

Livre Blanc

ANTIBES 2040

C2D Edition **Janvier 2018**



LE LIVRE BLANC ANTIBES 2040

1. Introduction Générale
2. La forme de la Ville
3. La ville apprenante
4. La ville conviviale
5. La ville durable
6. La ville idéale
7. Laville innovante
8. La ville mobile
9. Pourquoi un Livre Blanc Antibes 2040

The logo consists of the letters 'C2D' in a bold, blue, sans-serif font. The '2' is slightly smaller and positioned between the 'C' and 'D'. The letters have a subtle drop shadow effect.

Conseil de Développement Durable

Ville d'ANTIBES

INTRODUCTION GENERALE

Le Livre Blanc Antibes 2040 se veut différent de celui réalisé naguère en 1995 à la demande de la municipalité sous le frrule de Jean Houlgatte. Il se veut tout d'abord recueil des avis et idées de la population et en particulier des générations les plus jeunes. Il se veut essentiellement rappel des préoccupations foncières des Antibois en matière d'environnement, de mobilité, de sécurité urbaine et de logement.

Les contributions diverses dans leur forme et dans leur style des commissions du Conseil de Développement (C2D) doivent servir de points de départ à une réflexion de l'ensemble des habitants invités à réagir sur le site Internet de la Ville et à participer au forum qui sera organisé à l'automne 2018. Car la ville ne peut s'inventer demain sans la contribution des usagers, qui souhaitent être associés non seulement au choix des destinations finales mais aussi à l'action collective. Sans doute faudra-t-il d'ailleurs réfléchir à l'avenir aux formes de participation qui permettront de répondre à cette demande.

Toutes les contributions renvoient in fine à une question simple : " Qu'est-ce qu'une ville durable ". Chacun aura sa propre réponse à cette question fondamentale qui engage le présent mais aussi l'avenir car une ville durable doit avoir la capacité à rester dans l'histoire (sa propre histoire) mais aussi se projeter dans le futur; ne serait-ce que pour permettre aux décideurs politiques de prendre les bonnes décisions. Mais quelle que soit l'option individuellement retenue, il apparaît que des lignes de force communes se retrouvent dans toutes les propositions.

Le vingt et unième siècle est le siècle de la mobilité. A Antibes il est évident que la mise en place du bus/tram (BHNS) entraînera une diminution notable de la circulation automobile, une amélioration de la qualité de l'air; et sans doute un développement de l'habitat et des activités marchandes à proximité des corridors de circulation. Dans ce contexte, il est plus que jamais nécessaire de rapprocher habitat et emploi et d'offrir aux habitants des modes de déplacement efficaces et moins onéreux que la voiture. cologiquement parlant, favoriser la pratique piéton-deux roues dans l'espace public et réduire les emprises routières sont les seules façons de diminuer les nuisances sonores, d'abaisser la consommation d'énergie fossile et d'améliorer la qualité de l'air.

Rapprocher habitat et emploi pose aussi la question du commerce. Le commerce recouvre des réalités très différentes selon les espaces qu'il occupe et l'éloignement qui est le sien par rapport à la ville centre. Mais il n'y a pas de villes sans commerce et la vitalité et la richesse d'une ville se mesurent à la prospérité des commerces. Cela

signifie qu'il faut de la diversité, une diversité venant d'initiatives privées, donc à risque, bien sûr.

Pour qu'un commerce vive, il lui faut des clients (constatation d'évidence!). D'où une absolue nécessité d'un accès diversifié au centre-ville par les transports en commun et l'existence de parkings souterrains. D'où la nécessité aussi d'une ville accueillante, régulièrement embellie et sachant offrir de nombreux événements festifs.

Une ville durable est aussi une ville habitée. Le logement figure au premier plan des préoccupations des habitants. Vouloir une ville durable, donc habitée, signifie que chacun puisse trouver un logement décent, adapté à ses conditions de vie (forcément changeantes au cours de l'existence) eu égard à ses responsabilités familiales ou ses obligations professionnelles. Il faut donc que les logements de chacun soient choisis et non subis. C'est une garantie d'épanouissement personnel et de paix sociale. Il faut donc que la ville puisse proposer une grande diversité d'offre car c'est à une grande diversité de critères que répond le choix d'un logement : proximité avec le lieu de travail, qualité du logement, proximité des équipements publics (écoles, crèches...) et des commerces, proximité familiale. En matière de logement, la vraie question est qu'il faut veiller à ce que, au bout de la chaîne, il y ait moins de laissés pour compte.

Le Livre Blanc Antibes 2040 doit pouvoir faire la preuve d'une volonté collective de changer Antibes sans toutefois changer son identité. Car l'identité d'Antibes c'est sa forme, son architecture, ses rues. A cela, sous prétexte de densité ou de modernité environnementale, il ne faut surtout pas toucher. Parce que c'est sa culture, son histoire, son avenir.

LA FORME DE LA VILLE

Comme les poètes Charles Baudelaire et Jacques Roubaud l'ont magistralement rappelé " la forme d'une ville change plus vite, hélas, que le cœur d'un mortel ". Oui la forme d'une ville ne cesse de changer comme le démontrent les ouvrages retraçant l'histoire ou les anciennes cartes postales qui continuent de faire le bonheur des collectionneurs. L'aspect de la ville, et de son agglomération, est inexorablement amené à se modifier, non seulement dans sa perception visuelle, mais aussi dans la configuration de ses espaces publics et de ses circulations. La mise en place programmée du bus-tram modifiera sensiblement le paysage urbain en inventant de nouvelles stations, de nouveaux lieux de rencontres et d'échanges. Le nouveau plan local d'urbanisme a retenu parmi ses six grandes orientations de développement communal la modération de consommation de l'espace et la lutte contre l'étalement urbain. Ont aussi été retenues comme options prioritaires une offre en logements équilibrée et la maîtrise des déplacements automobiles. Les enjeux contemporains portent donc bien sur l'adaptation de la ville à l'ère post-carbone, à une régulation des flux de déplacements et à une répartition plus fine de l'habitat, des services et des activités économiques. Les choix qui seront faits par les décideurs politiques influenceront nécessairement sur la forme de la ville future.

La question centrale qui se pose est celle de l'utilisation de l'espace. Tout le monde, ou presque, est désormais convaincu des effets néfastes de l'étalement urbain, dévoreur d'espace, gourmand en réseaux et en transports. Mais nombreux sont ceux aussi qui redoutent de voir la ville gagner en hauteur, qui craignent l'entassement, la promiscuité. La densification doit être intensification, elle ne limite pas à l'empilement de logements. Elle se caractérise, comme les premières réalisations des quartiers Est de la ville le démontrent, par une utilisation plus fine de l'espace, par la confection d'un tissu urbain générateur d'un cadre de vie plaisant. Il est important de prévoir une diversité de logements qui favorise le brassage des générations et des communautés. Les architectes, les urbanistes et les paysagistes doivent en particulier réfléchir à une densification maîtrisée à proximité des grands axes de transport collectifs afin de permettre au plus grand nombre de se loger et de se déplacer dans les meilleures conditions.

Optimiser le tissu urbain existant est une priorité à inscrire dans l'histoire de la ville et de ses quartiers. Prendre en compte le patrimoine et les identités doit permettre de favoriser l'innovation architecturale en refusant la standardisation des paysages urbains. Ainsi doit être développée la création d'espaces publics permettant de

concilier vie collective et aspirations individuelles au sein des quartiers : autant de places et placettes, squares et espaces ludiques, parcs et jardins qui permettront de cultiver de fructueuses relations de voisinage et de multiplier les occasions de rencontres conviviales. Ce choix politique implique l'aménagement de voies de circulation douces, favorisant la marche et le vélo ou les EDP.

La forme de la ville n'est pas seulement tracée par ses bâtiments ou ses voies de circulation, elle l'est aussi par ses espaces naturels (espaces verts ou boisés, plages et cours d'eau). Les espaces naturels, qui occupent déjà une grande partie de la surface de la ville, doivent, selon les vœux de la population, conserver une place éminente au cœur de la ville. Le projet Marena-Lacan est en la matière tout à fait symptomatique de l'évolution des mentalités citadines et de la volonté des élus de concevoir une ville durable. La verdure doit rester présente dans le centre-ville car l'ambiance urbaine proposée il y a encore peu est perçue comme trop minérale. Elle doit gagner en convivialité en associant commerces de proximité et boutiques, équipements scolaires et éducatifs, services sociaux ou d'aides à la personne et structures de santé.

La nouvelle géographie de la ville, respectueuse des sites naturels mais aussi de l'histoire des lieux et des différentes phases de son urbanisation au cours des siècles, doit pouvoir se déployer en respectant les grands équilibres qui rythment la vie sociale et les activités économiques de la cité. Il s'agit donc de concevoir une vision harmonieuse entre transports et urbanisation pour assurer la fluidité des déplacements, mais aussi d'assurer une parfaite adéquation entre habitat et activités professionnelles.

La commission Patrimoine, Environnement et Aménagement du Territoire a présenté une contribution rédigée par Monsieur Grognet. Elle est ici donnée à la suite. Le Groupement Elan a proposé une étude sur la requalification de l'entrée de ville Est et de la route de bord de mer (travail collectif sous la direction de Monsieur Debetencourt, de Mesdames Sandford et Montabone et de Messieurs Romero, Rouvier, Garcia et Meyer). Cette étude est jointe en annexe au présent dossier.

A l'horizon 2040, nous souhaitons une ville à taille humaine offrant des services de proximité, apaisée et sobre, accueillante et ouverte, une ville riche de son patrimoine culturel, une ville moderne et créatrice.

Une ville à taille humaine. Pour qu'Antibes reste à taille humaine n'en faisons pas une macrocéphalie urbaine. Imaginons la plutôt comme située au centre d'une métropole dont les villes avoisinantes seraient à l'image de nos grands quartiers, certes un peu excentrés, avec les caractéristiques de leurs traditions ancestrales et de leur patrimoine local. Chaque quartier pourrait évoluer au gré de ses besoins et de ses particularités tout en conservant son âme et participer à la construction d'un destin commun.

