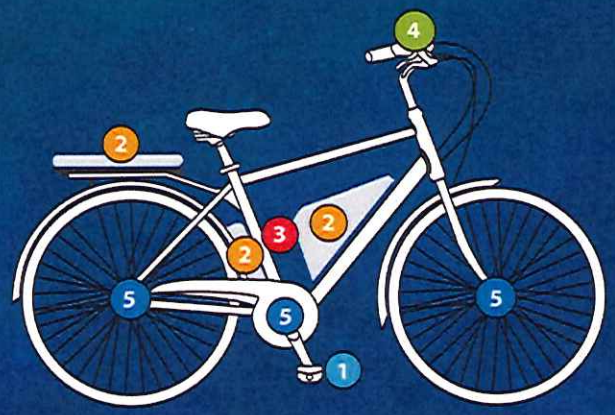
4. – DÉVELOPPEMENT DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE ET IKV

- Il y a en France et dans les Alpes-Maritimes, des aides à l'achat des VAE ; mais pas sur la CASA.
- Beaucoup d'actifs sont intéressés par ce mode de déplacement non polluant et pratique d'utilisation, qui évite nombreux bouchons, lors des déplacements domicile-travail ; sans devoir prendre une douche à l'arrivée ; qui demande donc peu d'infrastructures au sein des entreprises, à part l'installation de prises électriques, et des emplacements de parcs à vélos, ayant moins d'emprise au sol que celle des voitures.
- Une **étude d'Evaluation de l'Ademe sur les services vélos** (09/2017), en ligne sur le site de Travisa. Bons documents pour aller plus loin dans les réflexions : Ademe, études et guides
- Egalement, penser au déploiement de l'**Indemnité Kilométrique Vélo** (IKV).

Pour rappel, l'IKV est une mesure mise en place en février 2016 qui vise à inciter financièrement les salariés à se rendre au travail sur un deux-roues non motorisé. Concrètement, les salariés qui pédalent pour aller travailler sont indemnisés à hauteur de 0,25 € du kilomètre, dans la limite de 200 € par an (non imposables). L'employeur, lui, se voit exonérer de cotisations sociales, également dans la limite de 200 € par an et par salarié cycliste.
L'IKV toujours dans les roues, et de plus en plus prisée !

- *Source : Leparisien.fr En Ile de France, l'IKV trace sa route*
- *La FUB* propose de rétablir la prime à l'achat du VAE*

**FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette*



5. – L'INTERMODALITÉ

- Comme stipulé précédemment sur le volet covoiturage, certaines des start-up lauréates ont inclus l'intermodalité dans leur application ! On ne peut pas parler d'open data et de différents modes de transports, sans parler intermodalité. C'est l'optimisation des différents modes de transports au quotidien, pour une meilleure fluidité de la circulation routière.
- Nous avons besoin une vision de refonte de la circulation, pour de meilleurs maillages cohérents, avec Envibus, Transports A la Demande (TAD), Lignes d'Azur, … pour palier au dernier kilomètre.
- Il faut anticiper et organiser bien en amont, l'intermodalité
- Quelle est la répartition actuelle des déplacements, en pourcentage, entre : le vélo, les Transports en Commun, les voitures particulières, les deux roues motorisées, la marche à pied
  - ➢ Mettre à jour l'Enquête Ménage et Déplacements des Alpes-Maritimes de 2009. Y en a-t-il une plus récente ? *Résultats de l'EMD 06 transmis en sept.2011*
- D'autant plus, avec une démographie accrue avec plus de 1000 salariés sur Sophia chaque année ! Si cela continue à ce rythme, comment va-t-on circuler à Sophia. D'autant plus, avec la venue de l'Open Sky à Valbonne ! Cela va être une frénésie, avec la ZAC de 150 000 m² !
- Quid du téléphérique ? Ce projet est-il toujours dans les cartons ?

NB : penser également, au Bureau des Temps ***(Annexe 3 : le Bureau des Temps)***

6. – CRÉATION DE PARCS RELAIS LE LONG DE LA VOIE DU BUS-TRAM

Les parcs relais sont nécessaires le long de la voie du bus-tram, afin que les automobilistes puissent se déplacer sur le grand axe majeur d'Antibes <-> Sophia ; en attendant que des solutions alternatives au dernier kilomètre se mettent en place :

- Véhicules autonomes
- Usage démocratisé du VAE, avec création de parcs à vélos et possibilité de mettre les vélos dans le bus-tram et/ou dans les bus
- Il faudrait que les communes se mettent d'accord et créent des parcs relais par zone et par mode, en complément des transports en commun, et des parcs à vélo

  - Pour se déplacer plus facilement entre la Ville d'Antibes et la technopole sophipolitaine.

7. – LE TÉLÉTRAVAIL

- Le télétravail apparait comme une des solutions à la réduction des embouteillages, par les non-déplacements. Des réflexions, des tests et mises en place sont en cours actuellement, auprès des entreprises de Sophia. Un atelier organisé par la **CCI Nice Côte d'Azur** et un autre a été coordonné par la JCE ASA* le 30 mars 2018 (*Voir page suivante*).
- Une réelle alternative aux déplacements domicile-travail. D'ailleurs, la **télépépinière Starteo** à Châteauneuf-de-Grasse, créée par la **CASA**, fut un des précurseurs sur cette thématique, afin d'éviter que les salariés des communes de l'arrière-pays ne s'engouffrent dans les trajets quotidiens domicile-travail, vers la technopole.
- Déjà en 2008-2009, lors de la mise en place du Plan de Déplacements Inter-Entreprises *Sophia Mobil'* (*Représentant 13 entreprises et 5000 salariés, à l'époque*), des tentatives avaient été réalisées par des entreprises telles que SAP, Amadeus, Inria, qui continuent dans cette démarche.
    - *Articles du télétravail via GreenCode.fr*

**JCE ASA : Jeune Chambre Economique Antibes Sophia Antipolis*

Annexe 3 : le Bureau des Temps

7.1 – LE TÉLÉTRAVAIL PAR LA JCE ASA

CASAJOB

LE TELETRAVAIL :
« S'organiser aujourd'hui pour optimiser demain »

JCI Jeune Chambre Economique d'Antibes - Sophia-Antipolis

Sophia Club Entreprises

Enquête sur le Télétravail à SOPHIA-ANTIPOLIS, nous vous invitons à découvrir les chiffres

Des mises en place de télétravail sont motivées par l'amélioration de la qualité de vie des travailleurs

Des entreprises ont déjà eu une demande de télétravail par leurs salariés et 56% ont déjà mis en place des solutions régulières ou ponctuelles

Qu'est ce qui vous empêche de développer le télétravail :

- 10% Aspects législatifs
- 64% Aspects techniques
- 33% Perte de relations sociales

Qu'est ce qui vous faciliterait le développement des espaces de travail alternatifs :

- 13% Conseil et programme d'accompagnement
- 15% Aides financières
- 23% Formation

Le télétravail n'est pas un phénomène nouveau, l'essor du numérique et la baisse de leurs coûts favorisent le développement de nouvelles organisations du travail (télétravail, coworking, réseaux sociaux....) et des espaces de travail alternatifs

Communication établie au vu de réponses d'entreprises représentant près de 30% des travailleurs de la technopole, dans le cadre d'une enquête menée en partenariat avec le Sophia Club Entreprises.

JCI Jeune Chambre Economique d'Antibes - Sophia-Antipolis

CASAJOB

JCI Jeune Chambre Economique d'Antibes - Sophia-Antipolis

Programme CASAJOB
« Télétravail : s'organiser aujourd'hui pour optimiser demain »
Animé par César IMBERT et Aline DOSDAT

11h : Accueil des participants
11h30 : Introduction par Caroline BLANCHARD-CREGO, Présidente de la Jeune Chambre Economique ASA

11h45 : 1ère table ronde « Télétravail : une opportunité favorisée par un cadre juridique assoupli »
- Définition du télétravail
- Quelles opportunités pour les entreprises et les salariés ?
- Quels points de vigilance et quel impact sur la qualité de vie au travail ?
- Quel cadre de mise en place et quelles contraintes juridiques ?
- Quels enjeux pour le management du travail à distance ?

Intervenants :

Mme Catherine PUNDIK, consultante en organisation
M. Yves-Michel NALBANDIAN, directeur regional de l'ARACT PACA
Mme Caroline BLANCHARD-CREGO, avocat associé du Cabinet CAPSTAN AVOCATS

Partage d'expériences :

M. Frank TUROSZ, délégué syndical CFTC chez AMADEUS
Mme Anna RIVINI, chargée de la mise en œuvre du télétravail au sein de la Direction d'Orange Sud-Est
M. Frédéric GUIGNARD, Responsable RH au sein d'Orange
Mme Béatrice BRETEGNIER, Co-Présidente de l'ANDRH COTE D'AZUR
Mme Béatrice MARTINAT, télétravailleuse

13h Questions / Réponses

13h15 : 2ème table ronde « Télétravail : les moyens de le déployer à Sophia-Antipolis »
- Quelles réponses aux freins techniques ?
- Quelles solutions représentent les tiers-lieux ?
- Quelles opportunités et quelle modélisation pour le territoire de Sophia-Antipolis ?

Intervenants :

M. Marc LAGET, Expert aménagement et développement numérique des territoires au Commissariat général à l'égalité des territoires
Mme Sylvie PONTHUS, Chargé de développement au Pôle Mobilité et infrastructure de la CASA
M. Antoine CHATELLIER, Responsable du service Etudes et Projets à la Direction des systèmes d'information et du numérique à la CASA
Mme Célia TUAL, Cheffe de projet au SICTIAM
M. Maxime PASQUIER, Chef de service adjoint Transport et Mobilité au sein de l'ADEME
Mme Aurélie PEREZ, Animatrice de STARTEO à Châteauneuf de Grasse
M. Lionel LELLOUCHE, gérant de l'espace COOLWORK à Villeneuve-Loubet

14h00 Questions / Réponses

14h15 Clôture / M. Eric PAUGET, député de la 7ème circonscription des Alpes-Maritimes

En mai 2010

En mars 2018

8. – DÉVELOPPER LA MARCHE À PIED, ET LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS

- Par exemple, marcher du Lycée Régional Simone Veil (*1265, Route de Biot*), vers le stade de foot Léon Chabert de Valbonne, à pied, relève d'une extrême dangerosité ! Et c'est pourtant ce que font les jeunes qui sortent du Lycée quand ils vont au stade
  - Il faudrait créer des trottoirs à cet endroit

- Egalement, il manque des abris bus. Beaucoup ont été supprimés à Biot, à cause de l'arrêt du marché avec JC Decaux ; depuis que les publicités sur les abris-bus sont interdites.
  - On pourrait même avoir des abris-bus à panneaux solaires : avec des affichages des informations en temps réel (*Arrivée du bus n° 123, dans 6 min*). Ou bien, envisager s'il est possible que la Mairie, ou une entreprise, fasse de la publicité sur ces mobiliers urbains ?

9. – COMMUNAUTÉ VÉLO SOPHIA

Le vélo comme mode de transport au quotidien.

- Il faudrait créer un axe principal de pistes cyclables, avec des maillages secondaires …
- Depuis sa création en sept.-2016 et faisant suite à la signature d'une convention entre la **CASA** et deux associations qui promeuvent le vélo, comme mode de transport au quotidien : Choisir Initiatives Vélo et TraViSA, est née la 1ère Communauté d'usagers du vélo à Sophia : **VéloSophia**. Elle dénombre actuellement 295 membres sur la plateforme de communication : Slack VéloSophia ! Un réel engouement et une excellente communication tant entre ses membres, qu'avec les agents de la CASA en charge de la mobilité douce, qui sont très réactifs et répondent vraiment aux besoins des cyclistes ; sinon, les informent des avancées.
- Et afin de fédérer tous les maralpins à l'usage du vélo, VéloSophia est en train de monter un grand rassemblement, sur Antibes (*Date 2018 à confirmer*) : « **Convergence Azuréenne** ». Détails à venir.
    - *Octobre 2017 : convergences à Vic-la-Gardiole (34) à Vélo, entre Sète et Montpellier*
    - *Plus de 200 parlementaires de tout bord, appellent le gouvernement à mettre en place un Plan national Vélo (JDD du 21/04/2018)*

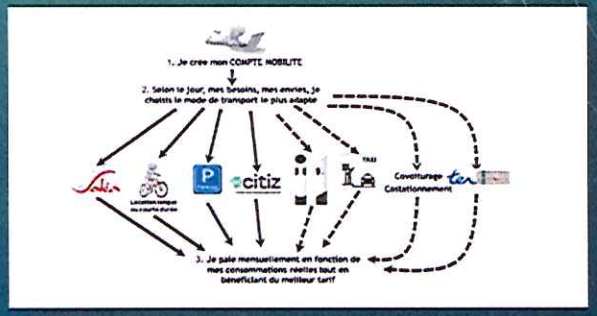
*NB : Voies cyclables à Sophia & travaux RTE en cours : **annexe 4***

Principaux axes empruntés à vélo, vers Sophia

ANNEXE 1

- **Le Compte Mobilité** : application créée à la **Communauté d'Agglomération de Mulhouse-Alsace**, commune à tous les transports. **C'est une première en Europe !** Changer de modes de transports selon les envies des citoyens : flotte de vélo, Transports en Commun, auto-partage, via un seul support : son Smartphone qui sert de ticket unique et multimodal ! A venir en sept.2018 : parking, TER.

  - INNOVATION : C'EST PARTI POUR LE COMPTE MOBILITÉ !
  - PRENEZ PART À UNE EXPÉRIMENTATION UNIQUE : LE COMPTE MOBILITÉ !
  - COMPTE MOBILITÉ M2A : UNE PREMIÈRE EN EUROPE
  - Compte mobilité m2A : une première européenne



- Lors du forum des interconnectés le 6 décembre 2017 qui a réuni 900 participants autour des enjeux du numérique et de la Smart City, **Mulhouse Alsace Agglomération** a obtenu le Label dans la catégorie "**Vie Quotidienne #Mobilité**" pour le projet du **Compte Mobilité**, une 1ère européenne ! Cette démarche initiée dès 2015 est le fruit d'un travail innovant de co-construction, entre tous les partenaires locaux qui offrent des services de mobilité (Soléa, JC Decaux, Citiz, Médiacycle, Citivia, Indigo…), les partenaires institutionnels et techniques (Ville de Mulhouse, Cityway/Transdev, Caisse des dépôts et consignations, Ministère de la transition écologique et solidaire) et surtout, avec les futurs utilisateurs.

- **Mobility as a Service :** Cette première expérience de mobilité est basée sur le modèle de Mobility as a Service (MaaS) :

  Un seul compte pour toutes les mobilités,
  Un seul paiement, selon sa consommation réelle, avec la garantie des meilleurs tarifs,
  Une seule facture à la fin du mois, comme pour sa consommation d'eau, de gaz ou de téléphone,
  Un suivi en temps réel de sa consommation, avec alerte si dépassement du budget fixé,
  Sans engagement.

ANNEXE 2

Nice Matin du 17 avril 2018 :
Pourquoi le covoiturage est-il en panne sur la Côte d'Azur ?

SONDAGE. Pourquoi le covoiturage est-il en panne sur la Côte d'Azur ?

Pas de train, pas de bus ni de tram à Nice. Le Jeudi 19 avril 2018, sera une journée noire pour les actifs Azuréens. Pour éviter les kilomètres d'embouteillages des panneaux invitent à co-voiturer un peu partout en ville et sur l'autoroute. Mais cette pratique reste très marginale sur la Côte d'Azur. Seulement 7% des actifs déclarent y avoir recours régulièrement. Pour tenter de comprendre les freins, on vous a concocté un sondage. A vous de répondre!

"Grève: ayez le réflexe covoiturage!" Le message s'affiche un peu partout, en ville sur l'autoroute A8. Pour sensibiliser les Azuréens en pleine période de grève à la SNCF et de perturbations sur les réseaux de transport.

Ainsi ce jeudi, il n'y aura ni TER, ni tram et presqu'aucun bus à Nice. Bref, le jour idéal pour partager la route avec d'autres actifs. Et du coup éviter de se retrouver coincé dans des kilomètres de bouchons.

Mais, grève ou pas, cette pratique peine à s'imposer sur la Côte d'Azur où 1,8 million de déplacements en voiture sont enregistrés chaque jour avec une moyenne inférieure à 1,35 personne par voiture. En clair: moins de 20% des actifs covoiturent et 7% seulement le font de manière régulière, selon la dernière enquête Ménages-Déplacements menée dans le département.

