

TABLE RONDE N°3 DÉPLACEMENTS

MAEVA THOLANCE

Cheffe du Service Transport & Mobilité de l'ADEME.

Dans un contexte marqué par la multiplication de nouveaux services de mobilité (essor du vélo), les crises sanitaire et écologique, qui ont été de véritables révélateurs de tendances, et enfin la crise géopolitique actuelle qui positionne nos usages de l'énergie au cœur du débat vis-à-vis des déplacements, l'ADEME a identifié comme prioritaire la mobilité des personnes avec une ligne directrice divisée en trois points :

- 1 - Agir sur la demande et le changement de comportement. Il est important de penser sobriété dans les déplacements, de rendre désirable le vélo dans le développement de nos sociétés, de travailler sur une mobilité inclusive pour tous, sur un tourisme durable, sur une logistique urbaine et sur le développement du e-commerce.
- 2 - Report modal vers des modes plus durables : report de la route vers le fer, le fluvial et/ou le maritime avec derrière une vision sur le développement des mobilités actives que sont le vélo, la marche et le développement des mobilités partagées, le covoiturage, l'autopartage ou les transports en commun.
- 3 - Améliorer l'existant en limitant son impact sur l'environnement : travailler sur les motorisations actuelles, sur les carburants alternatifs (le biogaz, l'électricité, l'hydrogène), sur le développement de l'électromobilité, de la filière du vélo en France et travailler sur des mesures de régulation ou d'incitation.

Concernant le développement de l'électromobilité, l'année 2035 correspond à la fin de la vente des véhicules thermiques, étape majeure pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Aujourd'hui, le parc automobile français entame massivement sa phase d'électrification, ce qui nécessite un accompagnement au niveau du maillage des bornes de recharge. L'utilisation d'un véhicule électrique doit toutefois obéir à certaines règles :

- 1 - L'utilisation d'un véhicule à la bonne puissance au bon endroit : utiliser un véhicule électrique dimensionné pour l'usage, aux distances parcourues, équipé d'une batterie de capacité raisonnable (inférieure à 60 kW/h). Au-delà, l'intérêt environnemental n'est pas garanti.
- 2 - Et privilégier un usage intensif, qui va peser sur la balance environnementale.

GIOVANNI FUSCO

Directeur de recherche CNRS.

La ville du quart d'heure est une ville qui propose un maximum d'activités, de ressources et de services à moins d'un quart d'heure à pied. Son objectif est de contribuer à la qualité de vie et à la transition écologique et énergétique qui s'impose à nous, en mettant les besoins du piéton-usager au centre de la conception de l'espace urbain. Or, les formes urbaines s'y prêtent à des degrés divers. C'est relativement facile de concevoir une ville du quart d'heure dans un centre urbain compact traditionnel. Mais quelle solution pour nos espaces périphériques et périurbains ?

Le laboratoire ESPACE à l'Université Côte d'Azur, au sein d'un consortium scientifique européen (France, Italie, Suède, Autriche) et en partenariat avec l'Agence d'Urbanisme Azurienne, a conçu une proposition pragmatique : le modèle de la ville compacte, maillée et évolutive.

La ville contemporaine se structure sur un ensemble de réseaux :

- 1 - Une trame noire avec le système des grandes infrastructures de transport qui assurent les relations à l'échelle d'une métropole, voire au-delà (autoroutes, chemins de fer).
- 2 - Une trame verte et bleue avec le système des parcs, des jardins, des espaces naturels et des cours d'eau.
- 3 - Une trame colorée avec le système des rues principales, de leurs abords vivants et des espaces publics pour les piétons afin d'assurer les activités commerciales et économiques.

Cette trame colorée sera l'épine dorsale de la ville du quart d'heure en périphérie. Les routes extra-urbaines doivent devenir des boulevards urbains avec des amplex trottoirs, un bâti plus compact avec des façades actives, des fonctionnements mixtes et riches d'espaces et de services publics ouverts, polyvalents et diversifiés sur leurs abords. Les grandes enseignes commerciales doivent s'y intégrer en offrant du parking en sous-sol par exemple. Derrière ces axes de grande urbanité, on pourra garder les tissus urbains existants (quartiers pavillonnaires, espaces d'activités, franges agricoles), tout en veillant à recoudre les chemins piétons et vélos.