Pour parvenir à ce résultat, il conviendrait de revoir l'organisation spatiale de la

citée en stoppant son développement multidimensionnel pour se focaliser sur l'axe nord-sud du BHNS. Il faudrait aussi supprimer la ligne de fracture que représente la voie ferrée afin de réunifier le territoire et lui rendre une cohérence spatiale par le biais d'une couverture et d'un enfouissement. Les surfaces récupérées seraient utilisées pour améliorer le cadre de vie en instituant une liaison par tramway ouest-est et en mettant des pistes cyclables et des promenades pour piétons. La géographie des quartiers doit donc être revue pour favoriser l'implantation des zones densifiées au plus près des lieux de participation. Une attention toute particulière devra être accordée à la mise en place d'une mixité sociale consentie dans les nouvelles constructions.

Des services de proximité. Ils sont nécessaires pour obtenir une requalification des quartiers en lieux de vie à part entière et éviter les déplacements onéreux ou difficiles. Certains services seront dématérialisés dans le cadre du programme "Antibes Ville Connectée" instauré dès 2018, d'autres services nouveaux seront organisés de façon à être disponibles en accord avec la vie quotidienne des administrés dans le cadre de l'optimisation numérique des structures publiques et semi-publiques.

Les commerces verront leur rôle accru puisqu'ils deviendront des lieux de rencontres et d'échanges tout en permettant le maintien à domicile des personnes âgées et facilitant l'animation et l'humanisation des quartiers. Pour ce faire, il faudra dresser un schéma directeur destiné à maintenir une vie citoyenne de proximité et à limiter les déplacements inutiles. Ce nouveau cadre de vie contribuera à réduire le nombre de véhicules en circulation au cœur de la ville.

Une ville apaisée et non-bruyante. L'espérance de vie augmente d'année en année et pose donc le problème du maintien à domicile des personnes âgées ou à mobilité réduite. Les modes de transport doivent être adaptés à cette nouvelle donnée sociologique et...humaine. Si la nouvelle organisation des quartiers permet une forme d'auto-suffisance dans les besoins du quotidien, il n'en va pas de même pour l'accès aux services centraux administratifs ou aux structures lourdes de loisirs (théâtre, cinéma, enceintes sportives). Ceux-ci seront desservis par des transports en commun empruntant les axes structurants de la ville. Il conviendra d'optimiser (réduire) les modes de transport individuels pour permettre l'émergence de navettes électriques autonomes prévues pour assurer une bonne liaison entre les quartiers et l'espace central riche en structures lourdes.

Ces dispositions ne réduiront cependant pas les transports lourds qui devront être canalisés vers des aires de transit pour alimenter des plate-formes de livraisons. Les dessertes entre ces plate-formes et les points de livraison des marchandises devront être assurées par des navettes électriques dédiées qui circuleront sur des revêtements routiers traités phoniquement pour réduire les émissions sonores. De même seront créés à la périphérie des parkings de délestage en nombre suffisant pour accueillir les véhicules des particuliers.

Seule une prise en amont de telles dispositions permettra une diminution significative de la circulation automobile individuelle. Mais il serait utopique de penser que la voiture individuelle disparaîtra du seul fait de la volonté politique de construire une ville durable ! De même le développement des modes de déplacement par le biais

de véhicules légers tels les trottinettes ou les vélos électriques contribuera à réduire le nombre d'automobiles en circulation sans pour autant les faire disparaître. Il n'est toutefois pas inconcevable de voir ses engins légers se déplacer sur des surfaces de panneaux voltaïques circulatoires sur lesquels seront aménagés des points permettant une recharge, ne serait-ce que le temps d'un achat ou d'un spectacle.

Une ville accueillante et ouverte. Consciente de ses atouts patrimoniaux et de sa position géographique privilégiée, Antibes a su préserver son caractère de ville à taille humaine en alliant de façon harmonieuse un riche bassin d'emplois à Sophia Antipolis et des possibilités d'hébergement adéquates au sein des différents quartiers. La ville offre une série de sites contrastés entre terre et mer avec en arrière plan un magnifique massif montagneux. Ce cadre idyllique doit évidemment être préservé pour le plaisir des nombreux touristes qui fréquentent la ville en toutes saisons et pour les résidents permanents. De même le littoral, en particulier le cadre exceptionnel du Cap d'Antibes doit être protégé et magnifié pour pouvoir être inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO.

L'entrée de ville Est, que l'imposante structure du Fort Carré semble défendre, se doit d'être réhabilitée pour que puissent être mis en valeur les atouts exceptionnels du Port Vauban. Un port au rayonnement international malheureusement un peu délaissé par les Antibois en raison de l'absence de commerces dédiés ou de boutiques prestigieuses sur son territoire. Faire d'Antibes la ville du yachting international permettra de développer des manifestations nautiques à caractère festif ou commercial et contribuera au bien-être économique de la cité. De même les actions visant à faire d'Antibes une cité connue et reconnue pour la formation aux métiers de la mer doivent être encouragées par les pouvoirs publics.

Il est enfin un territoire qui demande une attention soutenue suite aux catastrophes naturelles qui ont privé à l'automne 2015 toute une communauté de ses moyens d'existence et annihilé en quelques instants son potentiel économique. Une grande partie des campings de la Brague ont été engloutis et ne pourront plus être réinstallés. Sans doute conviendra-t-il de songer à renforcer les capacités hôtelières à proximité pour récupérer une partie des touristes privés de lieux d'hébergement.

Le parc de loisirs de la plaine de la Brague doit lui aussi être requalifié pour s'intégrer dans l'environnement de l'Espace Nature envisagé par les pouvoirs publics dans le cadre du PPRI. Il convient de compléter les offres de loisirs pour dynamiser un territoire et offrir, à l'image des initiatives entreprises par Marine land, un secteur de qualité attractif et parfaitement adapté aux contraintes environnementales. Le calibrage des bâtiments et des équipements dédiés aux activités ludiques doit être réalisé, dans le respect des prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France, afin d'effacer du paysage toutes les verrues indignes d'une offre de qualité au service d'une clientèle exigeante.

L'identité culturelle et patrimoniale d'Antibes. Recenser le riche patrimoine est nécessaire mais ne suffira pas à faire d'Antibes une référence culturelle reconnue, en dépit des nombreux atouts dont dispose la ville. Une stratégie promotionnelle ciblée et concertée entre tous les acteurs économiques de la ville est indispensable. Il convient

maintenant d'organiser des circuits à thèmes pour les visiteurs et les croisiéristes grâce aux outils technologiques dont dispose nécessairement une ville intelligente. La découverte des architectures variées qui ont marqué les étapes du développement d'Antibes ou bien encore le circuit des parcs et jardins remarquables sans négliger les trésors naturels du Cap d'Antibes sont autant d'offres culturelles et patrimoniales qui enchanteront les touristes. De même un circuit maritime alliant découverte des ports et des abris côtiers (l'Olivette) et initiation au monde de la mer (Batterie du Graillon) permettrait de renforcer l'image d'Antibes en tant que ville attentive à sa position géographique.

La promotion patrimoniale se doit évidemment de tirer profit des ressources croisées et complémentaires d'Antibes et de Juan les Pins. Il s'agit là d'une démarche d'unification culturelle et économique qui ne peut qu'être bénéfique pour l'ensemble du territoire.

Une ville moderne et créatrice. L'évolution continue de la société contemporaine implique le recours constant à de nouveaux outils pour satisfaire ses besoins. Cette évolution doit permettre de favoriser les projets innovants pour accentuer l'intégration d'une architecture résolument novatrice dans les projets urbains, fussent-ils prévus dans les quartiers historiquement marqués de la cité. Ainsi sera magnifiée l'empreinte de la ville dans l'espace et dans le temps.

La créativité et l'innovation qui caractérisent le pôle d'excellence qu'est le territoire de Sophia Antipolis ne peuvent que favoriser le développement économique de la cité et en particulier les atouts maritimes qui sont les siens. Réciproquement, la ville doit être une vitrine des nouvelles technologies d'avant-garde pour tout ce qui a trait à l'évolution des modes de travail (par exemple dans le domaine de la téléopération). Elle sera ainsi une ville connectée, intelligente (*smart city*), acteur du développement des autoroutes de l'information par l'accélération de la mise en place de moyens de communication performants.

LA VILLE APPRENANTE

Des métiers disparaissent, frappés obsolescence, certains naissent et sont déjà bien implantés au sein de la société (métiers du numérique par exemple), d'autres enfin sont à venir, sans que nous sachions quelle forme ils prendront. Les métiers changent, les mentalités évoluent et une plus grande souplesse est requise des hommes et des femmes qui entrent sur le marché du travail au vingt et unième siècle. Et dans le même temps une anxiété quant à l'avenir professionnel qui les attend touche de nombreux jeunes qui appréhendent mal la réalité du travail au sein des entreprises. L'enseignement traditionnel et la formation professionnelle peinent à répondre aux défis de demain en raison de leur structuration même mais aussi en raison de cette incertitude latente.

L'éducation, qui garantit la transmission des valeurs et des savoirs constitue un préalable pour faire face aux évolutions professionnelles du nouveau millénaire. Il est donc impératif que tous les enfants puissent bénéficier de cet investissement pour l'avenir, qu'ils puissent avoir accès aux savoirs fondamentaux et à l'apprentissage des langues étrangères. Mais dans le même temps, il est impératif que se développent les structures (privées ou étatiques) d'initiation au numérique et que les associations ou les centres culturels puissent permettre aux jeunes (en particulier les plus défavorisés ou les plus fragiles) de s'approprier les outils indispensables à une insertion réussie dans la société. Il faut veiller à ce que la fracture numérique ne se conjugue pas avec la fracture sociale. Une montée en compétence des jeunes générations conditionne leur avenir professionnel.