Pour comprendre quels sont les freins à cette pratique, on a concocté un sondage.

Et on compte sur vous pour y participer !

ANNEXE 3

Une des solution pour résorber le trafic, serait de créer un **Bureau des temps**, comme à la **Mairie de Turin** et à **Lille Métropole** : décaler de 10 minutes l'entrée au bureau, à l'école, etc.

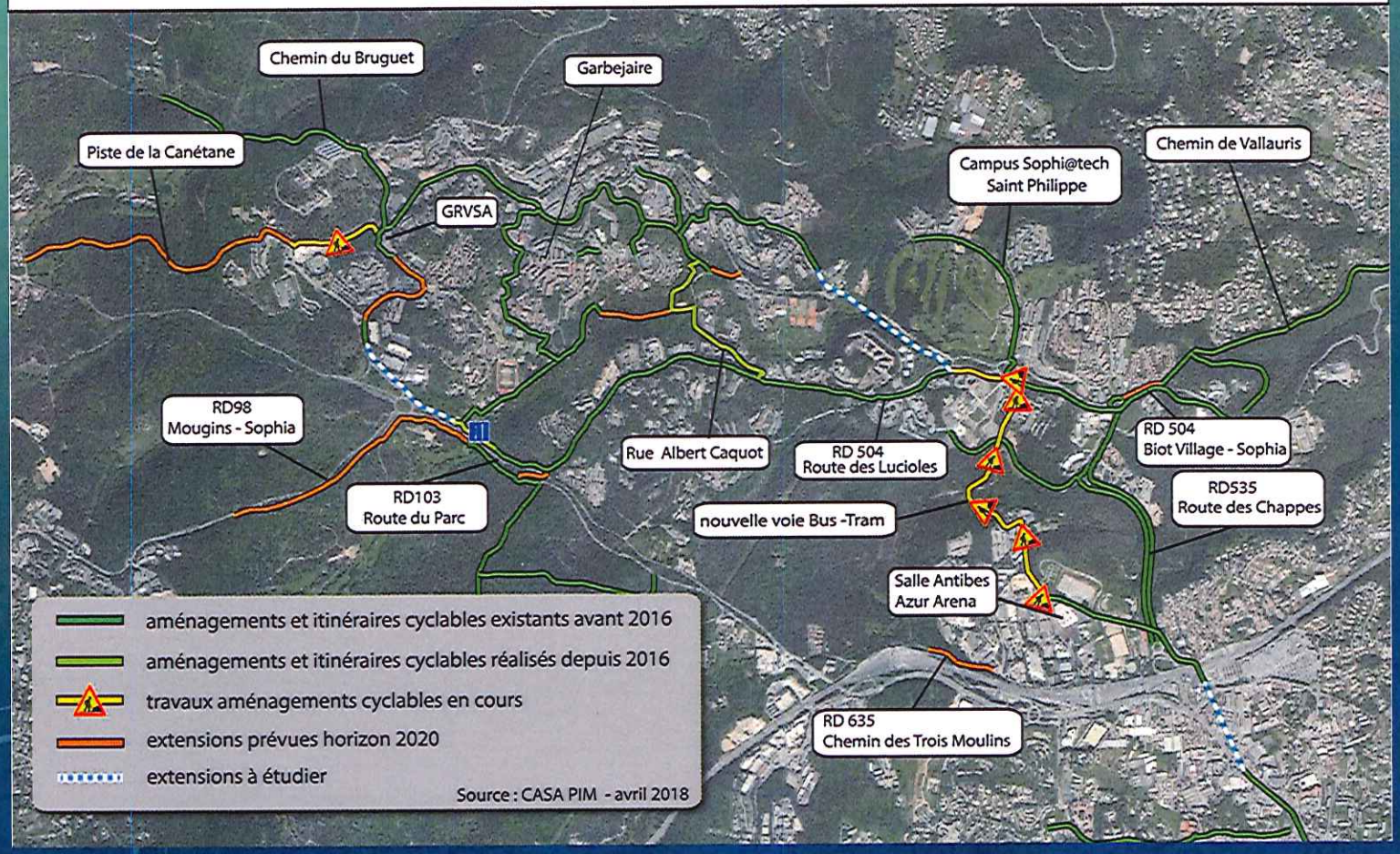
Ce Bureau *vise à prendre en compte la question des temps individuels (loisirs, famille…), et collectifs (travail, déplacements…), pour mieux les articuler dans l'ensemble des politiques publiques (culture, sport, mobilité, urbanisme…). Il s'agit par exemple de favoriser la mise en réseau des bibliothèques pour adapter les horaires d'ouverture ou encore identifier les grands générateurs de flux afin de limiter l'engorgement de la métropole aux heures de pointe.*

- *Bureau des temps à Lille Métropole*
- *Rapport diagnostic temporel (62 pages)*

ANNEXE 4

AMENAGEMENTS ET ITINERAIRES CYCLABLES EXISTANTS ET PROJETES SOPHIA ANTIPOLIS

Mise à jour, avril 2018



Travaux en cours, pour cause d'enfouissement des lignes RTE

Découvrez la carte du Plan vélo de Sophia Antipolis et les extensions prévues pour 2020

ANNEXE 5

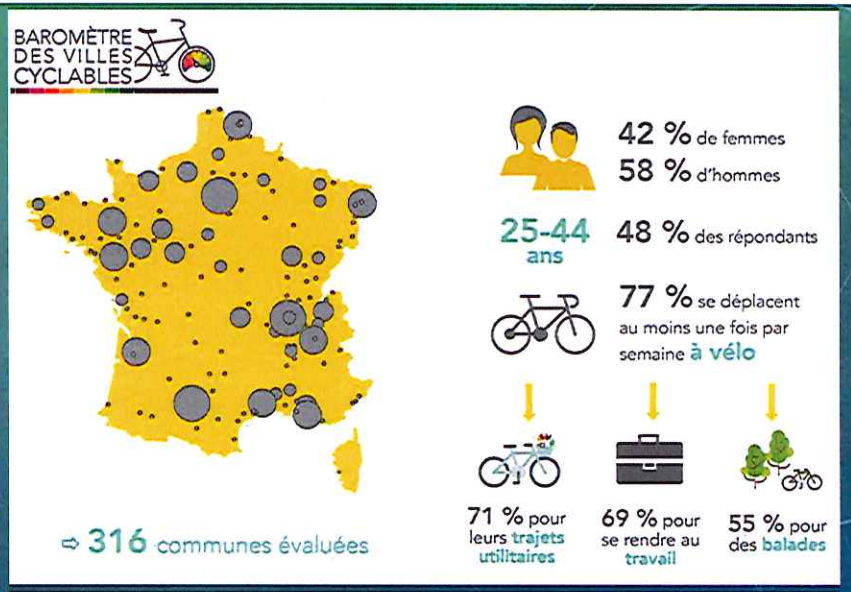
BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

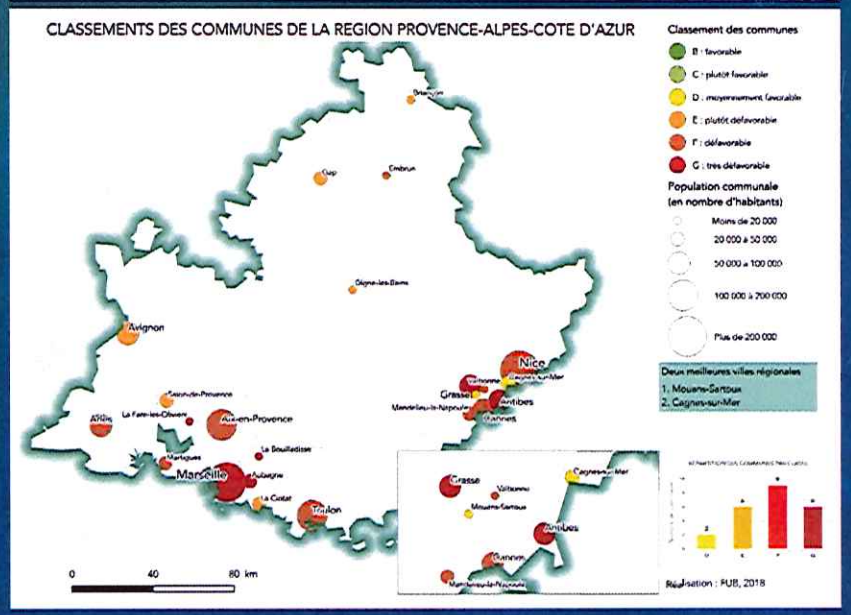
- Le Baromètre des villes cyclables de la FUB (*Fédération Nationale des Usagers de la Bicyclette, dont Travisa fait partie*). Les résultats de la plus grande enquête sur le vélo jamais réalisée en France et la 2ème d'Europe, ont permis d'évaluer 316 communes, grâce aux **113 000 réponses** citoyennes !

  www.parlons-velo.fr

- Dossier de presse (*20 pages. PACA en page 18*) : *les résultats de l'édition 2017 du Baromètre des villes cyclables sont sans aucune ambiguïté : les villes françaises ont des efforts significatifs à faire pour permettre à leurs habitants de se déplacer à vélo confortablement et en sécurité. La future Loi d'orientation des mobilités doit donner une impulsion nationale aux politiques cyclables locales. En particulier, le Plan vélo annoncé par la Ministre des Transports doit inciter les villes de France à enfin investir sérieusement dans les infrastructures cyclables.*

  - *FUB : Parlons vélo (10 pages)*





CONCLUSION

Pour conclure : la Politique générale des Transports, ne concerne pas et ne se base pas sur un seul mode de transport alternatif au véhicule personnel ; mais elle est un ensemble de solutions, un bouquet de possibilités à utiliser alternativement selon chacune de nos situations, pour une meilleure circulation des biens et des personnes.

MERCI DE VOTRE ATTENTION !

Laurence Briffa

Vice-Présidente du groupe de travail Transports,
Déplacements et Politique de la Ville,
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Contact : greencode.lb@gmail.com

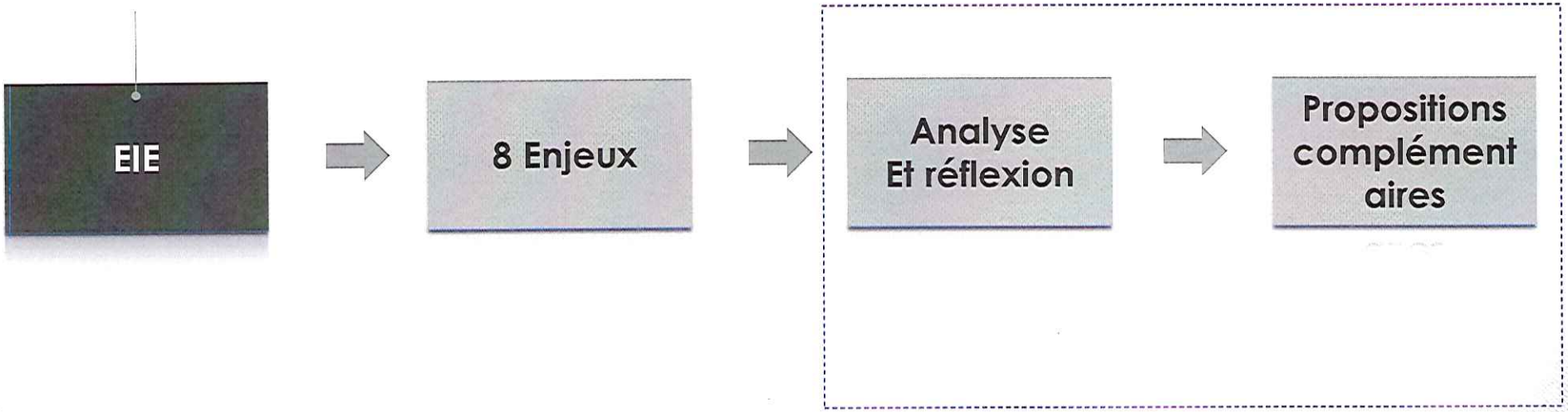
Tél : 06 15 64 99 09

CDD de la CASA

Retour sur les travaux de l'état initial de l'environnement (EIE)

Avril 2018

PRESENTATION DE L'EXERCICE



Participation du CdD CASA

- I - Cadre physique et naturel : géologie, L'hydrologie, l'hydrographie et les bassins versants, La climatologie
- II - Milieux naturels et biodiversité : Les périmètres règlementaires, Les périmètres d'inventaire, le PNR, les PND, Les continuités écologiques
- III - Patrimoine et Cadre de vie : le patrimoine paysager, le patrimoine bâti
- IV : consommation de l'espace : La consommation de l'espace entre 1999 et 2009, les impacts de l'étalement urbain
- V - les ressources et pressions : La ressource en eau, la gestion de l'eau potable, la gestion de l'assainissement, la ressource minérale, le bruit, la pollution lumineuse, les déchets

- VI – Les risques: risques naturels, risques technologiques

- VII – climat air énergie: qualité de l'air, La consommation énergétique du territoire, La production d'énergie du territoire, Les émissions de gaz a effet de serre (GES), La vulnérabilité au changement climatique, Les enjeux et objectifs du pcet

- VIII : volet littoral : littoral CASA, les dynamiques littorales, une biodiversité reconnue, les activités balnéaires, sociaux économiques et les usages maritimes, les pressions sur le littoral marin, les outils de gestion existant

CALENDRIER DE L'ÉTUDE DE L'EIE

DEMANDE DE CASA

FEV. 2018

Mars 2018

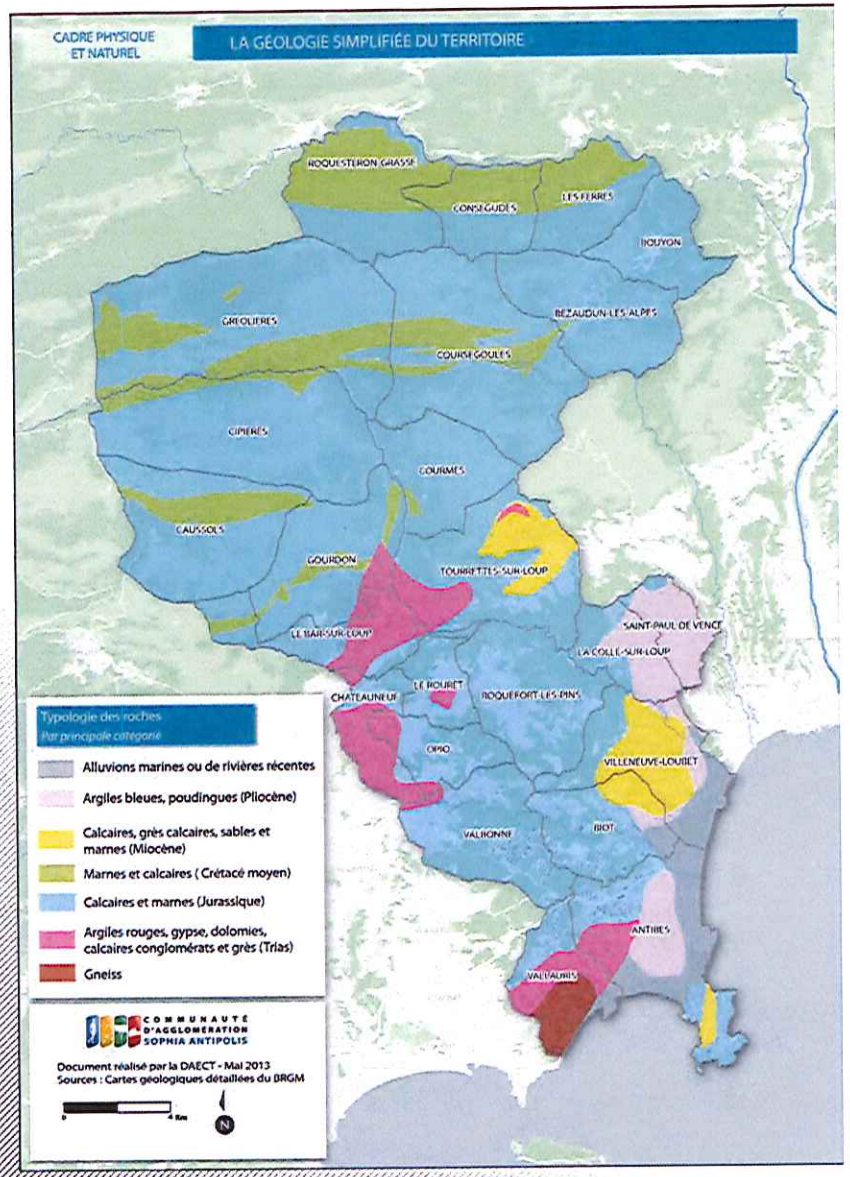
Avril 2018

Plenier du 26 avril 2018

Travaux du CdD CASA

- **3 séances de travail en réunion des groupes** (pour échanger et discuter des propositions) ;
- **Une majorité de contributions « chez soi » ;**
- **Une trentaine de personnes mobilisées ;**
- **Une centaine d'observations complémentaires en un mois et demi environ**

LA FORME DU RENDU



Analyse de l'état initial — Proposition selon les sujets de carte complémentaires ou étude complémentaire à fournir ou mener

Amélioration à apporter par sujets d'étude — Mise en avant d'éléments prioritaires

S

▶ I : Cadre physique et naturel : géologie, L'hydrologie, l'hydrographie et les bassins versants, La climatologie

En matière de géologie, le CDD propose :
- une carte alternative pour faire apparaître les aspects géologiques les plus remarquables du territoire de la CASA
-de rajouter sur la carte les étangs et zone humides remarquables (voir travail sur TBV)
Le document ne présente pas de données récentes du réseau hydrologiques du territoire. Le risque de crues étant réel et potentiellement catastrophique, il est urgent et indispensable que des données récentes soient collectées afin de mettre à jour les potentialité de crues décennales, centennales ... Rappel des inondations de 2015, annoncé dans l'AVIS du CDD de 2014.