Comment assurer l'urbanité de cette trame colorée nécessaire à la ville du quart d'heure ?

- Requalifier l'espace public en donnant de la place aux piétons.
- Créer des interfaces entre espaces publics et privés, véritables lieux de vie.
- Favoriser la multimodalité (vélos, piétons...), intégrer la voiture car elle restera une des options pour la mobilité métropolitaine, mais devra être apprivoisée sur les axes d'urbanité, développer les transports en commun à forte urbanité (tramway, Bus-Tram) sur les axes, car ils sont de véritables accélérateurs du mouvement piéton. Reste la question délicate des connexions avec les autoroutes/voies rapides et les chemins de fer, incompatibles avec les axes, mais nécessaires aux fonctionnements métropolitains.

FORUM DU 26 NOVEMBRE 2022 > « COMMENT IMAGINER NOTRE TERRITOIRE DEMAIN ? »

C2D

ANTIBES
JUAN-LES-PINS
c2d@ville-antibes.fr

CDD

CASA
a.pasquetti@agglo-casa.fr

Le mot des Présidents

Notre forum citoyen « Comment imaginer notre territoire demain ? » a pris fin. Le clou avec un tel bilan en termes de participation, c'est prendre la mesure des nouveaux défis auxquels nous aurons à répondre collectivement et à l'échelle de notre territoire au cours des prochaines années, avec toute la détermination et l'ambition nécessaires.

Placé au cœur de la procédure de révision du Schéma de COhérence Territoriale de la (SCoT) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), ce forum avait pour objectif d'animer cette large consultation ouverte à tous par des personnalités reconnues, de démocratiser davantage encore cette démarche en la rendant accessible à l'ensemble de la population.

Comment se déplacer ? Comment habite-t-on ? Comment vit-on dans une intercommunalité composée de vingt-quatre communes qui comprend la première technopole d'Europe et crée plus de mille emplois par an ? Comment conserver une identité au cœur de nos villages ? Comment se déplacer sans consommer trop d'énergie ? Quelle place pour le télétravail ? Telles sont les questions qui rendent nécessaires cet exercice de projection sur les vingt prochaines années, enjeux qui vont bien au-delà de l'obligation de révision imposée par les services de l'État.

Force est de constater que ce forum a été riche en échanges, avec des intervenants de qualité qui ont accepté de nous aider à réfléchir et à débattre, au milieu d'une assistance forte de deux cent cinquante personnes.

Les thèmes des trois tables rondes qui portaient sur les déplacements, l'aménagement et l'environnement/l'architecture durable ont permis aux intervenants comme aux participants de partager leurs visions, leurs interrogations, mais aussi et surtout, de pouvoir construire des propositions.

Pour favoriser davantage encore cette stratégie de développement d'idées citoyennes, la prolonger dans le temps, la vidéo du forum a été mise en ligne sur le site Internet de la Ville (<https://www.antibes-juanlespins.com/toute-l-actu/retour-sur-le-forum-citoyen>) permettant ainsi à cette manifestation de jouer un véritable rôle d'incubateur d'idées susceptibles de répondre aux besoins de notre territoire.

En complément, vous trouverez ci-après les synthèses des trois tables rondes validées par nos six intervenants experts, pour permettre à chacun de disposer d'un levier de réflexion supplémentaire et de creuser davantage encore vos idées.

Bonne lecture,

Jean-Marie BONNET
Président du Conseil de Développement
d'Antibes Juan-les-Pins

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



TABLE RONDE N°1 AMÉNAGEMENT

PHILIPPE BAUDRY

Architecte Diplômée par le Gouvernement, crée en 2001 le groupe ARTEA, acteur immobilier engagé dans le développement durable et la transition énergétique, et en 2007 DREAM ENERGY, société de production, de fourniture et de déploiement d'infrastructures énergétiques renouvelables.

Afin d'aller vers une société plus humaine, plus écologique et plus innovante, l'urbanisation de nos villes doit intégrer de manière radicale la sobriété et la transition énergétiques.