En matière d'insertion professionnelle, l'un des problèmes majeurs est le fossé entre la vision académique du monde du travail proposée par l'école et la réalité . Une perception négative de l'apprentissage, pourtant pourvoyeur à terme d'emplois qualifiés et rémunérateurs ne favorise pas l'orientation vers les métiers manuels. Par ailleurs, les métiers de l'industrie ont aussi du mal à recruter alors que le taux de chômage des jeunes est élevé. Là encore une vision négative, liée à un enseignement trop abstrait et peu au fait de la "vraie " vie au sein des entreprises, fait obstacle à l'insertion professionnelle des jeunes. Apprendre à ceux-ci à construire un véritable projet professionnel et leur donner les moyens de le construire est une des clefs d'une insertion professionnelle réussie.

Enfin, c'est une priorité évidente : la formation ne peut s'arrêter après l'obtention des certificats ou des diplômes. La formation continue devient la norme

dans une société mouvante, et parfois imprévisible, où la mise à niveau des connaissances et l'adaptation permanente au changement sont essentielles. En partenariat avec les structures institutionnelles que sont le Département ou la Région, la Ville se doit de pouvoir encourager et aider ceux qui, par choix personnel ou par nécessité professionnelle souhaitent approfondir leurs connaissances .ou explorer une nouvelle voie.

La commission Economie, Emploi et Formation a proposé une contribution qui fournit des pistes de réflexion à la lumière des constats et des expériences réalisés au sein du " Réseau Mondial des Villes Apprenantes " soutenu par l'UNESCO. Le texte mis en forme par mes soins est donné ci-après.

On trouve plusieurs définitions différentes du concept de ville apprenante dans la littérature. Celles-ci partagent cependant plusieurs points communs. Pour l'Unesco, une ville apprenante contribue à la réalisation d'objectifs de développement durable fixés par l'Agenda 2030 des Nations Unies. Sont rappelés en particulier l'*objectif 4* qui demande de garantir une éducation de qualité, sans exclusion, équitable, avec des possibilités d'apprentissage pour tous tout au long de la vie et l'*objectif 11* qui demande de faire des villes et des établissements humains des endroits sans exclusion, sûrs, résilients et durables. Le concept recouvre aussi un objectif économique puisqu' une ville apprenante doit posséder (ou créer) une infrastructure d'opportunités éducatives susceptibles d'attirer des investissements étrangers du monde des affaires. Cette infrastructure cohésive et connectée au secteur de l'éducation formelle (écoles, établissements de formation professionnelle, écoles ou facultés d'enseignement supérieur) prend en charge les travailleurs et leurs familles, à tous les niveaux, et elle peut produire des personnels formés et qualifiés.

Le réseau mondial des villes apprenantes soutenu par l'Unesco a pour ambition de rassembler de par le monde toutes les collectivités désireuses de promouvoir un certain nombre d'actions fondamentales :

Promouvoir un apprentissage intégrateur, pour l'emploi et sur le lieu de travail, dans les systèmes d'enseignement, et favoriser une culture de l'apprentissage permanente.

Promouvoir la cohésion sociale et autonomiser les individus en les incitant à participer activement à la vie publique tout en leur donnant les moyens de le faire.

Soutenir le développement économique et la prospérité culturelle en favorisant l'enseignement de la base à l'enseignement supérieur, sans oublier l'éducation informelle, l'accès à la culture, aux technologies modernes et aux loisirs.

Promouvoir le développement durable en changeant les façons de penser et d'agir grâce à l'éducation.

Stimuler la mobilisation et l'utilisation des ressources, l'échange des idées, et encourager les citoyens à partager leurs talents et leurs savoirs.

Renforcer la volonté et l'engagement politique dans les stratégies d'élaboration des villes apprenantes.

La création d'une ville apprenante repose tout d'abord sur le constat de conditions indispensables qui permettront ensuite de définir ses caractéristiques pour retirer à terme les bénéfices de l'action engagée. Les conditions sont donc :

Une volonté et un engagement politiques fermes.

Une gouvernance et une participation de toutes les parties prenantes.

Une mobilisation et une exploitation des ressources.

Dès lors que ces conditions sont réunies, la ville apprenante se caractérisera par :

Un apprentissage à caractère intégrateur.

Un apprentissage dynamisé au sein des communautés.

Un apprentissage efficace pour l'emploi.

Un apprentissage faisant un usage extensif des technologies modernes.

Un apprentissage visant la qualité et l'excellence.

Un apprentissage tout au long de la vie.

Les bénéfices à plus long terme s'inscrivent dans la problématique du développement durable comme il a été rappelé *supra*.

Les conditions de réussite sont grandement facilitées dès lors que les villes ont déjà un savoir-faire en matière de numérique. Grâce à la proximité de la technopôle de Sophia Antipolis, la ville d'Antibes dispose de toutes les clés pour devenir (officiellement) une ville apprenante. La technopôle possède tous les établissements d'enseignement supérieur et de recherche requis et permet un accès continu et sûr à tous les réseaux de savoirs et d'échanges de pratiques. La ville dispose quant à elle de structures scolaires reconnues puisque les taux de réussite aux diplômes nationaux sont excellents. Enfin, *but ont least*, Antibes offre un climat et un cadre de vie particulièrement agréables...

Le mot " apprentissage " utilisé dans la plupart des articles (le plus souvent de sources anglo-saxonnes) doit être compris comme signifiant l'acquisition des connaissances (en anglais " learning "). L'apprentissage est un processus universel fondé sur le désir des être humains de comprendre leur environnement. Cependant, l'usage du concept d'apprentissage tout au long de la vie comme principe d'organisation socioculturelle constitue la caractéristique essentielle d'une ville apprenante. Il sous-tend en effet la planification et la mise en place des partenariats sectoriels et des stratégies de collaboration. Ainsi la ville apprenante a pour objectif majeur de créer des liens entre les acteurs économiques et sociaux locaux pour aider à la création de nouvelles activités innovantes.

LA VILLE CONVIVIALE

La civilité des relations dans la ville, la souplesse des rapports humains (qui pourrait amener les automobilistes à mieux respecter les piétons ...) sont des acquis qu'une cité se doit de préserver. L'attachement des habitants à leur territoire crée le sentiment d'un destin collectif qui se traduit par la fierté d'être antibois. La solidarité entre les habitants se manifeste aussi par des rencontres de voisinage ou des fêtes ente voisins aux beaux jours de l'été. Certes tous les quartiers ne se ressemblent pas. Dans l'esprit de beaucoup de résidents, il y a toujours des quartiers " chics " et des quartiers " populaires ". Nonobstant ce constat, il appartient à la municipalité de veiller à la cohésion sociale de demain. Les rapports sociaux ne se nouent pas seulement dans la rue, mais aussi dans les commerces, les écoles, les services publics et au sein des associations ou des clubs à vocation culturelle ou sportive. La culture partagée est une donnée essentielle de la cohésion sociale.

Il est impératif que la ville soit construite et aménagée pour tous. Une ville sans ségrégation est une ville où chacun se sent bien dans son quartier et où tous les quartiers sont ouverts à tous. Les déséquilibres sociaux ne sont pas figés une fois pour toute, ils changent de nature avec le temps et les évolutions économiques de la société. Ce sont désormais de jeunes adultes ou bien des familles monoparentales qui traversent de grands difficultés. Les situations sont mouvantes, les détresses silencieuses n'apparaissent pas dans les statistiques, et les critères d'attribution de logements sociaux ne sont pas toujours adaptés à ces nouvelles sociologies.

Au regard des évolutions démographiques programmées, la ville doit aussi être attentive à la solidarité intergénérationnelle. En 2040, la proportion des plus de soixante ans dépassera les 30% de la population. Il faut donc étudier la question du maintien à domicile conjuguée avec des programmes de construction d'EHPAD qui ne soient pas éloignés du centre-ville qui fournit commerces et services de première nécessité, notamment médicaux et para-médicaux. Il est aussi des expériences positives comme celles des cantines partagées entre écoles primaires et maisons de retraite ou bien encore des logements collectifs entre seniors et étudiants. Dans le même registre, l'échange de bons procédés entre étudiants et personnes âgées peut être encouragé grâce à l'action des services sociaux de la Ville. Un échange du gîte contre de menus services est profitable aux deux parties mais participe aussi de la restauration du lien social entre générations. Il permet en outre d'optimiser l'occupation de l'espace disponible en zone urbaine ou péri-urbaine.

Enfin, il est un domaine qui joue un rôle de plus en plus important en matière de lien social : celui des réseaux sociaux (ainsi nommés de façon fort appropriée !). Sur Internet sont désormais disponibles des sites réservés aux nouveaux arrivants, pour leur faire découvrir la ville, organiser des événements sportifs ou des rencontres conviviales. L'émergence des nouvelles technologies favorise les rencontres entre les générations pour peu que soient organisés des ateliers ludiques où les plus au fait de toutes les évolutions (en général les plus jeunes) apprennent aux béotiens (en général les plus âgés) à comprendre et manipuler les nouveaux outils tactiles.

La commission Transports, Déplacements, Logement et Proximité a présenté une contribution dont la rédaction est due à Madame Mathurin et à Monsieur Junckel. Elle est intitulée " Organiser le cadre de vie "ensemble " sans compromettre celui des générations futures ".

La ville conviviale est l'une des composantes de la ville durable. L'on peut retenir les besoins vitaux suivants : un cadre de vie agréable, un accès facilité à la culture, des établissements scolaires ambitieux et performants, des transports en commun adaptés aux besoins de la population, une offre immobilière adaptée à tous, une atmosphère saine et pure, une vigilance sécuritaire maîtrisée, une absence de site industriel dangereux.

L'aspect économique participe aussi du succès de la ville conviviale. Les critères, quoique différents, sont aussi pertinents : des offres d'emploi en nombre suffisant, un marché du travail dynamique, des créations soutenues d'entreprises, une attractivité touristique originale, une promotion de la valeur ajoutée d'Antibes Juan les Pins.

La ville conviviale est une ville respectueuse qui repose sur trois piliers :
Harmonisation, Solidarité, Action Environnementale.