Le dimensionnement des bassins tampons et l'aménagement des lits des cours d'eau dépend directement de la collecte de ces données.

Les enjeux hydro-géologiques :

enjeux majeurs pour la CASA en raison des systèmes karstiques dominants, qui posent beaucoup de problèmes (à Biot par exemple)

Il est indispensable d'examiner en plus le flux de l'eau très peu profonde (1 à 3 mètres sous la surface)
l'état géologique des lieux (avec toute leur diversité
l'hydrologie qui prend en compte la pluviométrie et qui mesure ce qui coule en surface,
l'hydrogéologie qui mettra en évidence tous les flux d'eaux de surface comme souterrains

Aucune étude ne semble avoir été faite dans ce sens, or ne peut pas prévoir ce que sera demain si on ne connaît le système hydrogéologique sur lequel nous vivons.

La climatologie :

Le document ne présente pas l'évolution de la température sur les 10 dernières années 2° en moyenne l'été=> cela nécessiterait d'avoir des graphes de moyennes glissantes sur 3 ans depuis 20 ans

Stress hydrique : idem que les graphes de moyennes glissantes

▶ II : **milieux naturels et biodiversité**

Mettre en avant un autre secteur de projet : le geopark (label unesco)

▶ trame bleue/trame verte :

Une étendue très grande :

Un besoin d'articuler 4 grands biotopes :

1 la zone de montagne (dominante ouverte),
2 la zone de plateaux (vallons boisés/ plans ouverts),
3 la zone collinaire (boisée)
4 l'espace côtier (très fragmenté)
Les zones 3 et 4 focalisent tous les risques de fermeture sous la pression de l'urbanisation

Les priorités :

Inscrire les zones identifies au SRCE comme "réservoirs de biodiversité" dans une réelle continuité faunistique (un isolat ne peut pas rester un élément de biodiversité !), donc un focus sur les « corridors » dans cette approche des trames (les endroits de passage déjà contraints par la consommation d'espaces naturels)

En particulier, assurer la continuité faunistique entre tous les parcs départementaux, ZNIEFF, Conservatoire des Espaces Naturels, Conservatoire du Littoral et zones Natura 2000

Raisonner sur la base d'une approche « biodiversité » en priorité d'un raisonnement « paysage » (à faire par ailleurs mais pas au titre de la TVB !!!)
Cela impose en particulier de faire strictement la différence entre « espaces naturels » et espaces « verts » ou « non artificialisés » : par exemple, un golf est un espace « faunistiquement dégradé » (le green n'est pas une prairie, les arbres rarement natifs, usage massif de pesticides, négation des cycles saisonniers par les engrais, les tontes et l'arrosage…) ainsi qu'un espace obstacle dans la trame verte (clôtures étanches, large discontinuité)

Tout ce qui est vert n'est pas un réservoir de biodiversité !

La CASA concentre les espaces de respiration du département entre Mer et Montagne :
A l'Est, la Plaine du Var est de plus en plus dépourvue d'espaces naturels,
A l'Ouest, la pénétrante Cannes-Grasse est également devenue un continuum urbanisé

fragmentation fortement aggravée depuis 2006

- La CASA est globalement au cœur du maintien d'une continuité d'espaces naturels entre le littoral et l'arrière-pays à l'échelle du département, qui est vitale en particulier pour la migration des oiseaux. Pour les mammifères, la raréfaction des points d'eau l'été (qui se réduisent au Loup et à des sections de la Brague) rend absolument critique la continuité entre massifs forestier
- Le SCOT devra traiter avec une attention particulière tous les « goulots critiques » en passe de fermeture, détaillés dans les planches suivantes

(cf. planches sur la spécificité de sophia dans la TBV

- L'élément fondamental « signature » de la technopole est son articulation dans l'espace naturel, avec un engagement global de maintenir les 2/3 de l'espace dans son biotope originel et de ne pas dépasser 1/3 pour les infrastructures et constructions. Cet équilibre atteint à ce jour ne doit pas être mis en péril par de nouvelles amputations des espaces naturels, quand bien même projet en cours

► III : **Le patrimoine et cadre de vie** :

- Le CDD insiste dans le document de travail sur les compléments à apporter à l'inventaire du patrimoine archéologique de la CASA.

- il n'est pas fait mention dans ce document les différents sites remarquables archéologiques, ni même les sites Gallo-Romains de la CASA.
- Cela permettrait au mieux de les mettre en valeurs pour des but de randonnées pédestres au pire de les situer afin simplement qu'ils soient étudiés afin de ne pas disparaître sous le béton par ignorance. Il faut donc dresser de façon urgente un inventaire de ce patrimoine

► IV : **la consommation de l'espace** :

Est présentée la typologie urbaine de La Consommation foncière entre 1999 et 2009

Nécessité de connaître et faire apparaitre les chiffres 2009-2014
Carte présentée avec choix des couleurs peu lisible

Intérêt de recouper des informations permettant de mettre en place des cartes de sites de friches industrielles et de logements vacants ou à réhabiliter.

▶ V : <u>Les ressources et pressions</u>

- ▶ la gestion de l'eau potable : mise à jour sur la création d'hydropolis
- ▶ risques inondations : mise à jour sur les crues de 2015

- ▶ risques submersions marines : il manque le risque tsunami

Toutes les mesures préconisées devront anticiper les conséquences du changement climatique.

► VII : <u>Climat air énergies :</u>

La carte présentée montre des manques de cohérence entre les visions communales et la pertinence globale : le risque semble minimisé ça et là d'un ou deux niveaux sans réels fondements , attention à ne pas minimiser le risque pour faciliter des projets immobiliers

► production énergies renouvelables :

Chiffrer le potentiel de la CASA en terme d'énergie renouvelable

- En ce qui concerne l'énergie solaire, le territoire de la CASA est l'un des plus ensoleillé de France et pourtant l'énergie solaire y est très peu utilisée (moins qu'en Alsace ou que dans les Pays de la Loire). Cette énergie est rentable dans notre région et elle représente un potentiel non négligeable d'emploi
- Besoin de recenser les surfaces de toiture bien orientées, de repenser les incitations, de simplifier les procédures administratives

Vulnérabilité à court terme : notamment sur les stations de ski de moyenne montagne

Perte de ressources en eau

tendance globale : irrégularité accrue avec une décroissance importante de la pluviométrie globale

Travail à mener sur une réduction significative des prélèvements sur les aquifères dès le court terme :

- en encourageant la récupération à grande échelle des eaux pluviales peu polluées (citernes privées et publiques à prévoir dans toutes les constructions nouvelles) pour les usages non-alimentaires, l'usage de chenaux etc.), en faisant évoluer le concept de bassins de rétention en bassins-réserves,
- en améliorant le suivi des nappes et en recensant et contrôlant les prélèvements "privés" actuels,
- en encourageant une exclusion progressive des espèces décoratives ne supportant pas le stress hydrique tant dans les jardins privés que les espaces publics, y compris un changement radical des surfaces à usage de golf, de manière à maîtriser les volumes consacrés aux arrosages.

▶ VIII - volet littoral :

Faire figurer la loi littoral de 2006

Tourisme balnéaire :

- Nécessité d'aborder dans cette rubrique :
- 1. l'application récente du décret plage
- 2. l'importance du littoral pour les activités de restauration,
- 3. l'intérêt des sentiers du littoral :
- 4. La présence de résidences en bord de mer empiétant sur les plages
- 5. chantier naval de Golfe Juan (le seul chantier entre Marseille et Gènes à pouvoir recevoir des
- 6. il est abordé le tourisme sportif et de plaisance mais pas le écotourisme ou tourisme vert de découverte de la nature.
- 7.la proximité entre les zones vertes et bleues et les plages

Exemple de villa privatisant des plages

Conclusions

Les améliorations à apporter à l'EIE :

Les Données doivent être plus récentes

Cartes plus précises

Certains sujets qui n'y figurent pas, doivent être abordés.

Conseil de développement de la Communauté d'Agglomération SOPHIA ANTIPOLIS

PROPOSITIONS DES GROUPES DE TRAVAIL CONCERNANT LE TOURISME DURABLE

(Retour sur le colloque sur les « enjeux économique et environnemental : le tourisme » du 14/04/18)

PRÉAMBULE:

Par sa composition, la structure qu'est le Conseil de Développement (CdD) exprime la richesse et la diversité du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA). En bref, c'est la démocratie participative active, respectueuse auprès de la démocratie représentative.

Un colloque organisé par le Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'est tenu le 14 avril 2018 portant sur les « **enjeux économique et environnemental : le tourisme** ».

Avec plus de 100 participants, ce colloque fut une franche réussite (voir article Sophia Mag dans Annexes). Les représentants et acteurs du territoire (entreprises, décideurs publics, associations) se sont mobilisés ce jour, pour échanger et débattre sur cette thématique qui est le tourisme durable sous la forme de deux tables rondes.

Feuille de route du colloque :

Introduction

Première table ronde

L'ÉCONOMIE DU TOURISME : EVOLUTION ET PERSPECTIVE

- Pratiques touristiques : état et devenir-
- Activités portuaires : croisiéristes et grands yachts
- Animation : festivals et offres culturelles
- Promotion : Côte d'Azur France

Débat participatif

Deuxième table ronde

UN ENVIRONNEMENT DE CARACTERE : PRESERVATION ET VALORISATION

- Attraits du terroir du littoral au moyen et haut-pays
- Maillage des infrastructures
- Accessibilité et mobilité
- Attractivité et accueil

Débat participatif

A l'issue de ce colloque, le CdD doit faire des propositions aux élus et a souhaité tester une nouvelle méthode d'animation pour produire les avis. (Voir Annexes)

Voici les 4 thèmes abordés :

- La mobilité
- La RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises)
- La gestion des ressources
- La promotion touristique

Les divers constats et observations ont été recensés et ont permis de façonner les propositions d'actions que le Conseil de Développement entend soumettre aux élus comme expression de la «force de proposition motivée» qu'il est depuis le premier jour de sa constitution.

1. LA MOBILITE

Pour le transport des personnes, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est aujourd'hui confrontée au phénomène d'étalement et de fragmentation urbaine, ce qui a pour conséquence d'accroître les déplacements quotidiens des résidents en éloignant l'habitat des zones d'emploi et de services, et de favoriser le véhicule particulier au détriment des transports en commun et des modes doux.

En effet, les formes d'urbanisation ainsi créées sont en général conçues autour de l'usage de la voiture individuelle et il est difficile voire impossible d'y développer a posteriori une offre de transports en commun adaptée. Au niveau régional, 8% des déplacements se font en transport en commun (13% dans les centres urbains), soit l'équivalent de la moyenne française (hors Île-de-France) : ce chiffre est faible au regard du caractère fortement urbanisé de la région. Bien que 88% de la population se concentre dans les grandes aires urbaines, la part des déplacements réalisés en mode doux est relativement faible (11% des déplacements de moins de 1 km sont réalisés en véhicule particulier). Seulement 30% des déplacements sont réalisés à pied et moins de 1% en vélo, chiffres légèrement au-dessous de la moyenne française (hors Île-de-France). Ceci souligne le potentiel de développement des modes de transport en commun et doux sur le territoire, notamment pour les touristes.

Voici la liste des propositions émises par les membres du CdD :

- **Mettre en place une coordination au niveau du territoire élargie (Azuréen)**
- Travailler sur la transversalité des sujets et non par zone
- Développer la mobilité « verte » pour désengorger le trafic (navettes, vélos, transports alternatifs, véhicules autonomes, futures modes de transport)
- Proposer une nouvelle technique de transport vers le moyen/ haut pays (ex : téléphérique)
- Former et informer tout le personnel (office du tourisme, personnel du tourisme de manière générale) sur les bonnes pratiques afin d'influencer le comportement des touristes.
- **Mettre en place une navette Bleue (Nice-Cannes) et une navette Verte (moyen et haut pays) de préférence électrique ou à hydrogène.**
- Développer le cyclotourisme en assurant la continuité des pistes cyclables.
- Renforcer les accès pour personnes à mobilité réduite (poussettes, handicapés, personnes âgées etc)

- **Améliorer l'information concernant les transports disponibles sur les plateformes internet comme Envibus, PACA mobilité etc...**

2. LA RSE : Responsabilité Sociétale des Entreprises

Pour poser le cadre, nous pouvons convenir qu'aujourd'hui, le tourisme international est la première source de recettes d'exportations devant l'automobile, la chimie, l'alimentation, l'informatique et le pétrole (d'après RSEpro). En matière d'emplois, le tourisme représente 231 millions d'emplois directs et indirects, soit 8% de l'emploi total. Le tourisme est l'un des grands secteurs dans lequel le virage de la RSE est primordial. Bien plus que de simples changements de comportement, le tourisme se retrouve aujourd'hui face à un enjeu majeur.

La RSE (Responsabilité sociétale des entreprises) est une démarche volontaire qui vise à intégrer les préoccupations sociales et/ou environnementales dans ses activités. Stratégie en pleine croissance, les entreprises touristiques sont pourtant nombreuses à encore hésiter à se lancer dans « l'aventure de la RSE ». Pourtant, face aux impacts sociaux et environnementaux du tourisme, elle apparaît aujourd'hui comme primordiale afin de garantir la durabilité du secteur.

Voici donc la liste des propositions émises par les membres du CdD :

- **Création d'une « RST » adaptée au tourisme sous forme d'une marque ou d'un label permettant une chaine de valeurs vertueuses.** Ceci pourra s'appuyer sur une charte impliquant plusieurs engagements liés au développement durable. Plusieurs niveaux d'engagement pourront être proposés afin de pouvoir toucher plusieurs types de structures.
- **Mettre en place une articulation vers un usage des labels existants** (exemple : le label maitre restaurateur)
- S'inspirer de ce qui se fait déjà : exemple la CAPG (intercommunalité, conformité environnementale)
- Valoriser le tourisme local en s'inspirant de l'entrepreneuriat.
- Prendre en compte l'ensemble des acteurs qui accueillent des touristes, pas seulement les Offices de tourisme, mais aussi les canaux tels que les applications (marché chinois), les tours opérateurs, le personnel des établissements.
- **Former tous les acteurs, premiers prescripteurs** pour faire connaitre la région avec les bonnes pratiques.
- Consommer local ou de proximité, bio...
- Penser tourisme éthique (Indiquer aux touristes quel est le comportement attendu sur notre territoire)

3. LA GESTION DES RESSOURCES

Le questionnement sur les interactions entre le tourisme et les ressources naturelles est plus que jamais d'actualité compte tenu de l'importance croissante des mobilités touristiques à travers le monde. Le tourisme est un puissant vecteur de transformation du territoire qui doit être appréhendé à travers les flux, les pratiques et les consommations. Il s'agit de prendre la mesure de la complexité du système touristique et d'identifier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux liés à l'utilisation et l'exploitation de la biodiversité par cette activité.