Mais pour atteindre ces objectifs, l'État seul sera impuissant et les collectivités devront y prendre une part importante. Les communes qui veulent atteindre une sobriété énergétique doivent également repenser leurs cœurs de ville en prenant en considération l'impact des changements climatiques et en s'inspirant des anciens où le rôle du végétal était plus prépondérant (notamment pour apporter de la fraîcheur en été). Il faut aussi repenser la rénovation des bâtiments.

Les conséquences du COVID ont fortement impacté le monde du travail avec le fort développement du télétravail et la mutation des usages (espaces de co-working) qui amènent à reconsidérer l'urbanisme : on ne loue plus des bureaux pour une durée mais par rapport à un usage.

Les formes de logement évoluent aussi autour de cette notion d'usage, avec l'apparition d'espaces de coliving qui est une forme de colocation moderne permettant de bénéficier à la fois d'espaces privés et d'accéder également à des espaces partagés multiples.

Concernant la transition énergétique, les bâtiments de travail de demain pourront s'appuyer sur la construction d'infrastructures tertiaires d'autoconsommation collective pour répondre aux objectifs écologiques chiffrés (0 carbone en 2050...). De quoi s'agit-il concrètement ? de bâtiments bas carbone, très performants qui produisent à l'aide de panneaux photovoltaïques plus de 100%/an de l'énergie dont ils ont besoin et qui permettent grâce au Smart Grid (réseau électrique intelligent qui favorise la circulation d'information entre les fournisseurs et les consommateurs afin d'ajuster le flux d'électricité en temps réel et d'en permettre une gestion plus efficace grâce à des systèmes de stockage d'énergie) d'atteindre 60% de niveau d'autoconsommation. Ce type d'ensemble immobilier existe déjà dans la technopole de Sophia Antipolis sur la commune de Biot.

Certaines collectivités, comme la région Hauts-de-France, se sont engagées dans cette démarche d'autoconsommation de l'énergie pour pouvoir à terme se déconnecter du réseau national à l'horizon 2050 et être alimentées à 100% en énergies renouvelables. Notre région, avec son gisement solaire exceptionnel, dispose d'un puissant levier d'action.

JEAN-MARC OFFNER

Préside l'École urbaine de Sciences Po Paris, formé à la fois à l'ingénierie urbaine et aux sciences sociales, a dirigé l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

Pour construire le territoire de demain, il convient d'écarter l'idée de la ville idéale, qui n'existe pas, car l'organisation des territoires repose toujours sur un compromis avec deux paramètres essentiels : le vide et le plein, le proche et le lointain avec un exemple concret : l'habitat péri-urbain, j'habite à la campagne mais je suis proche de la ville.

Alors comment établir au mieux ces compromis, en partant du principe que ce qui fait la ville, ce ne sont pas que les constructions ?

Ce sont aussi, et surtout, les vides entre les bâtiments : les espaces publics, la voirie, les zones végétalisées. Des « vides » bien occupés par les circulations de toutes sortes, par l'animation des rues, par la biodiversité urbaine.

- 1 - D'abord avoir conscience de ses marges de manœuvre qui existent mais ne sont peut-être si importantes que cela. Dans le territoire particulier de la CASA, forcément compliqué entre le littoral et les reliefs, il faut inventer des modèles. Les marges de manœuvre sont aussi à adapter aux tendances lourdes et structurelles du territoire et des dynamiques territoriales (en termes de démographie par exemple).
- 2 - En articulant les sujets, l'aménagement et la mobilité, la question environnementale qui « transversalise » l'ensemble. Il est important d'avoir des politiques locales fortes, pour articuler les sujets dès lors qu'il y a une réflexion préalable, avec des acteurs intégrateurs, des promoteurs qui construisent certes mais qui s'occupent aussi de l'installation de bornes électriques, d'un service de prêt de voitures électriques ou encore d'un sujet important comme la question énergétique. Ces acteurs du secteur privé n'ont pas de problème pour intégrer ces problématiques et sont donc intéressants pour être potentiellement des opérateurs permettant de faire le lien entre tous ces sujets (aménagement, construction, mobilité, environnement...).
- 3 - Trouver les bons sujets, ils ne sont pas nécessairement les plus évidents, les plus populaires et là encore, il faut une véritable impulsion politique pour aller les chercher. Ils ne sont pas actuellement dans l'urbanisme traditionnel car avec les questions écologiques, économiques aussi, ce qui est important c'est la manière de faire fonctionner les territoires, les circuits, les écosystèmes, les flux alors qu'on a surtout une vision en stock de l'urbanisme, il faut s'intéresser beaucoup plus au mouvement.