Le paysage actuel de la ville présente divers aspects territoriaux définis par un ensemble de quartiers qui méritent des actions égalitaires pour favoriser le cadre de la vie ensemble. La notion de quartier nous apparaît être l'échelle pertinente qui conduit à améliorer la convivialité intergénérationnelle. C'est elle qui permettra d'associer les choix pour " la ville en devenir " respectueuse de l'environnement, porteuse de développement économique et capable d'imposer les principes de la justice sociale.

Harmonisation. La recherche de l'harmonisation nous renvoie à l'équilibre des choix en vue d'améliorer le quotidien des habitants. La notion d'esthétique y a aussi son importance quant à notre environnement quotidien, qu'il soit urbain ou végétal : le bâti, la rue, les parcs et jardins. Les attentes des habitants sont évidemment liées à leurs besoins personnels. Les priorités des uns ne sont pas celles des autres et en cela les responsables du territoire doivent identifier un cadre de vie idoine pour composer avec toutes ces préoccupations différentes, voire divergentes. C'est en impliquant davantage les conseils de quartier et les associations qu'une meilleure évaluation de ces besoins et une dynamisation des réflexions pourraient être engagées. De même, le Conseil de

Développement de la Ville doit être une " force de propositions " pour toutes les projets structurants et les actions durables.

Par ailleurs en tant que référence touristique mondial, Antibes Juan les Pins doit tenir compte des nombreux touristes et vacanciers qui y séjournent en proposant un accueil à la fois dynamique et bienveillant. La Ville doit donc veiller à aménager son cadre historique, conforter son littoral, préserver sa capacité d'accueil et magnifier sa spécificité (en particulier dans la Vieille Ville). La piétonnisation du vieil Antibes a apporté une réelle valeur ajoutée qui se doit d'être encore amplifiée par la restructuration en espace liberté des Remparts et la mise en place d'une promenade sécurisée sur une partie du Cap d'Antibes.

L'harmonisation de la ville englobe à bien des égards un cadre de vie en corrélation avec l'architecture, la culture, le social, les us et coutumes des générations, l'environnement quotidien, l'économie, la sérénité et la sécurité des habitants. De même, la notion de " futur " nous interroge en permanence : comment améliorer l'espace urbain tout en préservant notre qualité de vie ? Cette notion de futur se fera évidence dès lors que l'adaptation du plus grand nombre aux nouvelles technologies permettront une harmonieuse adaptation à nos besoins.

Solidarité. L'aménagement urbain à l'échelle du quartier doit servir de trait d'union entre les diverses populations qui y résident et entretenir le lien social pour que le cadre de la vie ensemble réponde aux n nécessités de mixité sociale. L'espace public doit pouvoir faciliter les échanges, offrir des espaces verts agréables, voir ludiques, assurer la présence de commerces de proximité ou de boutiques, de services publics , de lieux de travail (bureaux, ateliers), garantir des possibilités de logement pour tous et promouvoir des espaces culturels facilement accessibles par les transports en commun.

A Antibes existent d'ores et déjà plusieurs structures qui sont au service de tous les habitants : la médiathèque Albert Camus, fort appréciée des utilisateurs toutes générations confondues, le CCAS est très présent auprès des anciens et effectue un travail permanent pour éviter l'isolement et l'exclusion des plus fragiles, les manifestations traditionnelles enfin sont autant d'occasions de solidarité joyeuse (la fête des voisins, la fête de la musique, les rencontres de la Commune Libre du Safranier). D'autres actions pourraient être envisagées, comme par exemple les jardins partagés et des service d'entraide entre voisins pourraient être mis en place par le biais des réseaux sociaux pour intensifier et fluidifier les relations au sein des communautés.

Action Environnementale. L'urbanisation du territoire est indissociable de la qualité environnementale et du développement durable. De plus en plus l'attractivité de la ville est indissociable de sa volonté de mettre en œuvre la transition écologique. Pour réduire la pollution ambiante, la ville doit analyser en permanence la qualité de l'air, organiser des systèmes de covoiturage, installer des moyens de transport en site propre, aider financièrement à l'isolation des bâtiments existants, promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables. La ville doit veiller aussi à une utilisation partagée et apaisée

de l'espace urbain en faisant respecter les droits des piétons et en réaménageant des endroits sensibles comme la rue des Frères Olivier, le Boulevard Foch ou certaines portions du Chemin de Saint-Claude.

LA VILLE DURABLE

Le changement climatique est en route, tout comme la raréfaction des énergies fossiles. Ce qui induit nécessairement un changement des modes de vie qui devront être plus sobres si l'on veut préserver un cadre de vie durable. Les pouvoirs publics doivent donc accentuer leur implication dans la préservation de la biodiversité. D'ores et déjà des programmes comme Natura 2000 permettent une prise de conscience de la population des enjeux à venir. Mais les pouvoirs publics doivent aussi lutter contre la prolifération des pesticides ou la réduction dramatique des terres agricoles. Au niveau de l'agglomération, il faut créer des forêts urbaines (des espaces boisés et bocagers), favoriser la mise en place d'un Conseil indépendant de la biodiversité, restaurer les cours d'eau.

Mais l'enjeu environnemental suppose aussi que la collectivité traite les problèmes de fond en jouant son rôle de prévention auprès de la population et en adoptant des pratiques vertueuses en matière d'aménagement. Le responsable politique doit être un véritable maître d'ouvrage qui, ayant acquis une vision à long terme de son territoire, aura le pouvoir d'engager le cadre de vie idéal des citoyens. Une ville durable est un être vivant en perpétuelle évolution qui ne peut prospérer harmonieusement sans vision globale du territoire.

Les politiques d'aménagement ou de prévention sont néanmoins vouées à l'échec si l'ensemble de la population ne s'implique pas. Chaque initiative, aussi modeste fût-elle, est l'occasion d'améliorer le cadre de vie et le bien-être des citoyens. La responsabilité politique va de pair avec la responsabilité individuelle.

La commission Transports, Déplacements, Logement et Proximité a présenté une contribution sur " La ville durable comme modèle urbain ", dont la rédaction est due à Monsieur Junckel.

Qu'est-ce qu'une ville durable ? La ville durable est difficile à définir car elle constitue plutôt un projet d'organisation urbaine qu'une théorie. Toutefois on peut s'appuyer sur trois principes pour préciser les objectifs à atteindre :

Premier principe : La ville durable est une ville capable de se maintenir dans le temps grâce à une distance critique par rapport au présent, ce qui implique une capacité

de la ville à se redéfinir au travers de la volonté politique de ses élus porteurs des aspirations de leurs administrés.

Second principe : La ville durable est une ville qui offre une qualité de vie en tous lieux prenant en compte les aspects environnementaux et écologiques (habitat, emploi, loisirs, culture, sport) et les différentiels moins forts entre les cadres de vie. L'un des principes de constitution de cette ville est la mixité sociale et fonctionnelle, l'émergence de nouvelles proximités et la diminution de la mobilité contrainte. C'est donc l'aménagement urbain qui permet de répondre aux défis environnementaux.

Troisième principe : La ville durable est une ville qui se réapproprie un projet politique collectif, une ville qui met en jeu un projet environnemental, économique et social. On retrouve là les trois piliers du développement durable. Mais l'organisation de la vie urbaine introduit également une dimension politique significative puisque la gouvernance locale fait également partie des enjeux de la ville durable. C'est pourquoi le **quartier** est souvent présenté comme l'échelle pertinente pour penser la ville durable car il permet la prise de parole, les débats citoyens, les relations d'interconnaissances.

Selon Monsieur Junckel, l'organisation de la démocratie de proximité, voulue par la municipalité d'Antibes-Juan les Pins depuis une décennie, correspond tout à fait à ce qui a été noté plus haut. Il conviendrait cependant d'y intégrer le canal des réseaux sociaux pour l'adapter aux nouvelles expressions de la société et notamment celles de la jeunesse. Cette idée a été reprise aussi au sein de la commission Economie, Emploi et Formation qui souhaiterait en outre que la segmentation actuelle en cinq quartiers soit élargie et dédiée spécifiquement aux quartiers suivants : Le Vieil Antibes, La Commune libre du Safranier, Le Centre Ville, L'Ilette, Le Cap d'Antibes, La Badine, Laval, La Croix-Rouge, Saint-Claude, Les Bréguières, Fontmerle, Les Semboules, La Fontonne, Les Trois Moulins, Super-Antibes, Saint-Jean, Saint Maymes, Les Rastines, Les Groules, Juan les Pins, Antibes les Pins.

La mise en œuvre de la ville durable Elle repose sur plusieurs champs d'intervention qui s'emboîtent les uns dans les autres.

Politiques climatiques. Il faut un plan de réduction du CO2 urbain, cela passe par la diminution des voitures à moteur thermique en ville. De même des restrictions de circulation doivent être envisagées pour certains types de véhicules trop polluants. Les parkings de délestage reliés au centre ville par des navettes électriques seront rendus obligatoires pour ces véhicules.

Afin de développer l'utilisation des énergies renouvelables, il faudra encourager le recours au photovoltaïque pour la production d' électricité individuelle afin de réduire la part fournie par un opérateur.

Politiques de mobilité. Il convient de créer un schéma des infrastructures dédiées

à la mobilité active (marche à pied, vélo, trottinette urbaine...) et de mettre à la disposition du public (emplacements locatifs sis sur la voie publique) des vélos à assistance électrique. Dans les parkings et sur certaines voies, des places de stationnement pourront être réservées au covoiturage.

Il faudra développer le transport public à la demande au sein du réseau Envibus et mailler les différents réseaux de transport en commun du département (envisager un titre de transport départementalisé).

Toutes ces mesures doivent être envisagées en même temps qu'une politique de modération de la circulation automobile (réduction de la vitesse autorisée et du trafic). L'attrait du mode automobile se trouvera mécaniquement réduit au profit des modes alternatifs de déplacement.