Voici les différents types de ressources concernées par le tourisme : eau, RH, mobilité, énergie, foncier, risque naturel : incendie, inondation (...), nuitées, offre sports et loisirs, patrimoine et culture, commerce et artisanat, terre agricole....

Voici les propositions émises par les membres du CdD :

- **Différencier la gestion de la préservation des ressources** : une ressource abondante et renouvelable nécessite une bonne gestion afin d'empêcher sa raréfaction tandis qu'une ressource limitée et non renouvelable demande d'être préservée pour éviter la pénurie de celle-ci.
- Faire un diagnostic, état des lieux de la voirie, des infrastructures, des capacités énergétiques, des capacités de gestion des risques naturels, de la gestion des eaux usées et des déchets, puis calculer la capacité résiduelle.
- Avoir une gestion par bassin versant pour ce qui est de la gestion de l'eau
- **Encourager l'agriculture locale, de proximité**, chèvrerie...
- Considérer les énergies d'avenirs comme les biomasses, hydrogène.
- **Développer l'énergie solaire** car gros potentiel avec l'ensoleillement du département (classé numéro 4 en France)
- Faire attention au « greenwashing » et aux messages pervertis.
- Revoir la réglementation concernant la ressource en eau notamment pour les golfs où l'arrosage intensif vide les nappes phréatiques.
- **Revalorisation de l'eau après la première utilisation** (filtrer l'eau usée afin de la réinjecter pour une deuxième vie comme pour les sanitaires par exemple)
- **Incitation à la transition à l'hydrogène** : pourquoi ne pas construire une centrale sur le département ?
- Consommer l'énergie solaire directement où elle est produite.
- Augmenter la réglementation et le contrôle des nuitées de type Airbnb

4. LA PROMOTION

Comme dans tout projet, le canal promotionnel est indispensable. Une bonne promotion est la clef de voute pour initier une transition vers un tourisme responsable et durable. La promotion et la valorisation du tourisme durable/local ont pour but d'augmenter l'attractivité du territoire et les flux touristiques.
Car selon les sondages, de plus en plus de touristes (surtout venant des pays scandinaves) sont sensibles et se sentent directement concernés par leur façon de voyager et de l'impact que cela peut avoir en termes d'empreinte écologique.
Avec ce nouveau type de tourisme nécessaire pour la préservation de notre environnement, et de plus en plus attractif, nous avons ici de bonnes raisons d'en faire la promotion.

Voici les propositions émises par les membres du CdD :

- **Développer l'application « CASA dans ma poche »** et pourquoi pas la fusionner avec le projet de « RST ».
- Diffuser l'initiative « RST » au niveau du département pour promouvoir le tourisme durable à plus grande échelle.
- Ne pas exclure les « tours operator »
- **Valoriser les activités de type « plein air »** comme l'escalade, l'observation de la faune et la flore etc.
- **Promouvoir le patrimoine naturel en valorisant les sites protégés et classés.**
- Réaliser un film sur la diversité des paysages au sein du territoire.
- **Développer l'agrotourisme.**
- Mettre en place une meilleure signalisation des sites touristiques ou plus en version géolocalisée et numérique plutôt que du panneau de signalisation polluant le paysage...

Conclusion

La Région Méditerranée offre de nombreuses activités touristiques en lien avec la mer ou son littoral (activités sportives, tourisme de santé, de nature, professionnel, culturel...), qui génèrent un grand nombre d'emplois (11,3 % de l'emploi dans la région) et des résultats économiques significatifs (11,5 % du PIB de la région) (WTTC, 2015).

Toutefois, la croissance économique générée par le tourisme se fait souvent au détriment de l'intégrité environnementale et de l'équité sociale : dépendance au tourisme balnéaire de masse, dégradation du capital culturel, pollution de l'environnement, épuisement des ressources, vulnérabilité au changement climatique, insécurité géopolitique, instabilité sociale... Tous ces éléments sont autant de problématiques qui menacent par effets directs ou indirects la durabilité du secteur du tourisme dans les pays méditerranéens.

De plus, le tourisme de masse renforce les inégalités sociales et menace l'environnement alors que, le tourisme responsable offre de vrais bénéfices, pour l'Homme et la Terre.

C'est la raison pour laquelle le Conseil de Développement de la CASA a été saisi pour émettre quelques premières propositions visant à améliorer le secteur du tourisme sur notre territoire tel que cela vient d'être développé.

Sophia Antipolis, le 2019

07 JUIN 2019

Bernard TOMASINI
Préfet de Région Honoraire
Président du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Annexes :

Le 15 novembre 2018,

Une nouvelle méthode d'animation de groupe a été en effet proposée. Celle de l'intelligence collective animée par le SICTIAM. Après avoir rapidement expliqué les principes de l'intelligence collective et les règles à suivre, pour qu'un atelier de ce type puisse porter ses fruits, les deux animateurs Laetitia LYCKE et Clément SEITE ont accompagné 23 représentants des quatre groupes thématiques avec brio pour produire des propositions.

L'objectif de ce premier atelier était de permettre au groupe de s'accorder sur les axes de travail et les propositions qui seront présentées aux élus en décembre 2018.

Cet exercice se base sur un des principes de la sociocratie. Un consensus est attendu plutôt qu'un consentement, visant à gommer l'opposition. Le principe : un thème est proposé avec des mots clé, les participants ont 5 minutes pour réfléchir individuellement au thème et choisir s'ils souhaitent travailler dessus ou pas. Dans ce cas, ils inscrivent sur un « post it » leurs propositions concrètes. S'ils sont neutres, ils patientent et s'ils sont contre, ils inscrivent leurs objections. Au bout des 5 minutes, un vote à main levée est fait afin que personne ne s'influence. L'animateur prend d'abord en compte les objections, puis les propositions et les éventuelles résolutions proposées pour faire basculer l'opposant au moins dans une position neutre. Pour conclure, un second vote est fait pour comptabiliser s'il reste des opposants et on passe au thème suivant.

L'ensemble des membres avaient été conviés par email avec une fiche de synthèse de 5 pages du colloque et une information sur le format de la réunion.

Des documents de synthèse ont été envoyés à l'ensemble des membres à l'issue de cet exercice.

tourisme de s'en sortir après l'attentat du 14 juillet 2016 à Nice. Il plaida aussi pour une simplification des normes, déplorant la création chaque année de 50 nouvelles normes dans la filière du tourisme.

Président du syndicat des hôteliers de Cannes, Michel Chevillon insista sur la profonde évolution de son métier que la digitalisation a bouleversé : *« On est passé d'un marketing de l'offre à un marketing de la demande. Le client a pris le pouvoir. »* Le tourisme offre néanmoins de belles perspectives de développement à condition de s'adapter aux profils multiples de la clientèle et de lui offrir une expérience unique.

> *« La digitalisation a bouleversé notre métier. On est passé d'un marketing de l'offre à un marketing de la demande. Le client a pris le pouvoir. »*

L'environnement, un atout inestimable pour le tourisme

La seconde table ronde portait sur les liens entre tourisme et environnement. Elle débuta par le témoignage de Laurent Van Hoegaerden, le directeur du prestigieux Hôtel du Cap Eden Roc qui a lancé, il y a maintenant six ans, une démarche RSE exemplaire impliquant tout à la fois son personnel (460 salariés en saison) et ses clients. Des initiatives multiples allant de l'utilisation de produits bio locaux par le chef Arnaud Poëtte, en passant par l'invitation faite à ses clients fortunés « d'adopter » des peluches en forme de tortues pour financer le centre voisin qui s'occupe de les soigner avant de les remettre dans leur milieu naturel.

Avec son bel arrière-pays, l'environnement est aussi un bel atout pour le tourisme sur la Côte d'Azur. Président du Parc naturel des Préalpes d'Azur et maire de Gourdon, Eric Mèle s'attache à promouvoir un développement touristique mesuré pour redonner vie à l'année à ces petits villages qui font partie des plus beaux de France. Le tourisme vert au sein de la CASA passe aussi par l'agritourisme puisque Jean-Philippe Frère (vice-président de la Chambre d'Agriculture) a révélé que la moitié des 314 agriculteurs du territoire recevait du public dans ses exploitations.

En conclusion des débats, Bernard Tomasini a indiqué que ce colloque n'était qu'un point de départ et qu'un groupe de travail serait mis en place afin de formuler, à brève échéance, des propositions concrètes. Par ailleurs, la révision du SCOT qui s'annonce offrira également une belle opportunité pour que le Conseil de Développement de la CASA puisse faire entendre sa voix sur les sujets concernant le tourisme et l'environnement.

Le préfet Bernard Tomasini ouvrant le colloque du CDD de la CASA

Eric Mèle veut redonner vie aux beaux villages de l'arrière-pays

Laurent Van Hoegaerden retraçant la démarche RSE de l'Hôtel du Cap

Tourism, a factor in development

After these introductory speeches, the first round table focused on the evolution and prospects of the tourism economy. Member of Parliament and spokesperson for the tourism budget, Eric Pauget, first highlighted the promotional campaigns that have allowed those involved in Riviera tourism to get back on their feet after the attack of 14 July 2016 in Nice. He also advocated a simplification of standards, deploring the creation of 50 new standards each year in the tourism sector.

President of the hoteliers' union of Cannes, Michel Chevillon talked about the profound evolution of his profession because of digitalisation: *"We went from marketing an offer to marketing a demand. The client seized power."* Tourism, however, offers great opportunities for development as long as it adapts to the multiple profiles of its clientele and offers them a unique experience.

The environment : an invaluable asset for tourism

The second round table focused on the links between tourism and the environment. It began with the testimony of Laurent Van Hoegaerden, director of the prestigious Hotel du Cap Eden Roc, which launched, six years ago, an exemplary CSR approach involving both its staff (460 employees in season) and its customers . Multiple initiatives ranging from the use of local organic products by Chef Arnaud Poëtte, to the invitation to his wealthy clients to "adopt" turtle stuffed toys to finance the nearby centre which treats them before returning them to their natural environment.

With its beautiful hinterland, the environment is also a great asset for tourism on the Riviera. President of the Préalpes d'Azur Natural Park and mayor of Gourdon, Eric Mèle strives to promote measured tourist development to bring life to these villages that are among the most beautiful in France all year round. Green tourism within CASA is also through agritourism and Jean-Philippe Frère (vice-president of the Chamber of Agriculture) revealed that half of the 314 farmers in the region received the general public on their farms.

At the end of the discussions, Bernard Tomasini indicated that this symposium was only a starting point and that a working group would be set up in order to formulate, in the short term, concrete proposals. Moreover, the upcoming review of SCOT will also offer a great opportunity for CASA's Development Council to make its voice heard on topics relating to tourism and the environment.

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

AVIS DES GROUPES DE TRAVAIL

«Aménagement du territoire » et « Patrimoine et Environnement»

Gestion des Risques dus au Réchauffement Climatique et Adaptation de La Ville

AVIS proposé au vote de l'assemblée plénière du conseil de développement réunie le 21 mai 2019

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
COMMUNAUTE D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

Avis des groupes de travail « Aménagement du territoire » et « Patrimoine et Environnement »

Gestion des Risques dus au Réchauffement Climatique et Adaptation de La Ville

LE CONTEXTE

ACCUEIL > PLANÈTE

Méditerranée: Des scientifiques planchent sur un état des lieux du réchauffement climatique

INTERVIEW Des inondations côtières aux maladies dues aux moustiques, les conséquences du réchauffement climatique seront importantes en Méditerranée, estime l'écologue Wolfgang Cramer...

Propos recueillis par Caroline Delabroy | Publié le 18/11/18 à 07h05 — Mis à jour le 19/11/18 à 11h24

- Pour la première fois, un consortium de scientifiques a entamé une synthèse des multiples enjeux environnementaux qui touchent les populations du bassin méditerranéen entier.
- Dans cette région, la température annuelle a déjà augmenté de 1,4 °C depuis l'ère préindustrielle, soit 0,4 °C de plus que la température globale.
- Avant un rapport attendu fin 2019, une première étude pointe les risques liés aux inondations et à la santé humaine.

https://www.20minutes.fr/planete/2373615-20181118-mediterranee-scientifiques-planchent-etat-lieux-rechauffement-

Dans notre communauté de communes, dans les Alpes-Maritimes comme ailleurs sur la planète les risques que les changements du climat nous font courir ne peuvent pas nous laisser insensibles. Ce changement est résumé par Valérie Masson-Delmotte, co-présidente du groupe de travail n°1 du GIEC : *« Nous sommes à la croisée des chemins. Des mondes à + 1,5 °C ou + 2 °C seront très différents. Contenir le réchauffement exige des actions très ambitieuses dans tous les domaines – énergie, industrie, gestion des terres, bâtiments, transports, urbanisme –, ce qui signifie un changement radical de comportements et de modes de vie. Si nous n'agissons pas d'ici à 2030, la porte se refermera. »*

Changement climatique : une bombe à retardement

Editorial. Arrêtons de croire que le climatosceptique, c'est toujours l'autre, et réalisons enfin que, comme pour la menace nucléaire, l'humanité est à l'origine de ce qui peut la détruire.

Par Le Monde · Publié le 20 novembre 2018 à 11h37 · Mis à jour le 20 novembre 2018 à 18h20

L'immense majorité de l'humanité est ainsi plongée dans une sorte de déni, plus ou moins assumé, pour mieux différer la mise en œuvre de solutions qui heurtent frontalement nos modes de vie.

Pourtant, ceux-ci sont d'ores et déjà affectés. Une étude, publiée lundi 19 novembre dans la revue *Nature Climate Change*, apporte de nouveaux éléments sur l'inéluctabilité et l'ampleur du désastre. Une vingtaine de chercheurs internationaux démontrent le degré de vulnérabilité de l'humanité face au risque climatique en répertoriant 467 formes d'impacts sur nos vies quotidiennes, qu'il s'agisse de santé, d'alimentation, d'accès à l'eau, d'économie, d'infrastructures ou de sécurité.

Lire aussi : Décès, famines, pénuries d'eau, migrations : tous les secteurs touchés par le changement climatique

Le conseil de développement de la CASA s'émeut des perspectives présentées par tous les scientifiques du monde, d'autant que le derniers évènements (3 octobre 2015 dans les alpes maritimes – Ste maxime 10/10/2018 - département de l'Aude mi- octobre 2018, Macro incendies de Californie) leur donnent totalement raison.

Il nous paraît essentiel aujourd'hui d'anticiper les risques que notre région va subir et d'adapter nos analyses de TOUTES les actions engagées par les Collectivités Territoriales de notre secteur, y compris les projets conçus dans les dernières années et qui n'ont pas intégré les principes de gestion des risques en regard des évolutions climatiques (récentes et futures), indépendamment des comportements et modes de vie qu'il nous faudra adopter. Pour se faire il nous semble indispensable d'intégrer ensemble les 3 critères du développement durable (l'économie, le social et l'environnement) et non d'en privilégier l'un ou l'autre.

Au-delà des aspects techniques cet avis est « **un appel au secours** » ressenti par tous les membres des groupes de travail du CDD qui travaillent depuis des mois sur les dossiers que vous nous avez confiés et qui nous montrent bien que les directions prises depuis 30 ans nous précipitent vers la catastrophe. Merci d'éviter que la porte ne se referme.

Le GIEC nous pose une question simple : dans quel monde voulons-nous vivre demain ? La réponse est complexe et c'est à chacun de nous d'y répondre en prenant ses responsabilités et en premier lieu les élus de la république.

La casa n'a pas vocation à changer le monde mais elle peut changer le sien, c'est déjà pas mal

.

Ce sont les raisons pour lesquelles :

- Attendu que les Alpes-Maritimes (dont la CASA font partie) est déjà très impactée par le réchauffement climatique (cf rapport MEDECC : Mediterranean Experts on Climate and Evironnemental Change),

- Vu les impacts de ces changements réels et annoncés, sur le développement économique et l'attractivité touristique du territoire de la CASA,

- Attendu que les décisions entrant dans le plan d'aménagement de Sophia 2020 -2030 ont été prises en 2008 alors que la conscience de l'impact du réchauffement climatique était loin d'être aigüe et que les orientations générales prises depuis n'ont pas été révisées quand les rapports scientifiques sont tombés.