TABLE RONDE N°2 ENVIRONNEMENT/ARCHITECTURE DURABLE

SABINE CHARDONNET DARMAILACQ

Architecte Diplômée par le Gouvernement, Docteur en urbanisme Chercheur au Laboratoire ACS de l'ENSA Paris-Malaquais / UMR Ausser CNRS et membre du collectif VILLE VIVANTE.

Nous vivons dans une société qui doit gérer un risque global et planétaire. Nous atteindrons en 2045 un point de bascule irréversible. Il convient donc d'anticiper toutes les problématiques liées au climat, à la démographie ou à l'économie dans un contexte marqué par des conflits accélérateurs de crise, qui exacerbent notre dépendance énergétique.

Parmi ces questions sont significatives celles liées à l'accès aux ressources en métaux rares car tout le développement de l'innovation technologique, censé favoriser la transition énergétique pour lutter contre les effets du changement climatique et préserver notre souveraineté énergétique, s'appuie dessus. Essentiellement extraits en Chine, nous devons avoir une réflexion nécessaire sur la limitation de nos besoins face à ces risques d'approvisionnement.

Quelles solutions ?

- Le recyclage est pertinent et intéressant mais très coûteux et consommateur d'énergie.
- La sobriété, oui mais jusqu'où elle est acceptable ? Que va-t-on en faire ?
- L'économie circulaire, recycler, réparer, réutiliser, dans le milieu industriel ce principe est pleinement appliqué contrairement au milieu urbain. Il faut arriver à une nouvelle économie de la ville et des bâtiments.

Les leviers d'action :

Le climat : On dit que le climat est une contrainte mais on peut aussi y penser comme une opportunité. Comment la préoccupation environnementale nous incite-t-elle à repenser la relation entre architecture, ville et climat ?

L'eau : sa pollution et sa surconsommation sont des problèmes vitaux à résoudre, encore plus avec la pression : comprendre, réguler, contraindre, éduquer et anticiper sont des questions fondamentales pour sa gestion.

Le sol : maîtriser l'imperméabilisation et des sols et leur pollution.

Les microclimats urbains : puits de fraîcheur, naturer la ville (parcours ombragés, déminéralisation des sols, végétalisation des cœurs d'îlots) ...

Face à la crise écologique globale et aux changements climatiques, il faut repenser l'urbanisme pour faire face à la crise écologique globale et au changement climatique. **Faire de l'urgence écologique la priorité structurante des logiques d'aménagement, de la planification et de l'urbanisme opérationnel.**

COLINE MIAS

Docteure en sciences politiques, chargée du projet de recherche-action CASadapt, consacré à l'adaptation du littoral de l'agglomération de Sophia Antipolis au changement climatique, piloté par le Plan Bleu.

La loi Climat et Résilience a pour objectif de réduire l'artificialisation des sols. Le territoire de la CASA est confronté à énormément d'enjeux et les risques sont très forts et plurifactoriels. Comment trouver de nouvelles fonctionnalités pour les sols ? Comment contenir les ruissellements, les infiltrations ?

Il existe des solutions fondées sur la nature qui sont définies comme les actions visant à protéger, gérer de manière durable et restaurer des écosystèmes tout en assurant le bien-être humain. Elles permettent notamment aux territoires de développer des projets d'adaptation aux changements climatiques. Il s'agit de :

- Agroécologie (qui propose plusieurs leviers pour assurer la production agricole tout en réduisant l'utilisation des éléments entrant dans la production et en préservant les sols et l'eau),
- Gestion souple du trait de côte,
- Gestion forestière multifonctionnelle.

Les herbiers de posidonie sont aussi des alliés pour l'atténuation et l'adaptation face aux changements climatiques.

Toutes ces solutions doivent être combinées et multipliées pour adapter efficacement un territoire aux impacts du changement climatique. Elles s'avèrent moins coûteuses que les digues, enrochements... qui nécessitent le déploiement d'un véritable génie écologique pour garantir la résilience des écosystèmes urbains face au changement climatique.