Nombreux sont ceux qui parient sur la fin de l'automobile en raison des problèmes dues à la pollution urbaine et des évolutions du comportement dues à la révolution digitale. Mais imaginer que l'automobile va disparaître du jour au lendemain du paysage urbain est une dangereuse utopie qui ne fait aujourd'hui qu'exacerber les dissensions politiques et sociales.

La voiture ne va pas disparaître mais elle va changer. En 2040, elle sera électrique, connectée et peut-être autonome (voir infra). En France, le moteur à essence sera proscrit en 2044 (la Ville de Paris veut l'interdire dès 2030). En Chine, dès 2025, 20% des voitures seront électriques. Sur le milliard de véhicules en circulation que compte actuellement le parc mondial on dénombre deux millions de véhicules électriques; il y en aura plus de cinq cent millions en 2040. Et dès 2030, la proportion de véhicules hybrides atteindra plus de 50% du marché.

Les constructeurs sont déjà branchés sur ces données incontournables. Volkswagen produira cinquante modèles entièrement électriques d'ici à 2030. BMW table sur douze nouveaux modèles électriques et Volvo ne produira plus que des voitures électriques hybrides dès 2019 ! L'alliance Renault-Nissan est en ce moment le leader du marché et mettra en vente huit voitures entièrement électriques et douze hybrides sur vingt et un modèles dès 2022.

Il ressort de ces chiffres et des tendances industrielles inédites que les pouvoirs publics vont devoir investir massivement pour répondre à ces défis (smart cities, routes intelligentes, bornes de recharge, reconfiguration du réseau électrique...). Les pouvoirs publics vont devoir répondre pour que les freins au développement de la voiture électrique ne soient pas un obstacle à la révolution de la mobilité.

La voiture autonome est annoncée comme la révolution qui touchera les transports en 2040. Mais pour que cette nouvelle façon de se déplacer supplante le mode actuel, il faudra que l'environnement urbain soit entièrement digitalisé et contrôlé par des algorithmes. Faute d'un contrôle total par le biais de l'intelligence artificielle, ce nouveau système ne pourra être pleinement opérationnel. Il faudra que la chaussée, la voiture et les capteurs urbains soient tous connectés pour que les véhicules autonomes puissent s'imposer. Nul doute que lorsque toutes les connexions seront effectives, le trafic ne s'améliore grandement et se fluidifie totalement. Ce sera alors la fin du plaisir de conduire et l'avènement de la mobilité digitalisée.

Politiques de planification et de construction. Il convient de traduire dans le PLU communal les mesures qui permettent d'atteindre les objectifs de développement durable.

Définition de la taille critique de la ville en 2040.

Densification des axes majeurs (adaptée à l'environnement naturel).

Renouvellement urbain (à l'image de ce qui a été réalisé pour Marenco-Lacan).

Création de trames d'espaces naturels (points de respiration en centre-ville).

Servitudes de réserves foncières pour aménagements futurs.

Répartition équilibrée des fonctions de la vie quotidienne.

Choix systématique écoconstruction neuve labellisée HQE bâtiment durable.

Politiques de l'habitat et de mixité sociale. La mixité sociale est une composante forte de la ville durable. Les efforts entrepris pour respecter la loi SRU doivent être amplifiés et couvrir l'ensemble des quartiers. Il est important que la population du quartier (en tant qu'unité territoriale de vie sociale) puisse se retrouver en participant collectivement à la vie et au devenir de son quartier.

Le conseil de quartier, en tant qu'organe consultatif de la politique quotidienne devra s'ouvrir davantage et s'identifier à une représentation de ses membres conforme à la mixité sociale établie dans ce quartier. A cet fin, le secteur associatif peut se révéler être un outil intéressant pour relayer les informations au sein du conseil.

Politiques de citoyenneté. Des mairies annexes, ouvertes aux résidents et aux salariés d'un ou plusieurs quartiers sont à maintenir ou à créer. On doit pouvoir y effectuer certaines démarches administratives et y obtenir des renseignements sur la vie et la réglementation locale.

Des campagnes d'information citoyenne, à destination des résidents de la commune, sont à prévoir sur les bons gestes et les modes de vie compatibles avec le développement durable. Ces campagnes ont également leur place dans le milieu éducatif, les réseaux sociaux et sur le site Internet officiel de la Ville.

Conclusion

Nous pensons que la ville durable est indispensable, tant les défis environnementaux qui nous attendent sont considérables (réchauffement climatique, effondrement de la biodiversité, épuisement des ressources naturelles, montée des nuisances...). Ces questions s'aggravent encore avec la croissance continue de la population urbaine. La ville durable n'est donc pas une option, mais une nécessité, un projet à mener sans attendre d'être au pied du mur, compte tenu des diverses inerties et des durées des périodes transitoires inéluctables.

Antibes Demain 2040 se réfléchit et s'imagine en 2018.

L'entrée dans l'ère du digital a modifié nos modes de vie, notre rapport au temps, à l'espace et aux autres. Le numérique abolit les barrières de distance et nous libère de nombreuses contraintes matérielles. En restant derrière notre écran d'ordinateur ou bien derrière notre smartphone ou notre tablette, nous avons accès à de multiples possibilités (achats en un clic, références historiques et encyclopédiques, communication en temps réel...). Mais cette culture de l'écran conduit à un repli sur soi et à une exacerbation de l'individualisme. Les interactions humaines diminuent et les individus cohabitent plus qu'ils ne se côtoient. Paradoxalement la virtualisation du monde suscite un besoin d'authenticité, de retour au réel et un désir de se retrouver dans des espaces de convivialité.

Le nouveau paradigme de la ville durable. Le paradigme dominant de la seconde moitié du vingtième siècle fut celui de l'urbanisme moderne et sa déclinaison en matière de transport. Une ville automobile (Le Corbusier), une ville morcelée et des modes de déplacements segmentés. Ce paradigme a convenu aux décennies qui font suite à la Seconde Guerre mondiale puisqu'il a permis l'ouverture de nouveaux territoires à l'urbanisation, la création de zones d'activités à l'extérieur des villes, et l'accès des consommateurs à des produits à prix réduit dans les centres commerciaux. La mobilité s'est dès lors trouvée inféodée à l'automobile.

L'émergence du vingtième siècle, coïncidant avec la saturation urbaine et péri-urbaine et les difficultés énergétiques , rend ce paradigme inopérant. Le nouveau paradigme de la ville durable repose sur un système de transport écologique, associant marche, vélo, transports en commun et covoiturage. Ce système inclut un urbanisme plus dense et s'accompagne d'une imitation de l'étalement urbain.

La transition est lente et progressive car il existe une forte inertie des comportements individuels et une tradition solidement ancrée des traditions foncières et urbanistiques. D'où la tentation des pouvoirs locaux de s'essayer à des formules mixtes avec la construction de nouvelles rocade ou de sites propres pour les tramways ou les autobus et le développement des voies piétonnes et des pistes cyclables dédiées. Le problème pour les pouvoirs publics étant de choisir entre l'amélioration de l'urbanisme moderne ou bien la transition totale vers le concept de ville durable.

LA VILLE IDEALE

La Ville d'Antibes-Juan les Pins se situe au centre (excentré!) d'une agglomération qui regroupe maintenant vingt-quatre communes et donc vingt quatre lieux de vie différents, possédant chacun des traditions et des modes de fonctionnement différents. La Ville doit penser son avenir en tenant compte de cette réalité géographique. Elle doit conserver ses atouts de ville à taille humaine et assurer le rôle de locomotive au sein d'un territoire plus vaste et très contrasté. Les grands défis du monde moderne (l'emploi, la cohésion sociale, la préservation de l'environnement naturel)doivent être abordés dans la perspective d'une collaboration permanente avec les autres communes de l'agglomération. A cet égard, la présence de la technopôle de Sophia-Antipolis et à la fois une chance et une contrainte pour la Ville.

Mais les défis ne sont pas simples à relever puisqu'il s'agit d'harmoniser les services quotidiens à la personne (propreté, sécurité, solidarité) avec des missions de plus grande portée (implantation de sièges sociaux de grands groupes, rayonnement touristique, patrimonial et culturel, développement des missions d'enseignement supérieur et de recherche). Cela pose nécessairement la question de la gouvernance car la gestion de la vie quotidienne et la réalisation de projets structurants ne peuvent s'envisager dans les mêmes termes.

L'échelle du quartier, bien pourvu en commerces de proximité et en services publics décentralisés, reste l'échelle de base de la vie quotidienne. Le quartier facilite le développement des activités associatives (citoyennes, culturelles, sportives), ce qui permet aux responsables politiques de détecter les besoins sociaux et de porter des initiatives. De ce point de vue, il est évident que le citoyen-usager souhaite (et souhaitera de plus en plus) jouer un rôle plus visible dans la prise de décisions. Si cette fonction est déjà bien perçue à Antibes grâce au service Démocratie de Proximité, aux cinq conseils de quartiers et au Conseil de Développement, il reste à inventer une forme de participation citoyenne à l'échelle du territoire.

Au niveau du bassin de vie, la question de la gouvernance se pose différemment car elle implique la participation d'institutions comme le Conseil Départemental ou le Conseil Régional. Néanmoins la Ville d'Antibes-Juan les Pins ne peut s'abstraire du fait qu'elle est au cœur d'un ensemble plus vaste et très diversifié dont les aspirations doivent être prises en compte. Il lui faut donc être attentive aux préoccupations des territoires périurbains .Cette gouvernance ne peut fonctionner que sur des périmètres à géométrie variable : les problèmes de l'équilibre entre territoires urbains et territoires ruraux doivent être débattus au sein de la Communauté d'agglomération, tout comme sans doute les problèmes de mobilité ou d'implantation d'entreprises,

nonobstant les compétences de la Région en matière de schéma des transports ou de développement économique.

Aux questions posées dans le cadre des débats au sein d'un forum public, la commission Economie, Emploi et Formation a proposé les réponses suivantes sous la plume de Monsieur Hartnagel.