- Vu les différents documents régissant l'aménagement du territoire (SRADETT, PADD, Plan Climat, SRCE, SCOTT, PLU...) dont les volets impacts des changements climatiques n'ont pas fait l'objet de mise en œuvre,

- Vu le « plan climat-énergie territorial » (PCET) arrêté par la CASA en 2011 et qui constitue un cadre d'engagement, il s'est traduit dans un Plan d'actions très précis intégré au Plan Local Energie Environnement 2009/2012,

- Vu que la CASA porte sur son territoire, la Première Technopole d'Europe, elle se doit d'être exemplaire en matière de développement durable et de responsabilité sociétale (RSE), d'autant qu'elle peut en la matière s'appuyer et valoriser les ressources d'expertise et la capacité d'innovation des acteurs de la Technopole de Sophia Antipolis

- Vu que le CDD CASA souhaite que son territoire soit prêt à pouvoir faire face aux changements climatiques,

Le Conseil de développement de la CASA souhaite :

➢ Que la CASA prenne en compte les impacts à court et moyen terme de ces changements climatiques dans toutes ses décisions politiques, et à court terme prenne des mesures conservatoires immédiates sur :

- L'artificialisation des terrains encore naturellement perméables,
- Le déclassement de tout foncier boisé ou à haute valeur agricole/horticole,
- Le pompage direct dans les nappes phréatiques conduisant à l'assèchement total des cours d'eau et sur leur pollution,
- La combustion directe des effluents gazeux des décharges,
- Le gel du foncier et la réalisation des 15 bassins de rétention prévus dans le projet initial de Sophia

TOUT CECI RECONNUS COMME AGGRAVANT DIRECTEMENT L'IMPACT DU CHANGEMENT CLIMATIQUE,

➢ Que la CASA travaille en étroite collaboration avec les experts, et le cas échéant actualise les conventions et les cahiers de charges :

- CNRS, ADEME, Université Nice Cote d'Azur, GIEC, MEDECC, Principauté de Monaco, CEREMA,
- les start up régionales et écoles d'ingénieurs (IEID - L'Institut européen de l'intelligence digitale) spécialisées dans l'environnement

et y associe l'ensemble des acteurs concernés communes, les collectivités territoriales,

poursuivre avec une ambition à la hauteur des enjeux de lutte contre le changement climatique,

- Que la Casa, à partir du bilan d'étape, **actualise le diagnostic des vulnérabilités climatiques de 2013 : précarité énergétique, risques inondations (signalés par l'avis du CDD de 2015)**, gestion des ressources : eau, air, homme, en étroit partenariat avec les associations et experts locaux **et se fixe des objectifs clairs et ambitieux, à partir d'indicateurs de pilotage quantitatifs et qualitatifs.**

- **Que la Casa communique clairement sur les indicateurs de pilotage retenus, sur les réalisations concrètes issues du PPRI de 1998 et son actualisation, le fonctionnement du Smiage en relation avec la Casa**

- Que la CASA mette en place un plan **d'actions suivi, visant à adapter les aménagements existants**, à recenser et à lutter concrètement contre les activités les plus nuisibles à l'environnement, et traduise dans le budget communautaire les ambitions et les objectifs définis suite au diagnostic.

- Que la CASA mette en place **un plan d'actions préparant les citoyens et les entreprises** à l'indispensable évolution de nos modes de vie, et en particulier de nos pratiques constructives, de notre consommation d'eau, d'énergie et d'espaces naturels, de notre production alimentaire et de déchets, et de nos déplacements. Ces actions doivent notamment inciter les entreprises les plus polluantes à mettre en place les mesures adéquates.

- Que la CASA mette en place **des plans de formation et de sensibilisation vers tous ses acteurs**, tous les citoyens, et accélère les nécessaires changements par des incitatifs financiers et des mesures de dissuasion et d'interdiction,

- Que tous ces **plans d'actions fassent l'objet d'une évaluation continue** grâce à la mise en ligne régulière de métriques incontestables établies par une structure de validation indépendante.

- Que la Casa s'inspire des plans récemment entérinés comme la « charte de l'environnement » et le « plan paysage », abandonnés en chemin et les études nationales comme celle du Commissariat Général au Développement Durable, d'octobre 2018, avec comme titre "Objectif zéro artificialisation nette des sols".

Sophia Antipolis, le 2019

07 JUIN 2019

Groupes Aménagement du Territoire & Patrimoine et environnement

Bernard Tomasini
Préfet de Région Honoraire
Président du Conseil de Développement
de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

SOMMAIRE :

A - <u>Ce qui motive cet avis</u>

- Les constats scientifiques : GIEC, CNRS, MEDECC
- Les faits récents nous interpellent
- Les documents adoptés : STRADDET, PADD ,fixent les « orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques ». Le Plan Climat Energie Territorial de la CASA a fixé en 2013 un plan d'actions précis en ambitieux, dont nous n'avons vu que peu de résultats.
- La société civile s'émeut des évolutions planifiées de l'environnement qui font courir de graves dangers à notre région.

<u>B - Les risques relevés : pour notre région</u>

Impacts multiples sur les écosystèmes terrestres, humides, côtiers et océaniques (y compris les récifs coralliens et les zones humides), les systèmes d'eau douce, ainsi que les systèmes de production alimentaire, l'utilisation des terres, la sécurité alimentaire et les systèmes de production alimentaire, la santé humaine, le tourisme, les systèmes énergétiques et les transports, les bâtiments

<u>C - Les réponses existent ou ont été étudiées et des solutions sont en place ailleurs.</u>

La nécessité d'une approche prospective systémique :
Une étude du CEREMA conclu « Il n'est pas possible d'isoler la variable climatique d'autres variables territoriales. En effet, on ne peut pas considérer que le territoire va évoluer uniquement en matière climatique : le projet de territoire fera évoluer le système territorial, la société, les modes de vie et les valeurs changeront également. »
Voir les exemples de participation citoyenne à l'adaptation des modes de vie en commun : projet d'Economie sociale et solidaire & entrepreneuriat social de l'agglomération grenobloise « Solaire d'ici » le projet citoyen de toiture solaire,

Des pistes d'actions sont listées et peuvent être complétées ?

<u>Remarques méthodologiques</u>

La littérature sur ce sujet est particulièrement abondante, nous avons fait une sélection qui nous permet d'éclairer notre propos et d'alerter les acteurs du CDD. Elle est forcément limitée et devrait faire l'objet d'un vrai projet d'études et de décisions.
Nous n'avons pas abordé la thématique des inondations, d'autres l'on fait mieux que nous ne pourrions le faire.

A - Ce qui motive cet avis

A-1 - Les constats scientifiques : GIEC, CNRS, MEDECC

Le Groupe intergouvernemental d'experts sur le changement climatique (GIEC) a publié, le lundi 8 octobre 2018, son rapport sur « Les impacts d'un réchauffement climatique global de 1,5 °C par rapport à 2 °C et les trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre à suivre pour limiter le réchauffement à 1,5 °C, dans le cadre plus général du développement durable et de l'éradication de la pauvreté ». Pour ce faire, 6 000 publications scientifiques ont été analysées.

Le climat mondial s'est déjà réchauffé d'1 °C environ en moyenne par rapport à l'ère préindustrielle. Au rythme d'émissions actuelles, le réchauffement climatique atteindra 1,5 °C entre 2030 et 2052. Sans mise en œuvre immédiate des mesures nécessaires, le réchauffement climatique global devrait atteindre 3 °C d'ici 2100.

« Les risques liés au changement climatique peuvent être réduits en limitant sa vitesse et son ampleur », rappelle le GIEC, qui préconise des mesures *« d'adaptation »* au réchauffement attendu.

Parmi les mesures préconisées dans le rapport : l'installation de systèmes d'alerte, d'abris contre les cyclones et les inondations ; la protection des mangroves pour épargner les côtes ; améliorer le stockage d'eau et les techniques d'irrigation ; la création de nouvelles pratiques agricoles ; de meilleurs programmes de vaccination ; la création de zones protégées et l'identification de groupes vulnérables ; la diversification de l'économie.

Les études prospectives sur le territoire français permettent d'estimer le futur impact du changement climatique sur les températures et pluviométries moyennes en métropole. Selon le rapport des groupes de travail de la concertation nationale pour le **Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC)**, « suivant le scénario à « fortes » émissions, une forte diminution des pluies estivales (de 20 à 35%)», et « des évolutions accentuées de certains extrêmes climatiques» seront à prévoir.

Bien souvent, les préconisations d'actions des associations de protection de l'environnement sur les thématiques des mobilités et des déchets tendent aussi bien à limiter les émissions de gaz à effet de serre qu'à préserver la biodiversité. En matière de **transports** par exemple, secteur qui représente 27,8% des émissions de gaz à effet de serre6, les objectifs « énergie et climat » visent à limiter l'usage de la voiture individuelle7, développer l'utilisation des transports en commun et des mobilités actives ainsi que l'intermodalité. Pour autant, le développement de nouvelles infrastructures de transports de types routes, LGV ou aéroports nous interroge et nous appelle souvent à la mobilisation. Il en va de même en matière de protection de la biodiversité, puisque ces mêmes infrastructures contribuent à la destruction et la fragmentation d'espaces naturels, au dérangement de la faune, à la pollution par désherbage chimique ou encore à la contamination des sols.

CONSTATS SUR L'AGRICULTURE LOCALE

Selon « Terre de lien » la situation est très grave en région Provence-Alpes-Côte d'Azur : sur le littoral, les terres destinées à l'agriculture auront bientôt complètement disparu (estimation à 15 ans pour les plus optimistes).

En milieu rural la concurrence d'usage est très vive avec le développement de ZI/ZA multiples, d'activités touristiques ou de résidences secondaires.

En périurbain la pression foncière est telle qu'il est de plus en plus difficile de conserver ou d'acquérir du foncier agricole.

Et pourtant, le potentiel de production alimentaire et d'agriculture bio de cette région ensoleillée est réel, le besoin de nourrir la population locale augmente, mais cela ne pèse pas lourd face à la spéculation !

https://terredelliens.org/provence-alpes-cote-d-azur

La Stratégie agricole CASA dans son plan de 2016 trance des axes ambitieux, mais sa traduction dans les faits tarde à venir. Les communes du haut pays semblent être privilégiées (voir la séance du conseil communautaire du 1 avril 2019) mais les PLU des communes du littoral (qui sont les plus démunies en agriculture) sacrifient toutes les zones agricoles.

Le PLU d'Antibes n'a pas concrétisé le plan de 2016 : Le PADD prévoit de « permettre le développement d'exploitations agricoles sur le territoire communal ». Or, hormis le long de la Brague, en zone inondable, et en emplacement réservé pour l'échangeur autoroutier de Biot, il n'y a aucune préservation de zone agricoles. La chambre d'agriculture dans son avis, très réservé, cite : « Il y a un affichage de protection des zones agricoles mais à cause de l'urbanisation il n'y a plus de zones classées agricoles. Ce qui doit être préservé ce sont donc des zones urbaines et naturelles. Les serres devraient être explicitement protégées. La chambre d'agriculture note qu'il y a peu de place donnée à l'agriculture dans ce PLU »

Alors que toutes les études préconisent une ceinture verte des villes, des circuits courts, Antibes fait le contraire en convertissant les zones agricoles en zones constructibles. Il serait nécessaire de protéger les quelques zones agricoles restantes.

Selon AGRIOBIO 06 « *l'agriculture paysanne biologique et locale porte en elle, les germes de solutions pour répondre à tous ces enjeux.*

Les études montrent que ce modèle agricole et alimentaire peut permettre de nourrir l'humanité tout en :
- préservant l'environnement et la santé de chacun(e),
- renforçant les économies locales,
- et en réduisant nos émissions en gaz à effet de serre.

I est urgentissime que LOCALEMENT, et TOUS ENSEMBLE (citoyens, élus, paysans) nous édifions les problématiques Agroenvironnement, Energie, Climat, comme première grille de lecture, première grille d'analyse et de mise en oeuvre de chacun de nos actes.
Qu'il s'agisse :
- de politique de développement local,
- de nos actes d'achats,
- de transports,
- de techniques agricoles,
- de gestion de ressources naturelles, etc...
Oui, Il est URGENTISSIME que LOCALEMENT et TOUS ENSEMBLE, nous nous emparions de cette problématique primordiale que sont les dérèglements climatiques et la chute de biodiversité. Il en va de la souveraineté alimentaire de beaucoup, Il en va de notre avenir, mais surtout, de l'avenir de nos propres enfants. »

Quelques citations d'experts :

Michel de Rougemont

« Ayant atteint 1 °C on est déjà à deux tiers du chemin alors que dans les grandes villes toutes les limites sont déjà dépassées, et ce sans qu'aucune victime climatique ne soit à décompter. On pourrait prétendre que 3 ou 4 °C seraient aussi tolérables : personne n'en sait rien. Pourquoi et comment cette limite est-elle fixée à ce niveau ? que se passe-t-il si elle est dépassée d'un dixième ou de plusieurs degrés ?

Peu importe, la ligne rouge de l'intolérable est là, fixée par les experts de la science faite *in silico* aux politiciens qui n'ont plus qu'à obéir. Ceux-ci doivent être très content car ils savent merveilleusement bien gérer les budgets, surtout pour ne pas les respecter. »

Rapport du GIEC sur le climat : : *"il est trop tard pour être pessimistes !" Nous dit Daniel Tanuro (Belgique)*

Marco Lambertini, Directeur général du WWF International
« Au cours des prochaines années, notre société devra être neutre en carbone. Nous devrons enrayer la perte de biodiversité et même inverser la courbe de son érosion, grâce à la finance verte, à une énergie propre et à une production alimentaire respectueuse de l'environnement. Nous devrons également préserver les terres et les océans pour restaurer leur état naturel.
Peu de gens ont la chance de prendre part à une véritable révolution. Nous faisons partie de ces privilégiés.
Nous avons devant nous une opportunité sans précédent. Mais c'est maintenant que nous devons la saisir. »

Selon le rapport Planète Vivante 2018 du WWF sur la biodiversité, la disparition massive d'espèces devient de plus en plus critique. Gilles Bœuf, biologiste et professeur à l'université Pierre et Marie Curie, considère qu'on "ne prend pas du tout la mesure et l'ampleur du problème" a-t-il estimé sur Franceinfo.

« La remise en état des terres dégradées est rentable malgré un prix initial élevé, si l'on tient compte de tous les coûts et avantages à long terme pour la société. Une action coordonnée est nécessaire de toute urgence pour ralentir et inverser l'affaiblissement omniprésent des bases de la vie sur terre. »
ROBERT SCHOLES, université du witwatersrand (johannesbourg, afrique du sud) et coprésident de l'évaluation de la dégradation et de la restauration des terres de l'ipbes
Pourtant, les décideurs ne semblent pas avoir pris conscience de la gravité de la situation. Ni les accords de politique internationale ni les résultats des recherches fondamentales n'ont permis d'enrayer l'appauvrissement de la biodiversité. Il nous faut être plus ambitieux afin de non seulement mettre un terme aux pertes, mais aussi d'inverser la courbe du déclin de la biodiversité.
Soyons ambitieux : mettons un terme aux pertes et inversons la courbe du déclin de la biodiversité, maintenant.

A-2- Les faits récents nous interpellent

Les épisodes méditerranéens sont de plus en plus fréquents et puissants, ils provoquent des inondations centennales auxquels nous ne sommes pas préparés. En 2015 le bilan est catastrophique : 20 morts des centaines d'entreprises et de commerces lourdement impactés. et des centaines de millions de d'euros de dégâts ?

Les incendies de 2017 ont été ravageurs et ce n'est rien en comparaison des sinistres vécus dans les bouches du Rhône.

La saturation des routes sur toute la CASA devient difficilement acceptable, elle est à la fois une cause première de l'augmentation de la pollution et une conséquence de l'absence d'anticipation dans la gestion des routes.

Les demandent des citoyens se multiplient, exigent qu'on les écoute et d'apporter des réponses constructives, leurs demandes portent aussi sur leur besoin de participer aux décisions et la proximité des changements climatiques vient rajouter aux questionnements liés aux difficultés économiques.