Les expériences antiboises de démocratie participative pourraient être développées et amplifiées par la création au sein du Conseil Municipal d'un "Adjoint au territoire digital de la Ville d'Antibes ". Dans le cadre de la transition numérique, le Politique local ne doit pas être oublié face à l'e-administration de proximité.

La co-construction (élu/technicien/citoyen) de la politique urbaine doit être vue comme la mise en synergie des intérêts divergents de toutes les parties prenantes. Co-construire, c'est réussir à s'organiser de façon non-concurrentielle mais complémentaire, dans l'objectif d'atteindre un résultat concret qui fait sens pour tous les acteurs parties prenantes. Dans le *Livre Blanc, 2015* l'ambition était pour Antibes-Juan les Pins de devenir une ville pilote en matière de qualité de vie. Ne devrions-nous pas garder (plus que jamais) la même ambition pour 2040 ? Une e-démocratie participative serait logiquement le meilleur vecteur de promotion entre élu/technicien/citoyen pour y parvenir...avec l'aide de l'Élu au numérique et son e-administration.

Le développement de la fonction touristique c'est aussi le développement des animations destinées aux touristes (du monde entier). Ainsi, en partant des racines d'Antibes avec ses pionniers de l'aviation (en particulier de l'hydravion) dans le quartier de La Fontonne pour se diriger vers le Futur, il pourrait, dans une logique liée aux avancées technologiques concentrées à Sophia-Antipolis, y avoir création d'une animation originale et ambitieuse autour du Fort Carré et du Port Vauban : une course de drones (*The Antipolis Drones' Games*). Cette nouvelle animation relierait la technopôle à la ville (avec son port intelligent) et offrirait des ailes aux nouvelles technologies issues de ce territoire où la fertilisation croisée des idées novatrices s'est érigée comme mode de fonctionnement d'un nouvel art de vivre à la Française. A terme un musée dédié aux pionniers des hydravions réunis avec les pionniers de la Recherche et du Développement pourrait trouver sa place en toute légitimité sur le territoire antibois.

La même commission a proposé une deuxième contribution sur le thème de la "Ville Idéale". L'auteur, Monsieur Galliano, s'est projeté dans le futur. Il arpente la ville en 2040 et recense les changements qui y ont été introduits. Une démarche qui peut paraître singulière au premier abord mais qui témoigne d'une inventivité très attachante.

Dans les années soixante, les nouveaux quartiers ont repoussé les limites de la

ville d'Antibes. Le centre ville historique (et son commerce de proximité) se trouve concurrencé par les implantations des grandes surfaces à la périphérie. Nombre d'Antibois se sont plaint de cette croissance, jugée trop rapide. Ils ont voulu se réapproprier la ville en modelant leurs quartiers avec des services de proximité, des associations efficaces, une démocratie participative active. Chacun a voulu se sentir en capacité de contribuer à animer les lieux de vie.

Désormais, les Antibois privilégient la marche grâce à l'extension des zones piétonnes et au développement des équipements collectifs adaptés aux divers âges de la vie. Les transports en commun et les autres modes de mobilité non polluants sont plébiscités. La population trie ses déchets et les méthodes de recyclage de ces derniers ont rendu la ville plus propre. Avec la préservation et le développement des coutumes locales ainsi que la mise en valeur d'un patrimoine trop longtemps ignoré, la population a accompli une transformation d'envergure de sa cité.

En 2040 jamais Antibes n'avait connu une population aussi bien informée, aussi hautement qualifiée, aussi facilement mobile, aussi bien connectée et consciente des enjeux planétaires. La génération 2040 fait preuve d'un bel engagement civique nourri par la volonté de faire quelque chose de positif pour la planète : elle refuse le dérèglement climatique, le pillage illimité des ressources naturelles, et l'épuisement des terres arables. Une intelligence collective est née qui fait de chaque citoyen antibois un acteur essentiel de la vie locale.

Antibes ville "locavore" En l'an 2040 les espaces urbains délaissés ont été dédiés à l'agriculture urbaine pour garder la nature à portée de main. Des espaces agricoles ont été préemptés par la Ville et loués à des maraîchers à un prix modique. Autant de terrains cultivés en permaculture avec des ventes en circuit court. Cette évolution participe du concept *low tech* qui a été adopté par Antibes et qui prône un retour à une certaine forme de simplicité. Les valeurs de sobriété comportementale et de modération écologique ont été adoptées par les citoyens antibois.

La Plaine de la Brague Dès 2020 des travaux conséquents ont été entrepris pour recalibrer l'embouchure de la Brague et permettre l'élargissement du lit de la rivière. Avec la suppression de la voie de chemin de fer et le rehaussement de la route du littoral, les exutoires naturels de cette plaine vers la mer sont de nouveau parfaitement opérationnels. Les inondations, dues à une bétonisation outrancière en amont, peuvent être évitées.

Avec la fermeture de la plupart des terrains de camping et le déménagement de Marineland et d'Antibes Land, la plaine est devenue une zone sportive et maraîchère très dynamique. Les marchés bio ont remplacé les vide-greniers. Les berges de la Brague avec la promenade du Pont Romain (de nouveau accessible au public) sont très fréquentées par les promeneurs et les cyclistes, qui peuvent faire une boucle complète en passant par le parc de Vaugrenier. Sur le plan sportif, des terrains de football et de nombreux courts de tennis ont été aménagés en lieu et place des terrains de camping. La mairie a par ailleurs saisi la nécessité du réaménagement de cette zone meurtrie par les inondations pour répondre à une demande pressante des familles

antiboises : un crématorium a été construit dans la plaine sur un terrain trop longtemps squatté par les forains, à proximité de l'autoroute.

Le Fort Carré La beauté exceptionnelle du site, classé au titre des monuments historiques, a pu être magnifiée dès 2020 grâce à un embellissement et à un aménagement de ces quatre hectares idéalement situés en entrée de ville. Le parc du fort, un glacis à l'origine, a été transformé grâce à la suppression des terrains de football et de la piste d'athlétisme.

Des sentiers y ont été aménagés et une table d'orientation installée. Les douves qui étaient à l'abandon ont retrouvé leur aspect d'origine suite à des travaux de débroussaillage. Le sentier a lui été sécurisé avec le retraitement des talus. Des bancs ont été posés le long de son parcours et des moyens d'information et de renseignements sur le panorama ont été mis en place.

Comme pour mieux souligner le lien entre terre et mer, l'épave du voilier, mise à jour lors de la réalisation du parking du Pré des Pêcheurs, a pu être récupérée au terme de sa complète rénovation et installée dans le nouveau musée de la mer à la place des anciennes installations du CREPS.

Une étude complète de la requalification du Fort Carré a été réalisée par Monsieur Debetencourt dans le cadre des travaux du Groupement ELAN. Cette étude très précise est donnée intégralement en annexe et fait partie des contributions proposées pour la préparation du Livre Blanc Antibes 2040.

Les Trois Moulins A la lisière de Sophia-Antipolis, ce nouveau quartier a conçu un système de déchets totalement intégré amplifié par la création d'un réseau de récupération souterrain qui aspire et transfère à plus de cinquante kilomètres à l'heure les déchets triés par les résidents vers une unité de traitement de l'usine d'incinération. Ce mode de transfert a permis d'obtenir une baisse significative de la pollution due à l'acheminement standard des déchets par camion.

La Fontonne Complètement rénové grâce à la construction d'immeubles de grand standing bénéficiant d'un accès direct à la mer, ce quartier est devenu l'un des plus recherchés d'Antibes. Et là où se situaient naguère les terrains de sport (transférés sur la plaine de la Brague), a été construit le musée dédié aux pionniers de l'hydravion.

Juan les Pins La réouverture de l'Hôtel Provençal a enclenché le cercle vertueux de la revitalisation de la station balnéaire. Tous les hôtels laissés à l'abandon ont été progressivement rénovés par des propriétaires privés ou par des fonds d'investissement. Juan a retrouvé son lustre d'antan, son aura hollywoodienne et sa clientèle planétaire. La restructuration des établissements de plage, l'accès facilité à la mer grâce à l'extension des lignes du tramway et la reconquête de la Pinède ont permis d'augmenter et d'améliorer considérablement l'offre touristique et balnéaire, créant par ailleurs une embellie sur le marché de l'emploi local.

La Place des Martyrs de la Résistance La dernière tranche des travaux menés sur l'îlot Marena-Lacan a permis l'aménagement du secteur Paul Arène. L'école a pu être transférée à proximité, les sympathiques petits musées " Notre École " et " Lou Pitchoun " ont été relogés près de la Porte de France dans des locaux appropriés. De même l'ancienne imprimerie municipale a été transformée en brasserie très appréciée et très fréquentée.

Dès l'achèvement de la mise en place de la fibre optique dans la cité, le groupe Orange et la Poste ont souhaité réfléchir à une utilisation intelligente des locaux du bâtiment imposant qui se dresse au centre du secteur. A l'image de ce qui a été fait à Paris avec la halle Freyssinet, la décision fut prise d'y accueillir des start-up innovantes. Cette pépinière numérique, créée en partenariat avec la Ville d'Antibes et la Communauté d'Agglomération, offre des espaces de " coworking ", un parc d'imprimantes 3D en accès libre, de petites salles de réunion, de larges espaces espaces. Débarrassé de ses antennes, le toit est devenu un bar-restaurant très prisé des Antibois.

Antibes ville durable La fermeture de la déchèterie des Trois Moulins fut l'occasion de repenser les concepts du recyclage. Trois pôles plus petits et plus accessibles ont été créés. Ces pôles ont aussi pour mission de collecter et de traiter les déchets de tous les habitants en triant et isolant ceux qui ont une valeur d'usage (ce ne sont plus des déchets mais des ressources) et en transférant vers des unités de valorisation les déchets en fonction de leur spécificité. Grâce à cette nouvelle organisation, Antibes et la Communauté d'Agglomération ont pu être estampillés Zéro Déchets et Zéro Gaspillage dès 2022.

La Ville a par ailleurs accompagné cette évolution en sanctionnant lourdement tous les responsables des dépôts sauvages. En la matière, Antibes prône une politique de Zéro Tolérance.

LA VILLE INNOVANTE

A l'ère de la globalisation, l'agglomération antiboise souffre d'un handicap : elle ne possède pas de filière phare qui permettrait d'identifier spontanément et clairement son territoire. Certes la renommée de Sophia Antipolis est internationale et par ailleurs la technopôle dispose encore de réserves foncières lui permettant d'attirer des sociétés innovantes susceptibles de créer de nombreux emplois à forte valeur ajoutée. Mais la technopôle accueille en majorité des petites et moyennes entreprises et les centres de décision lui font défaut. Il convient donc de pousser certaines filières d'excellence pour leur permettre d'atteindre une taille critique suffisante, nécessaire pour une reconnaissance incontestée au niveau international. Plusieurs de ces filières sont bien placées pour tirer la croissance du territoire, en particulier les biotechnologies. Il existe par ailleurs d'autres viviers d'emplois qui recouvrent notamment les énergies renouvelables, la valorisation des déchets, les écotechnologies, les nanotechnologies.

Les nanotechnologies sont en train de se développer dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et surtout de l'électronique (stockage de l'énergie, nouvelles mémoires informatiques, augmentation de la vitesse de calcul,). Les nanotechnologies sont aussi présentes dans les matériaux, dans les aliments (ingrédients nanostructurés permettant de conférer aux aliments une consistance plus onctueuse).

Il existe cependant une large part de l'économie qui échappe à la mondialisation. L'économie centrée sur le local ne peut, par définition, s'exporter ou se délocaliser. Que l'on songe à l'évolution de la pyramide des âges et au besoin grandissant des services à la personne. Ces nouvelles données socio-économiques suscitent l'invention de nouveaux métiers et donc la création de nouveaux emplois. Les pouvoirs publics doivent soutenir et conforter les activités classiques, commerciales, artisanales et s'efforcer de rapprocher l'offre et la demande dans les métiers sous tension (agriculture, restauration).

Toute réflexion sur le développement de l'économie pose aussi le problème de l'utilisation de l'espace. Si chacun cherche à résider près de son lieu de travail, il n'y a guère de solution à la question de la répartition des emplois dans l'agglomération. Peut-on néanmoins imaginer des quartiers mixtes associant habitat, artisanat commerces, activités libérales ? Les problèmes de mobilité s'en trouveraient sans doute plus faciles à résoudre.

La commission Economie, Emploi, Formation a synthétisé sa réflexion sous la forme d'une série de recommandations précédées par des questions fondamentales tirées de la lecture du livre de Yuval Noah Harari, Homo Deus. Une brève histoire de l'avenir (Paris, 2017) par Messieurs Loncle et Chini. Pour eux, il est parfaitement envisageable d'avoir les réponses à ces questions en l'an 2040 !

Qu'advient-il du marché du travail dès lors que l'intelligence artificielle surpassera les êtres humains dans la plupart des tâches cognitives ?

Quel sera l'impact politique d'une nouvelle classe nombreuse de gens économiquement inutiles ?

Qu'advient-il des relations humaines, des familles quand les nanotechnologies et la médecine régénérative feront des octogénaires les nouveaux cinquantenaires ?

Que deviendra la société humaine quand la biotechnologie nous permettra d'avoir des bébés sur mesure et de creuser des écarts sans précédent entre riches et pauvres ?

Pour faire d'Antibes une ville innovante, il faut tirer profit des services de production et de recherche existant sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dans les domaines maritime, environnemental et numérique.

Pour faire d'Antibes une ville innovante, il faut travailler sur la végétalisation de la ville en respectant les règles de construction éco-environnementale (construction à énergie positive, agriculture sur les toits). On peut aussi envisager de créer des jardins potagers avec ruches.

La ville peut utiliser les nouvelles technologies numériques pour permettre la découverte des espaces verts et enrichir le monitoring végétal. Dans les parcs des panneaux d'information équipés de QR codes donneront accès à un contenu enrichi sur la biodiversité. L'application CityGardens, déjà en place dans des villes comme Lille, Metz, Strasbourg et Montpellier, permet la découverte des espaces verts sur son smartphone.

Le numérique est aussi utile au monitoring végétal. Il permet d'optimiser la gestion de l'eau grâce à la mise en place d'une station météo. Les données relatives à la pluviométrie, au vent et à la température des espaces verts sont envoyées par câble ou par téléphone mobile à un ordinateur doté d'un logiciel qui adapte les quantités d'eau nécessaires en fonction de la nature des plantes.

Pour faire d'Antibes une ville innovante au plan économique, il faut profiter de notre façade maritime pour amplifier le secteur du nautisme en développant l'offre de formation pour les personnels embarqués et en organisant des manifestations de portée internationale.

Pour faire d'Antibes une ville innovante, il faut initier un tourisme créatif par la mise en place de manifestations ludiques, culturelles, sportives et maritimes afin d'asseoir la notoriété et la position historique de la cité.

LA VILLE MOBILE

La question des déplacements reste l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre dans une agglomération en constant développement. La création de nouveaux services (comme le BHNS par exemple) se heurte à la croissance mécanique du volume des déplacements qui exige toujours plus de nouvelles solutions (pistes cyclables) pour éviter l'embolie. Or la mobilité est un enjeu majeur pour les territoires enclavés ou les zones de forte activité comme Sophia Antipolis. C'est un facteur essentiel d'accès à l'emploi ou aux loisirs culturels et sportifs. Il faut donc pouvoir maintenir une fluidité du trafic pour tous.

Face à l'évolution des mœurs et la prise de conscience des enjeux environnementaux, on peut espérer qu'en 2040 une nouvelle culture des déplacements sera acquise. Il faut donc favoriser la combinaison des modes et des réseaux et accompagner les nouvelles pratiques de la mobilité. Le stationnement doit aussi être intégré à cette stratégie évolutive pour favoriser les résidents et bien accueillir touristes et visiteurs. En règle générale, l'offre de déplacements doit s'adapter à l'évolution des modes de vie et des rythmes urbains (usage collectif de véhicules en libre partage, location de vélos électriques, modalités de paiement souples s'appuyant sur les outils électroniques).

La question de la mobilité reste liée à la forme de la ville, au type de développement de la ville. A Antibes l'organisation du territoire doit s'effectuer prioritairement autour du centre-ville et des quartiers. Et pour favoriser les déplacements de proximité en ces mêmes pôles urbains, priorité doit être donnée à un espace public conçu pour le piéton, le cycliste et les transports en commun. C'est pour cela que l'organisation du territoire doit prendre en compte les axes de transports collectifs et concevoir une urbanisation concertée autour de ces axes structurants. L'agglomération antiboise qui a commencé à mettre en place une intermodalité doit poursuivre dans cette voie et affiner le dispositif existant de façon à aboutir à un juste équilibre du territoire entre habitat et emploi.

Il faut aussi veiller à garantir une bonne accessibilité nationale et internationale de l'agglomération. Le développement des ports et de l'aéroport est un enjeu majeur du futur. Il importe que l'accessibilité de ces deux structures soit optimisée, ne serait-ce que pour conforter l'économie locale.

La commission Transports, Déplacements, Logement et Proximité a rédigé deux contributions dues à MM. Junckel et Galliano. Le texte de M. Junckel, repris ici à la suite, s'intitule " Un engagement tourné vers la modernité au service de la population ".

Les prochaines décennies sont d'ores et déjà orientées vers le tout-numérique. La révolution est dès à présent effective dans de nombreux domaines de la vie quotidienne. L'essor du téléphone mobile multifonctions, intelligent et connecté, (plus de vingt millions de Smartphone ont été vendus dans le monde en 2015) montre que les administrés (actifs et retraités) veulent profiter des opportunités offertes par les nouvelles technologies. La ville de DEMAIN ne peut se concevoir sans prendre en compte ce fait bien réel.

Les besoins de mobilité seront toujours aussi forts. En effet Antibes doit continuer de favoriser la construction de résidences principales en application de l'article 55 de la loi dite SRU. Les gisements d'emplois nouveaux se situeront principalement sur la technopôle de Sophia Antipolis (projet de création de la " Cité du Savoir ") et dans la Plaine du Var. De fait la mobilité professionnelle volontaire (recherche d'un emploi rémunérateur) ou subie (compétitivité des entreprises) est en constante augmentation. Par ailleurs l'évolution de la pyramide des âges fait que de nombreuses personnes âgées mais valides consomment de la mobilité sous toutes ses formes (développement des loisirs, de l'offre culturelle ou sportive).

Le centre-ville d'Antibes continuera d'exercer un fort attrait par sa fonction de centralité avec les services administratifs, les professions libérales, les commerces de détail et les boutiques, les activités portuaires, les gares et les lieux de détente. Ce caractère de centralité sera renforcé avec l'opération " Marendra Lacan " qui verra la construction d'un cinéma multiplex haut de gamme tout comme avec l'opération d'aménagement du secteur des Pétroliers, idéalement situé au carrefour des activités urbaines et portuaires.

La station de Juan les Pins est de par sa nature même vouée à des activités saisonnières que seule la réhabilitation de l'hôtel Provençal pourra faire évoluer vers un rythme annuel. Cette éradication d'une verrue urbaine depuis trop longtemps imposée aux résidents (et aux touristes) induira elle aussi de nouveaux besoins de mobilité.

Les quartiers situés au nord de la ville, verront se développer à la fois l'offre commerciale des grandes enseignes et une ouverture sur la technopôle. Et comme les quartiers Est continueront à se peupler grâce à la disponibilité du foncier, il est évident que les besoins de mobilité sur l'ensemble du territoire de la commune épouseront cette évolution de l'habitat.

Comment alors appréhender et adapter la mobilité sur le territoire communal ? Les propositions ainsi que l'offre devront être multiples et variées. Seule l'addition d'actions ciblées permettra d'assurer à nos concitoyens la mobilité à laquelle ils ont

droit. (Rappelons ici que le droit d'aller et de venir est un droit constitutionnellement garanti, reconnu dès 1789 par la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen).