A-3- Les documents adoptés par la CASA

Dans sa stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif des territoires le STRADDET préconise :
« Le premier de nos objectifs consiste à préserver le caractère exceptionnel de notre région en lui procurant les moyens de se développer harmonieusement, en s'appuyant sur ses nombreuses richesses afin de les faire fructifier selon un nouveau modèle de développement. C'est là notre plus grande responsabilité politique aujourd'hui envers les générations futures. ***Nous nous devons d'accompagner l'évolution des modes trop consommateurs d'espace et d'énergie qui provoquent des dégradations de tous ordres, fragilisent la biodiversité et épuisent les ressources naturelles, avec de graves effets sur la santé publique et la qualité des paysages.*** *Nous souhaitons faire partager notre ambition nouvelle pour le développement régional des territoires.*
Les élus de la Région et nos partenaires, au premier rang desquels les élus des autres collectivités locales, portent l'ambition d'améliorer les conditions de développement économique et de croissance de l'emploi de manière pérenne.
Rompre avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente
Pour préserver son attractivité en matière de cadre de vie comme d'offre de services, la Région doit développer des éléments de résilience qui conduisent à des ruptures dans de nombreux domaines : les modes d'urbanisation, notamment la localisation des activités et de l'habitat, l'organisation des déplacements, des modes de vie et de production, le transport des marchandises ou encore l'utilisation des ressources naturelles, qu'il s'agisse de la biodiversité, du foncier, de l'eau ou des ressources marines. La production de déchets et la qualité de l'air doivent faire l'objet de mesures également adaptées.
Il s'agit donc d'opter pour un mode de développement moins prédateur, plus vertueux, cohérent avec la stratégie neutralité carbone, et se saisissant de toutes les opportunités technologiques, d'innovation, d'organisation et de dynamiques compatibles avec celle-ci : rénovation énergétique et énergies renouvelables, flexgrids, nouvelles mobilités, chaîne logistique, économie circulaire, smart cities, etc. Il s'agit également de reconnaître les services rendus par la nature. A cet égard, l'espace alpin apparaît comme un réservoir de ressources au potentiel de développement stratégique. »

Le Plan Climat Energie Territorial de la CASA a fixé en 2013 un plan d'actions précis et ambitieux, dont nous n'avons vu que peu de résultats effectifs.

Les grands axes sont clairs :

- *Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de construction*
- *Engager le parc de logements existants vers la sobriété et l'efficacité énergétique*
- *Favoriser l'usage des modes de transports respectueux de l'environnement et les alternatives aux déplacements*
- *Consommer durablement et lutter contre la précarité énergétique sur le territoire Ouest 06*
- *Définir une stratégie de développement des énergies renouvelables et promouvoir leur déploiement*
- *Renforcer la sensibilisation et l'accompagnement des TPE / PME / PMI sur les enjeux de maîtrise de l'énergie*
- *Favoriser la compétitivité du tissu économique en encourageant la croissance verte et les innovations*
- *Construire des bâtiments durables, rénover et optimiser la gestion du patrimoine existant*
- *Développer l'éco responsabilité*
- *Optimiser la gestion et le fonctionnement des services techniques*
- *Assister et faciliter l'émergence de projets exemplaires*

Depuis 2013 quelles actions ont été accomplies, réussies, quels sont les résultats atteints ? autant de questions qu'il nous paraît utiles de poser et d'en évaluer les conséquences.

B -LES RISQUES RELEVES PAR LE GIEC

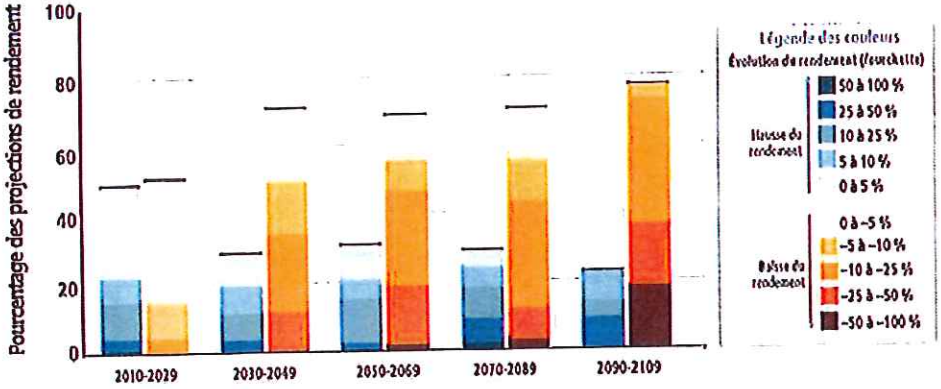
(ceux qui nous concernent directement) ET LES ACTIONS POSSIBLES.

➢ RISQUE 1 : Moins d'eau disponible pour l'agriculture

Le GIEC craint une réduction *« significative »* des eaux de surface et souterraines dans la plupart des régions subtropicales sèches, avec des impacts attendus sur la qualité de ces eaux.

Le texte évoque des risques de pénuries en Afrique, en Asie et dans le sud de l'Australie, et parle d'une pression potentiellement accrue sur les ressources disponibles en Europe (particullèrement dans le sud du continent, qui devrait être soumis à une chaleur plus forte) et en Amérique du Nord.

L'INRA confirme : Le monde agricole est directement concerné : Les rendements des principales cultures (blé, riz, maïs et soja) seront affectés dans les régions tropicales et tempérées



Source INRA

Une réduction des rendements peut peser lourdement sur le mode de vie des habitants de la Cote d'azur et des touristes : La Chambre d'agriculture indiquait que le département des alpes maritimes **est autonome à hauteur de 14% de sa consommation en matière de produits agricoles.** Les supermarchés de la côte ont une autonomie de15 jours de biens de consommation courante avant la rupture.

Piste d'actions 1 : Valoriser nos terres agricoles.

a/ Protéger nos terres agricoles actuelles, en particuller les terres à haute valeur horticole en zone péri-urbaine, en fonds de vallons et en terrasses irrigables qui doivent être sauvegardées de l'urbanisation pour développer l'agriculture de proximité,

b/ reconquérir le foncier agricole,

c/ édicter pour chaque commune des proportions de surfaces agricoles indispensables pour assurer une autonomie alimentaire.

d/ avec l'aide du lycée agricole d'Antibes amplifier les actions de formation, d'alternance et d'expérimentation.

Du POS au PLU

	POS	PLU	Evolution
Zones constructibles	870 64,34%	825 61,02%	-5,17%
Zones agricoles	42 3,10%	119 8,80%	+183,33%
Zones naturelles	440 32,54%	408 30,17%	-7,27%
	1352ha	1352ha	

Exemple : Mouans Sartoux adapte son PLU pour produire plus de 80% des besoins en légumes frais et bio de la restauration collective.

Piste d'action 2 : Gestion durable de notre eau

Traitons notre eau naturelle avec considération :
a/évitons les pollutions notamment par les déchetteries,
b/gérons les nappes phréatiques en prenant en considération les nappes profondes et la caractéristique karstique de notre sous-sol ; assurons un encadrement strict des prélèvements directs dans les nappes (Golfs en particulier) .
c/Lançons des actions de communication pour l'économie d'eau (chez les citoyens et dans les collectivités locales)
d/prévoir des actions répressives en cas d'infraction.
e/Préconiser des plantations non gourmandes en eau .
f/Améliorer le stockage de l'eau (par exemple en créant des citernes plutôt que des bassins de rétention), la réutilisation des eaux grises et les techniques d'irrigation ; et inciter les consommateurs à l'autoconsommation de l'eau (je consomme, je dépollue, je réutilise)

➢ RISQUE 2 : Inondations et érosion

Selon le GIEC, ces phénomènes vont de plus en plus affecter les zones côtières et les basses terres en raison de la hausse du niveau de la mer. *« La population et les biens exposés vont significativement augmenter »* à cause de la croissance démographique et de l'urbanisation.

Par ailleurs, la proportion de la population affectée par des crues majeures va augmenter. Le GIEC cite notamment les aires urbaines d'Europe, d'Asie et d'Amérique latine, où l'urbanisation massive augmente les risques d'inondations.

Nous en avons eu une triste concrétisation dans notre communauté en 2015 et les dernières inondations dans l'Aude ne font que confirmer la tendance (voir en annexe l'article la dépêche du Midi.

Les principaux effets envisagés peuvent être résumés ainsi :

- **Hausse des précipitations violentes** à l'origine d'un risque croissant d'inondations « éclairs » à l'intérieur des terres, événements de coulée de boue ou de glissement de terrain plus fréquents.
  Cet enjeu est très fort dans le territoire de la CASA, et un plan de **réduction** des surfaces artificialisées est indispensable – à court terme l'impératif est d'imposer l'interdiction de toute artificialisation, par des mécanismes de compensation (par exemple, financer de rendre perméables des surfaces de parking actuellement revêtues en compensation d'une artificialisation nouvelle, en créant un marché de compensation à l'échelle de la CASA)

- **Diminution des précipitations dans le sud de l'Europe**, pouvant accentuer les effets des mouvements des sols, notamment le phénomène de retrait-gonflement des sols argileux qui a touché plus de 7300 communes en 2003. Selon un rapport de l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC), « la hausse de fréquence et d'intensité des sécheresses en lien avec le changement climatique devrait amplifier le risque de retrait- gonflement des argiles.

  Cet enjeu est fort dans le territoire de la CASA, dont un bon tiers présente ce risque de retrait des argiles. Des solutions d'injection locale de produits expansifs existent et mériteraient d'être validées dans le contexte local (CSTB)

En l'absence d'urbanisation nouvelle, l'analyse réalisée fait état d'un coût moyen annuel des dommages passant d'environ 220 millions d'euros (référence sur la période 1989-2003) à 700 millions d'euros ou 1 300 millions d'euros [selon les scénarios] en 2100 ; il est donc multiplié par un facteur compris entre 3 et 6 » (ONERC, 2009). La prise en compte de l'urbanisation dans ces données augmenterait quant à lui le coût d'environ 17%.

Il est d'autre part vertueux d'améliorer significativement les cycles d'utilisation de l'eau pour palier les conséquences de cette irrégularité et réduction des précipitations, en encourageant :

- La conversion en citernes des bassins de rétention, et l'utilisation de ces eaux pluviales en particulier pour les usages sanitaires,
- La récupération systématique des eaux grises pour l'arrosage et l'irrigation.

- Hausse du niveau de la mer, pouvant être à l'origine d'inondations côtières et d'une érosion accrue en raison des tempêtes et de la hausse du niveau de la mer, avec des impacts certains sur l'efficacité des ouvrages maritimes de protection (digues), voire même de la tenue de ces ouvrages face à la modification des pressions auxquelles ils seront soumis.

Les tentatives de ré-ensablement des plages ne semblent pas une solution, la mer reprend toujours ce qu'on lui apporte au premier coup de mer hivernal : il faut repenser la gestion du trait de côte dans la durée.

Les pistes d'actions sont listées dans l'avis rédigé par le CDD en 2015. Les études hydrogéologiques doivent en être une faire partie intégrante.

➢ RISQUE 3 - Extinction des espèces végétales et animales.

Ces risques concernent *« une large partie »* des espèces terrestres et marines, dont de nombreuses *« ne seront pas capables de se déplacer suffisamment rapidement pour trouver des climats plus adaptés »* après le changement climatique.

Des écosystèmes marins cruciaux, comme ceux des pôles et les barrières de corail, sont particulièrement exposés avec l'acidification des océans. Une hausse de la mortalité des arbres pourrait survenir dans de nombreuses régions.

Les impacts des changements climatiques détériorent les écosystèmes et menacent la biodiversité
Les scientifiques parlent de la 6e crise d'extinction : si la disparition d'espèces est un phénomène naturel, la vitesse actuelle de disparition est environ 1 000 fois plus rapide que la normale.

Selon les dernières études du CNRS, qui englobe 73 études menées à travers le monde, **plus de 40% des espèces d'insectes sont en voie d'extinction**, alors que le rythme avec lequel s'opère leur disparition est environ huit fois plus rapide que celui observé chez les oiseaux, les mammifères et les reptiles.

Pistes d'actions : Protégeons notre biodiversité

Pour l'instant les espaces boisés de la zone collinaire (Valbonne, Biot, Roquefort...) ont joué le rôle de réservoirs de biodiversité face à la poussée de l'urbanisation littorale, elles doivent dès lors :

- **être absolument sanctuarisées, <u>en incluant la continuité des trames vertes</u> d'un Parc Départemental à l'autre (Valmasque, Brague, Sinodon, Dôme de Biot, Paradou, Château robert),**
- **faire l'objet d'une surveillance spécifique pour en mesurer la résilience, garantir l'accès à l'eau l'été, favoriser et réintroduire au besoin des espèces végétales endémiques plus résilientes, contenir les espèces invasives et maintenir les équilibres.**
- **Les nouveaux programmes d'aménagement doivent intégrer la notion de biodiversité et de « trame verte et bleue ».**

C - Les réponses existent ou ont été étudiées et des solutions sont en place ailleurs.

Notre constat, notre volonté : nous sommes face à des enjeux auxquels nous n'avons jamais été confrontés. Le CDD, dans son rôle de lanceur d'alerte, souhaite une concrétisation rapide dans les décisions pour changer notre devenir. Rangeons le catalogue des bonnes intentions (concrétisé par de multiples délibérations de la CASA) au rayon des antiquités du vieux monde et adoptons pour notre communauté **des mesures extrêmement innovantes :**

Par exemple :

- Faisons la chasse aux productions nuisibles ou inutiles : qu'on songe à l'obsolescence programmée, aux innombrables gadgets jetables, et aux milliers de kilomètres que les marchandises ou leurs pièces détachées parcourent dans le seul d'optimiser les profits des compagnies multinationales !
- De plus, nous avons sous la main un moyen efficace et absolument sans danger de commencer tout de suite à retirer du CO2 due l'atmosphère : l'agroécologie. Une agriculture paysanne axée sur la souveraineté alimentaire a en effet le potentiel de fixer de grandes quantités de carbone dans les sols tout en assurant une alimentation saine et de qualité. **C'est la seule "technologie à émission négative" qui soit acceptable, et même souhaitable!**
- Traitons notre forêt (et nos arbres) avec considération car ils sont notre assurance vie.
- Transformons **les "espace à enjeux de développement " en "espace à enjeux de survie "** tant économique
- qu'écologique et social.
- **L'arborisation des villes et la bio-climatisation** --aussi bien des immeubles que des rues-- présente l'avantage d'isoler le bâti de la chaleur en créant des zones de fraîcheur dans l'espace public tout en réoxygénant l'air. La ville reste ainsi vivable et respirable même quand il fait extrêmement chaud. (Vincent Caillebaut)

DES QUESTIONS CLES DOIVENT ËTRE EXAMINEES ou L'ON ETE AILLEURS :

➢ Le changement climatique et son impact sur la mobilité

L'étude MEDCIE Grand Sud-Est

Cette étude prospective des effets du changement climatique sur le Grand Sud-Est a été pilotée par la mission d'études et de développement des coopérations interrégionale et européenne (MEDCIE) des préfectures des Régions Auvergne, Corse, PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon et financée par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR, actuel Commissariat général à l'égalité des territoires, CGET).

Les effets du changement climatique sur la mobilité sont les suivants :

1- TOURISME :

- nécessaire ajustement de l'offre des stations de moyenne montagne, voire risque de fermeture de stations de ski si elles ne se reconvertissent pas,
- remise en cause possible de l'économie touristique hivernale,
- gestion d'un risque de pression touristique accrue sur les stations de haute altitude,
- exposition accentuée des touristes aux risques naturels,
- l'été, développement du tourisme rural et montagnard,
- allongement de la saison estivale,
- impact négatif des canicules sur la fréquentation touristique, notamment dans le Sud et dans les villes,

- Impacts éventuels indirects de la politique d'atténuation via des coûts de transport qui seraient plus élevés, conduisant à une modification de la distribution internationale des flux touristiques (évolution des stratégies des opérateurs touristiques) ;

Dans leur article de La Documentation Française « Tourisme et climat. L'exemple des côtes nord-méditerranéennes » Raphaël Billé , Alexandre Magnan écrivaient déjà : *« Les impacts du changement climatique sur le tourisme dans les pays de la rive nord de la Méditerranée, conjugués à d'autres facteurs, pourraient entraîner une désaffection à l'égard de ces destinations, à moins que ne soit repensée en profondeur cette activité cruciale pour l'essor de la région. »*

2- RISQUES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :

- probable augmentation des mesures de restriction de la circulation du fait de la recrudescence des canicules et de leur incidence sur la pollution à l'ozone, avec des effets notamment sur l'attractivité des périphéries et du périrubain,
- nécessaire adaptation des moyens de transport aux nouvelles conditions climatiques,
- détérioration des routes et voies ferrées, interruption de lignes de transport pendant certaines périodes,
- exposition accrue des infrastructures aux risques naturels.

L'analyse de la vulnérabilité au changement climatique du territoire en supposant un fonctionnement socioéconomique constant du territoire concerné fait ressortir des aléas et des enjeux : .
Il s'agit alors de croiser aléas et enjeux pour évaluer un niveau de vulnérabilité (limité, moyen, fort, très fort).

L'étude MEDCIE Grand Sud-Est analyse aussi :

- l'exposition actuelle au changement climatique ;
- la vulnérabilité future au changement climatique ;
- le risque de rupture lié au changement climatique ;
- les facteurs d'aggravation exogènes au territoire ;
- les facteurs d'aggravation internes au territoire.

Par exemple, sur le littoral provençal, la saturation actuelle des infrastructures de transport et la faiblesse de l'offre en transports en commun apparaissent comme des facteurs aggravants de la perturbation du fonctionnement du territoire qu'engendre l'érosion du trait de côte.

Travaillons sur ces bases et tirons-en des enseignements.

- **La production et la consommation de l'énergie largement impactées par les évolutions du climat.**

Le « réseau PACA climat » de la DREAL PACA a déjà abordé précisément ces sujets

- Objectifs : Changer nos conceptions d'aménagement et d'urbanisation

Les constats	Les moyens d'actions en urbanisme
Un développement urbain aux impacts majeurs :	Une organisation et un aménagement du territoire permettant :
• Consommation croissante du foncier • Perte de biodiversité • Émissions de GES encore importantes • Consommation énergétique colossale • Des conséquences sur le budget des ménages	• La limitation des déplacements et le développement des modes alternatifs à la voiture • La gestion globale de eau : ressources, réseaux, assainissement • Le respect des sites pour l'implantation humaine • L'intégration de la nature • L'amélioration des performances énergétiques des bâtiments et des îlots ou quartiers • La gestion des déchets • La protection contre les nuisances lumineuses et sonores

La DREAL a lancé en 2017 un appel à projet TEPCV (Territoires à Energie Positive pour la Croissance Verte)

Un territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) est un territoire d'excellence de la transition énergétique et écologique. La collectivité s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Elle propose un programme global pour un nouveau modèle de développement, plus sobre et plus économe.

En mai 2017, le soutien financier engagé par l'Etat auprès des TEPCV de la région PACA pour la réalisation de plans d'action ambitieux s'élève à 24,2 millions d'euros.
La Communauté d'agglomération de Sophia Anpolis est éligible mais il semblerait qu'aucune convention n'ai été signée et donc aucune aide financière versée.

Or les conventions financières TEPCV financent des actions concrètes dans les 6 domaines de la Transition Écologique et Énergétique :

- La réduction de la consommation d'énergie : par notamment des travaux d'isolation des bâtiments publics, l'extinction de l'éclairage public après une certaine heure...
- La diminution des pollutions et le développement des transports propres : par l'achat de voitures électriques, le développement des transports collectifs et du covoiturage...
- Le développement des énergies renouvelables : avec par exemple la pose de panneaux photovoltaïques sur les équipements publics, la création de réseaux de chaleur...
- La préservation de la biodiversité : par la suppression des pesticides pour l'entretien des jardins publics, le développement de l'agriculture et de la nature en ville....
- La lutte contre le gaspillage et la réduction des déchets : avec la suppression définitive des sacs plastique, des actions pour un meilleur recyclage et diffusion des circuits courts pour l'alimentation des cantines scolaires....
- L'éducation à l'environnement : en favorisant la sensibilisation dans les écoles, l'information des habitants...

➢ Changements climatiques, aménagement de l'espace et transition urbanistique.

Extrait du Colloque : Changements climatiques, aménagement de l'espace et transition urbanistique.
(parrainé par Jean JOUZEL)

L'objectif de ce colloque est tout d'abord à examiner le rôle des formes d'aménagement et d'organisation de l'espace aux différentes

échelles sur les processus climatiques, ensuite de voir quelles types d'urbanisations et de sociétés seraient susceptibles de mieux répondre au défi climatique et enfin de réfléchir aux processus à mettre en place pour arriver à une transition dans les pratiques et les politiques d'aménagement des territoires.

5 thèmes ont été abordés :

1. Impacts des formes d'aménagement et de l'organisation des espaces urbains et ruraux sur le climat.

L'objectif est de faire un constat, d'avoir une évaluation de l'impact des formes héritées du passé sur le climat.
Elle passe par une analyse critique de la prise en compte de l'élément climatique dans les différents aspects touchant à l'organisation et au fonctionnement des territoires : transports, trame verte et bleue, implantation des activités économiques, organisation des services à la population, localisation des logements, agriculture...

2. Nouvelles pratiques d'aménagement du territoire en vue de l'atténuation des changements en cours et de l'adaptation aux modifications climatiques.

Cette deuxième thématique concerne tout d'abord les réflexions sur les formes d'aménagement susceptibles de limiter la contribution de l'urbanisation aux changements climatiques. Des urbanistes et des aménageurs ont avancé différentes propositions allant des nouvelles formes de ville dense à un renouveau des petites villes. La densité est-elle la solution ou le problème (externalité négative/ positive de la densité)? Comment aménager, ou réaménager, l'espace pour mettre en place une urbanité respectueuse du bien-être et de l'environnement ?

3. Nouvelles technologies, nouveaux comportements : des pistes pour répondre au défi climatique sans modifier en profondeur les espaces hérités du passé ?

Concevoir de nouvelles formes d'organisation et d'aménagement des espaces est indispensable pour les nouvelles implantations sur des territoires non encore intensément utilisés ou des espaces créés ex nihilo.
Mais que fait-on des anciens espaces déjà fortement aménagés ? Faut-il faire table rase pour reconstruire du nouveau ? Certains préconisent l'utilisation de nouvelles technologies permettant de mieux réguler les espaces. D'autres insistent sur les changements possibles de comportements. Ces changements permettraient-ils de maintenir nos structures spatiales actuelles tout en répondant valablement aux préoccupations liées au changement climatique ? Enfin, existe-t-il une limite à ces ajustements ? A partir de quel moment ou dans quelles conditions faut-il passer à un vrai changement d'organisation spatiale ?

4. De l'urbanisme local aux changements climatiques, approche prospective des territoires en transition urbanistique.

Cette thématique à permis d'aborder des réponses aux questions suivantes :
Comment imaginer cette transition urbanistique ? De quels outils dispose-t-on pour se projeter dans l'avenir ? À quelle vitesse et à quelle échelle doit se faire cette transition ? Quels nouveaux outils conceptuels et pratiques faut-il mettre en place pour accompagner cette évolution ?
Les plans énergie-climat, les documents d'urbanisme tels que les PLU et les SCOT sont-ils des outils pertinents pour mettre en place cette évolution ? Quels sont les outils mis en place dans d'autres pays ? Comment financer ces changements ?
Comment assurer le pilotage et l'évaluation des actions entreprises ?

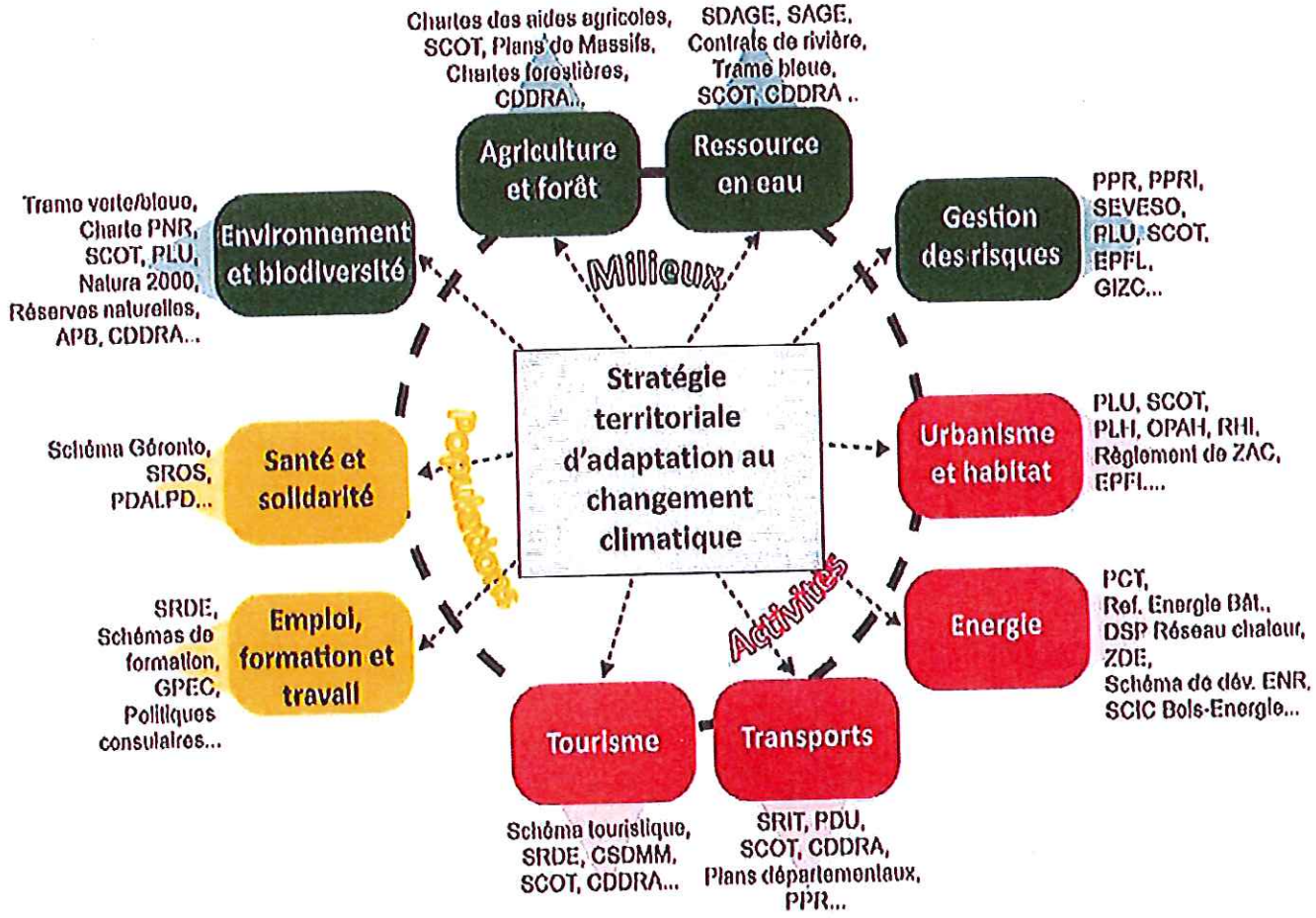
➢ Démarche et méthodes pour adapter la mobilité d'un territoire au changement climatique

En décembre 2014 le Cerema propose des éléments de méthode pour les territoires afin d'adapter leur mobilité au changement climatique et d'opérer la transition énergétique (atténuation) de leur mobilité. Cette approche couplée de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation de la mobilité à ce changement s'est appuyée sur sept expériences de prospective territoriale menées en France, ainsi que sur plus de 180 références bibliographiques.

Les préalables pour construire la démarche :

- Porter autant d'attention à l'avenir du territoire local qu'à l'avenir du climat local
- Coupler démarches d'adaptation et d'atténuation
- Associer largement les acteurs locaux pour préparer l'avenir du territoire, mieux identifier les effets du changement climatique et mieux y répondre

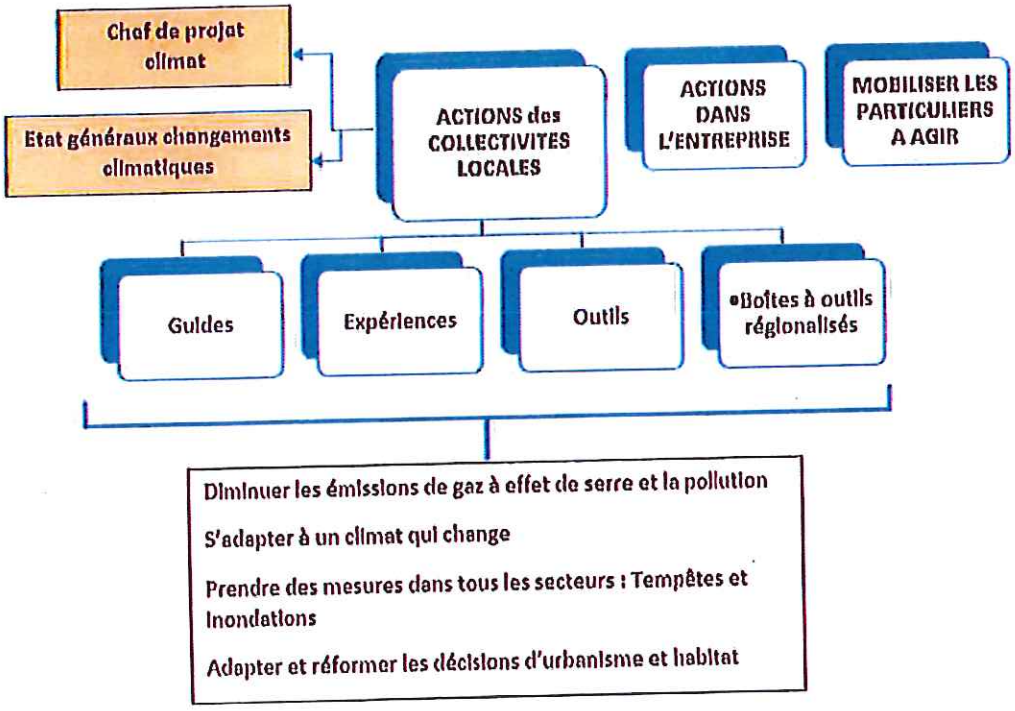
L'ensemble des champs à couvrir sont résumés dans ce schéma : on notera que tout s'articule sur la stratégie territoriale d'adaptation



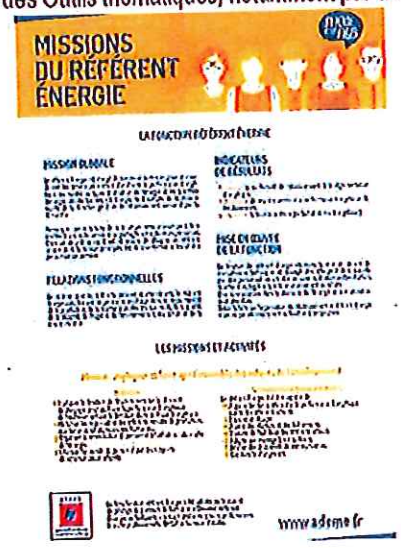
➢ UNE METHODOLOGIE DE PROJET PRECONISEE PAR L'ADEME :

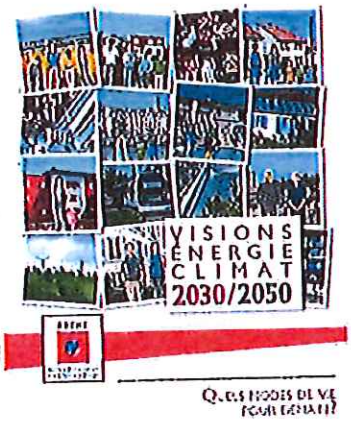
L'ADEME accompagne les collectivités territoriales dans la mise en œuvre d'actions d'adaptation au changement climatique par des publications et la mise à disposition d'outils pour les collectivités territoriales :

- Guides méthodologiques
- Recueils d'expériences
- Gestion de projet



- Et offre des Outils thématiques, notamment par des actions de court terme : voir https://www.youtube.com/watch?v=XyR8wPkwF1c





1- DESIGNER ou EMBAUCHER un CHEF DE PROJET dont la mission sera de coordonner toutes les actions et mobiliser tous les acteurs de la ste civile.

2- FAIRE LE DIAGNOSTIC DE VULNERABILITE DU TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Il s'agirait de lister les risques :

- surchauffe des rues et des places (points chauds urbains)
- logements invivables sans climatisation
- précarité énergétique
- alimentation en énergie du territoire (panne de 2003)
- végétation et espaces verts non résistants, parasites
- alimentation en eau

Quelques exemples à corriger dans le territoire :

- rue, avenue larges et non arborées: avenue de Cannes à Juan les pins, avenue du jardin secret à Juan les pins
- places, esplanades minéralisées non ombragées : Près des pêcheurs à Antibes, Esplanade Théâtre Anthea Antibes
- école, collège dans lesquels on suffoque en Avril Mai Juin et Septembre
- **adapter les projets en cours** en tenant compte des constats fait en amonts lors du diagnostic des vulnérabilités : ZAC des 3 Moulins, ZAC des Clausonnes, Open Sky, ...

et suivre les préconisations de l'ADEME et du GIEC

- planter des arbres de haute futée le long des rues et des avenues
- planter des arbres de haute futée ou installer des ombrelles sur les places et les esplanades, ne planter que des arbres endémiques
- planter des arbres aux bons endroits pour ombrager les bâtiments publics
- faire des préconisations de plantation lors des permis de construire
- installer des pare-soleils sur les façades
- orienter correctement les bâtiments
- gestion de l'eau : arrosage à bon escient, ...
- adapter les essences de plantation
- mettre en place rapidement un plan de gestion de la forêt : au lieu de défricher des hectares de forêt il est question plutôt de travailler sur la santé des espaces forestiers, couper pour replanter, changer les essences pour mieux s'adapter à la chaleur et planter en ville les arbres qui nous apporterons fraicheur et filtre à CO_2.

3 -METTRE en place (avec l'aide de l'ADEME) la METHODE DE SUIVI-EVALUATION DES POLITIQUES D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Comment réagir et agir ?

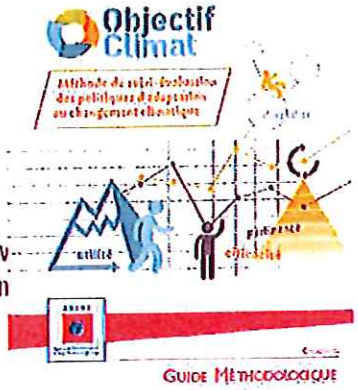
ACTIONS DANS LES ENTREPRISES

Le référent énergie en entreprise

Le référent énergie est la personne dédiée dans l'entreprise à la gestion de l'énergie depuis l'achat jusqu'à son utilisation. Il est indispensable pour mener à bien une démarche globale de maîtrise de l'énergie.

4 grandes missions :

- Impliquer et faire agir l'ensemble des acteurs de l'entreprise
- Concevoir, coordonner et mettre en place des actions de maîtrise de l'énergie
- Suivre et analyser les résultats obtenus
- Assurer une veille sur les évolutions dans le domaine de la maîtrise de l'énergie

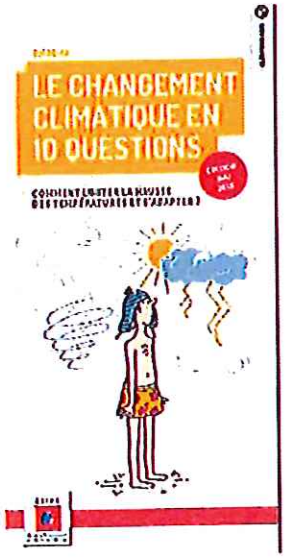


Les déplacements dans l'entreprise

La part des transports atteint plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre en France. Il dev
entreprises de favoriser des changements de comportement pour leurs déplacements, et notamment

- Agir sur les trajets domicile-travail
- Agir sur les déplacements professionnels
- Agir sur les déplacements des visiteurs Outils thématiques

INCITER LES PARTICULIERS A AGIR



Comment réagir face au changement climatique ?

AGIR SUR LES DEPLACEMENTS / PRIX DES PARKING : coordonner la fixation des parkings de centres ville dans toutes les villes de la CASA.

- Pour les actifs de centre-ville
- Pour les voitures vertes
- Stationnements gratuits pour des courtes durées.

Promouvoir l'agriculture en ville et les jardins de ville : jardins partagés, jardins familiaux.

Aider les particuliers (institutions et entreprises) à gérer leur consommation d'eau :

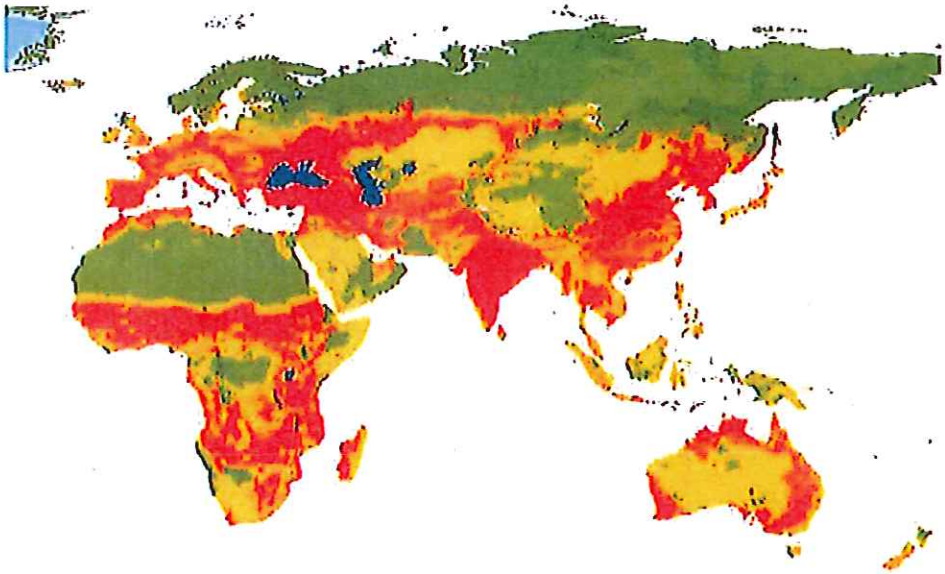
- Récupération des eaux de pluie
- Recyclage des eaux usées
- Réutilisation des eaux usées (notamment comme eaux sanitaires)
- ...

Favoriser l'autoconsommation d'électricité.

Inciter les particuliers (institutions et entreprises) à produire leur eaux chaudes sanitaires (soleil – pompe à chaleur...)

ANNEXES

Figure 6 : Carte du monde montrant la répartition des menaces potentielles pour la biodiversité des sols.
Tous les ensembles de données ont été harmonisés sur une échelle de 0 à 1 et additionnés, les scores totaux étant classés en cinq catégories de risque (de très faible à très élevé)



Proposition d'avis du groupe de travail « transports, déplacements et mobilité »

Révision du PDU

Rédigé par Romain Duquesne

Introduction :

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) a adopté en 2008, son premier Plan de Déplacement Urbain (PDU), permettant une planification de l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) est un outil de planification, mis en place pour 10 ans afin de favoriser un développement harmonieux et maîtrisé du territoire avec le souci d'une culture commune des déplacements urbains et intercommunaux.

Suite à l'élargissement du périmètre de l'agglomération en 2012 et aux enjeux environnementaux actuels, ce PDU doit être révisé pour être étendu aux 8 nouvelles communes de la CASA et pour minimiser l'impact des transports sur l'environnement. Cette révision doit en outre permettre de confirmer les enjeux et objectifs, ainsi que les actions à poursuivre et à engager par la collectivité pour améliorer, dans une perspective durable, les

mobilités sur le territoire. En particulier, la CASA souhaite aujourd'hui orienter les efforts à venir sur les changements de comportements et les usages de tous les acteurs du territoire, afin que ceux-ci puissent se saisir au mieux des infrastructures et services existants ainsi que ceux qui vont naitre.

Les orientations légales à respecter :

Elles sont fixées par le législateur dès 1983, dans l'article 28-1 de la loi LOTI, modifiée par la loi LAURE dans son article 14, modifiée par la loi SRU dans son article 96. Ainsi les plans de déplacements urbains portent sur huit orientations :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement de l'usage des transports collectifs, des moyens de déplacements économes et moins polluants, comme les modes doux, piétons, vélos, rollers... ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
- l'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

A partir de leur pratique des mobilités sur le territoire de le CASA, les groupes de travail ont identifié les actions qui, de leur point de vue, pouvaient contribuer au changement de comportement :

- Comment réduire les déplacements et les flux ?
- Comment réduire la place de la voiture individuelle ?
- Comment favoriser la marche à pied et le vélo ?
- Comment développer l'usage des transports en commun ?
- Comment modifier mes pratiques de mobilité ?

Deux revendications transverses ont également émergé :

- Constituer une Commission Transport « citoyenne » permanente pour auditionner tous les projets impactant les enjeux de mobilité et émettre des recommandations appelant à une réponse formelle,
- Rendre publiques les simulations et modèles de trafic liées à tout nouveau projet.

1. Comment réduire les déplacements et les flux ?

Trois axes :

- Eviter de générer des déplacements;
- Accroître le taux d'occupation des véhicules;
- Etaler les flux pour écrêter les pics de trafic.

Les principales actions pour éviter les déplacements :

- **Le développement du télétravail**, à travers une sensibilisation des entreprises et le déploiement de la fibre optique;
- Le développement associé de Centres de télétravail;
- **Des projets d'aménagements** qui favorisent la proximité entre les lieux d'emploi, de commerce et d'habitat;
- **Des crèches près des lieux de travail / télétravail / nœuds intermodaux;**
- Maintenir le **commerce de proximité** distribué dans les zones d'habitation, à l'opposé de méga « shopping centers » créateurs de flux importants;

Pour réduire le nombre de voiture particulière, les participants ont également proposé de :

- **Développer le covoiturage**, en récompensant, en nature ou financièrement, les covoitureurs, en réservant des voies au covoiturage;
- Créer des « **plans de déplacement scolaires** » au niveau des établissements pour favoriser le co-voiturage des scolaires, les modes;

- alternatifs « pedibus » ou velobus », voire rendre le ramassage scolaire obligatoire.

Enfin, pour écrêter les flux aux heures de pointe, il est proposé :

- De systématiser les **Plans de déplacement** d'entreprises préférablement inter-entreprises;
- Une des solutions pour réduire le trafic, serait de créer également un **Bureau des temps**, comme à la Mairie de Turin et à Lille Métropole. C'est-à-dire désynchroniser de 10-15-30 minutes l'entrée au bureau, à l'école, etc. Ce bureau viserait à prendre en compte la question des temps individuels (loisirs, famille...), et collectifs (travail, déplacements...), pour mieux les articuler dans l'ensemble des politiques publiques;
- De **favoriser les livraisons aux heures** creuses en donnant accès aux voies de bus pour les véhicules de fret.

2. Comment réduire la place de la voiture individuelle ?

Les principales actions qui permettraient de réduire la place de la voiture individuelle sont :

- **Communiquer sur les solutions alternatives existantes** (Pédibus, RezoPouce, Drivekids...), notamment en s'appuyant sur les entreprises pour relayer cette information;
- Avoir une **stratégie tarifaire agressive** sur les modes alternatifs voire la gratuité, et un pass unique tous modes;
- **Le développement des VAE** (Vélo à Assistance Electrique), où l'achat pourrait être subventionné;
- **Le développement du covoiturage**, avec des voies dédiées;
- **L'interdiction des véhicules personnels sur certaines zones,** et ou un système de roulement entre les plaques d'immatriculation pair/impaire 1 semaine sur deux par exemple;
- *Mode animal de déplacement dans les endroits adéquats (exemple à cheval);*
- Développer une navette maritime de Cannes à Monaco, avec l'opportunité de l'aéroport comme hub (bateau/avion/tramway);
- Dans la dimension perpendiculaire à la côte, le téléphérique apparaît un moyen très adapté;

- Viennent ensuite l'**amélioration / sécurisation des itinéraires piétons,** avec la création de trottoirs et surtout une signalétique efficace;
- Et l'amélioration des transports en commun (maillage, fréquence et correspondances).

3. Comment favoriser la marche à pied et le vélo ?

La principale action proposée pour favoriser le vélo et la marche à pied est **la création de pistes cyclables en site propre**, de trottoir et de cheminements piétons ombragés chaque fois que possible, **une continuité des itinéraires** avec des **pentes adaptées**, un traitement soigné des insertions dans les flux automobiles (ronds-points en particulier), une surface régulièrement **entretenue/ balayée** (risques de chute), une meilleure signalétique et des éclairages appropriés.

Une réduction de la vitesse automobile, l'aménagement de voiries spécifiques et **adapter le code de la route pour donner la priorité et sécuriser les usagers.**

Le développement de l'intermodalité avec la création de plateformes multimodales. La possibilité de mettre les vélos dans les transports en commun et d'équipements tels que les douches sur les lieux de travail, pourraient être des facteurs facilitant l'usage des transports doux comme le vélo.

Enfin, une **meilleure communication sur les itinéraires et temps de parcours** et une mise à disposition de vélos ou trottinettes électriques partagées augmenterait l'usage de ce mode de transport.

- Il faut que l'intercommunalité "Cap Azur" ne retienne qu'UNE SEULE APPLI complètement intégrative pour tous les réseaux, tous les modes et incluant le « ticketing » intégré tous réseaux SNCF inclus, le covoiturage, l'affichage dynamique des temps de trajet selon les modes etc. à l'échelle Nice-Sophia-Cannes-Grasse;
- Il faut que toutes ces données soient open source pour permettre la prise en compte des options de transport dans tout type d'appli (tourisme...);

- *Indication des temps de trajet à pied pour se rendre aux sites phares du territoire depuis les pôles d'échange (gare routière etc.).*

4. Comment développer l'usage des transports en commun ?

- Pour développer l'usage des transports en commun, les participants ont d'abord demandé à ce que **leurs performances soient améliorées**, en termes de **fréquence**, de **fiabilité** de **l'affichage en temps réel**, de **disponibilité** (notamment le week-end), d'**interconnexion** ou encore de **maillage**.
- Le cas de la RN7 (proposition de la municipalité de Villeneuve Loubet) illustre bien le potentiel de développer d'importants **tronçons en site propre.**
- Une unification des réseaux et services de transports en commun à l'échelle départementale, avec une **application** et **titre de transport multimodal uniques.**
- Le succès des « bus blancs » l'hiver vers les stations suggère de mettre en œuvre des « **bus verts** » pour desservir les sites touristiques de l'arrière-pays.
- Enfin, on a évoqué la possible **gratuité des transports en communs** et l'aménagement de pôles d'échanges.

5. Comment modifier mes pratiques de mobilité ?

La modification des pratiques de mobilités passe d'abord par le **développement du maillage et sécurisation des pistes cyclables**, puis par le **télétravail** et la mise en œuvre **de primes aux bonnes pratiques**.

D'autres actions sont possibles comme :

- **Communication positive** sur les bénéfices apportés par les changements de comportements;
- **Formaliser l'auto-stop**, via une app, des zones désignées, la traçabilité « utilisateurs de confiance » des conducteurs et passagers etc.;
- **Réduction des budgets** et des voiries dédiés aux voitures particulières, pour les consacrer aux modes de transports alternatifs;
- **Incitation des entreprises** à installer des équipements pour le vélo et le covoiturage (douches, casiers, places de parkings réservées…);

- *Incitation aux transports en commun par le biais de l'éducation dans les écoles*
- *Tendre vers des pratiques de Transports A la Demande (« ubérisation »)*
- *Rendre les temps de transport en commun plus utiles (en faire un lieu de vie)*
- *Evènements promotionnels plus fréquents*
- *Téléphérique*

6. Conclusion

Notre territoire doit aujourd'hui faire face à de nombreux enjeux tels que l'impact climatique, la saturation des axes routiers, l'adaptation aux nouveaux modes de transports etc.

De ce fait, le conseil de développement préconise la mise en place d'un chambre dédiée à la mobilité et aux transports composée de personnes compétentes faisant l'office d'un dictat et ayant le pouvoir de poser un véto sur des projets d'aménagements entrainant des incohérences et des problèmes de déplacement sur notre territoire.

Limiter le besoin même de déplacement par une stratégie d'aménagement adapté et recentrer l'aménagement du territoire autour des pôles d'échanges et dessertes de transports collectifs et reporter les déplacements sur le ferroviaire existant (Nice, Vintimille, Cuneo) semble être un bon moyen d'améliorer les déplacements.

De plus, une synchronisation et une cohérence entre les différents programmes d'aménagements du territoire est souhaité car, les choix d'aujourd'hui structureront et définiront nos vie de demain.