Comment parvenir à une " mobilité intelligente " ? L'objectif est certes ambitieux mais les technologies devraient nous permettre de l'atteindre. En premier lieu, chaque administré doit être sensibilisé, impliqué et responsabilisé afin qu'il organise ses déplacements différemment. Il doit passer du simple statut d'observateur du changement à celui d'acteur. Par ailleurs, les entreprises sont appelées à apporter leur contribution en organisant un accueil de leurs salariés plus responsable et en développant, autant que faire se peut, le télé-travail et le travail à distance. Enfin les infrastructures routières doivent être transformées afin de donner la priorité aux modes de déplacement collectifs et aux modes " doux ".

Si les technologies numériques bouleversent autant notre mobilité, c'est bien parce qu'elles apportent des réponses pertinentes à nos attentes : se déplacer à moindre coût, plus proprement et mieux.

Se déplacer à moindre coût. Économie du partage, hausse de la rentabilité des mobiles (par exemple le covoiturage), utilisation partagée des parkings, sont des nouveaux usages permis par le numérique qui, par la mise en réseau directe et quasi immédiate des besoins et des offres entre les personnes, permettent de se déplacer en dépensant moins qu'avec le modèle traditionnel de la propriété individuelle de la voiture. Par ailleurs, le smartphone et ses applications permettent à l'utilisateur de disposer d'outils simples pour se déplacer (UBER contre les taxis traditionnels ou bien l'application MAP contre le GPS classique).

Se déplacer plus proprement. Partager un véhicule plutôt qu'utiliser une voiture individuelle réduit la densité du trafic et a donc des effets positifs sur les impacts environnementaux des déplacements. De plus, l'intermodalité facile et optimisée (c'est à dire l'utilisation de plusieurs modes de transport) encourage le recours à des modes de déplacement doux et aux transports en commun. De même les systèmes embarqués dans les véhicules sont aussi des outils d'éco-conduite.

Se déplacer mieux. Innover aujourd'hui et demain, c'est se placer au plus près des besoins des usagers. En matière de déplacements, on se dirige ainsi vers une mobilité plus collaborative où chacun peut être à la fois utilisateur et contributeur (par exemple l'application WAZE pour la navigation communautaire). On change de modèle économique en passant de la propriété d'un véhicule à son utilisation, du transport classique à la mobilité technologique.

Ne pas conduire ou le nouveau rêve automobile ! Nos esprits cartésiens ont encore du mal à l'admettre, mais il faudra bien s'y faire ! D'ici à quelques années (dix, vingt, trente ans?), nous pourrons effectuer des trajets en voiture sans même poser la main sur le volant. Cette perspective encore inenvisageable tant le trafic est dense et source de multiples imprévus, nous devons nous y préparer.

L'avènement de la voiture robotisée est inéluctable. Et l'un des enjeux de la bataille à venir sera la maîtrise de l'infrastructure. Les routes, panneaux, glissières de sécurité, postes de police, feux de signalisation, bandes peintes au sol seront bardés de

capteurs capables de dialoguer avec les puces installées à bord des véhicules afin de les maintenir en toute sécurité dans la circulation. Le défi est de faire accepter l'inacceptable à l'opinion et aux autorités de régulation : conduire (ou plutôt se laisser conduire) en s'en remettant aux seuls instruments de bord, ce que la loi n'autorise pas pour l'instant. Nous devons dès à présent prendre les dispositions pour enfouir et réserver des fourreaux lors de tous travaux sur les chaussées, accotements et trottoirs.

La deuxième contribution de la commission Transports, Déplacements, Logement et Proximité est due à Monsieur Galliano qui s'est projeté directement dans Antibes en 2040.

En 2040, plus grand monde ne possède de véhicule personnel à Antibes. Le bus-tram connaît un grand succès, il va jusqu'à la place De Gaulle d'où des navettes électriques autonomes rejoignent la Vieille Ville et le port Vauban. Mais c'est le nouveau tramway " CASA " qui va de Golfe Juan à la station "Hippodrome " de Villeneuve-Loubet qui a révolutionné les transports. Là où il y avait des bouchons vingt ans auparavant, des véhicules autonomes circulent silencieusement avec un cadencement soutenu. La ville a pu s'étendre et améliorer la qualité de vie des habitants. Chacun peut se déplacer comme il le désire dans un territoire où la pollution a disparu. Antibes s'est vue attribuer le label " Ville verte connectée " et fait partie des dix villes françaises préférées des actifs et des touristes.

Historique des années passées. Déplacer une ou deux tonnes dans un gros 4x4 pour amener un conducteur de soixante-dix kilos en ville, avec un moteur thermique produisant du CO₂, était une hérésie des années 2000. De plus ces engins surdimensionnés exigeaient de grands espaces pour stationner...d'où une lassitude et une exaspération croissantes des Antibois ! L'année 2025 a été celle de la révolution en ce domaine : les véhicules électriques sont devenus majoritaires, les ventes ayant explosé grâce au bonus gouvernemental octroyé à l'achat. La généralisation de la voiture électrique a posé le problème des points de recharge. La Ville a donc implanté des bornes sur la voie publique en nombre suffisant et simples d'utilisation. Les bornes privées installées dans les garages ont nécessité la mise en place d'un réseau de recharge haute puissance dans toutes les constructions neuves.

L'avènement de la voiture électrique n'avait pas complètement résolu le problème de l'encombrement de l'espace urbain et de nouveaux modes de transport sont apparus : gyropodes, trottinettes en tous genres, vélos électriques... sans oublier le développement du covoiturage et de l'autopartage. Pour permettre un partage harmonieux de la voirie, des espaces dédiés offrant des services spécifiques ont été aménagés (parkings relais équipés de bornes de dépannage et de recharge, cartes interactives visualisant le maillage des voies, les circuits touristiques et les sites et monuments remarquables). Les espaces multimodaux permettent de passer aisément d'un mode de transport à un autre.

Il n'est pas sans intérêt de noter que le sport automobile a été un fabuleux

laboratoire de recherche pour la sécurité, la performance et le rendement des moteurs. Dès 2022, la Fédération Internationale Automobile (FIA) a remplacé définitivement en Formule 1 les moteurs thermiques par des moteurs électriques. A la demande insistante du Prince Albert, le Grand Prix de Monaco se dispute en formule intégralement électrique. La manifestation n'a évidemment rien perdu de son prestige et constitue toujours un événement mondial de premier plan.

Pollueur payeur. Pendant la période transitoire de cohabitation entre voitures électriques et thermiques, ces dernières, achetées avant 2030, ont pu continuer à rouler mais sont soumises à un droit de circulation pour pénétrer au cœur de la ville. Comme il en coûte cinq euros par jour pour acquitter ce droit, les automobilistes se sont en nombre rabattus vers des modes alternatifs de déplacement. En 2035, les véhicules thermiques ont été définitivement interdits à Antibes. Polluer en ville est maintenant considéré comme aussi saugrenu que fumer le cigare dans un restaurant ou dans un avion ! Les assurances pour les véhicules thermiques ont inclus une taxe carbone locale au kilomètre. De même que le citoyen paye en fonction de ce qu'il consomme pour l'eau, l'électricité ou les déchets, l'automobiliste paye aussi pour l'air qu'il pollue.

Covoiturage et autopartage. Dans les années 2020, les voitures en circulation cumulaient tous les défauts, elles utilisaient un moteur thermique polluant et ne transportaient dans la grande majorité des cas qu'une seule personne à son bord. La banalisation du smartphone et des applications de covoiturage ont permis de mettre en relation de manière fiable et rapide des passagers allant dans la même direction en même temps. (Que l'on songe au trafic en direction de Sophia Antipolis !). Dans le même temps, les Antibois ont souhaité abandonner la possession individuelle d'un bien matériel (la voiture) pour se convertir au simple usage de service. La voiture n'a alors plus été considérée comme une marque de prestige social mais comme un investissement nécessaire aux regards des contraintes de la vie quotidienne et aux exigences de mobilité que celle-ci induit.

Voiture connectée, bientôt autonome. A partir de 2022, s'est généralisée la technologie 5G qui, grâce à des débits de plusieurs gigabits de données par seconde, a facilité la circulation des voitures connectées capables d'échanger des informations avec les autres véhicules et avec les capteurs des infrastructures. Cette avancée technologique apporte plus de confort et de sécurité au conducteur en le déchargeant de certaines tâches de conduite (pour se garer par exemple) mais surtout a permis de réduire de manière très sensible l'accidentalité dont on sait qu'elle est essentiellement due à des défaillances ou à des erreurs humaines.

Mais la vraie révolution est venue de la voiture autonome qui, autorisée sur les routes dès 2030, est rapidement devenue la mobilité par excellence. En 2040, la voiture autonome représente plus de la moitié du parc automobile et tous les accidents de la circulation dus à des conduites dangereuses ou illicites (consommation d'alcool ou de stupéfiants) ont considérablement diminué. A la même époque UBER a lancé l'offre de taxis autonomes : une simple demande sur smartphone suffit pour qu'un véhicule se présente à l'adresse convenue. On indique alors la destination souhaitée en parlant à la

voiture comme à un assistant personnel.

A Antibes, la société Vuelig a lancé un service de location à la demande. Après s'être préalablement enregistré et avoir transmis les données de carte bancaire il est loisible de commander un véhicule en trois clics n'importe où dans la ville : la voiture la plus proche est localisée et vient à votre rencontre. Après utilisation, le véhicule peut être laissé en tout lieu accessible dans les rues d'Antibes. Il ira ensuite se garer tout seul. Des équipes techniques contrôlent le niveau des batteries et se chargent de maintenir le parc de véhicules en bon état de fonctionnement.

Le vélo, moyen de transport privilégié. Les lycéens et les étudiants ont choisi de se déplacer à vélo pour se rendre à leurs cours ou pratiquer une activité sportive. Un maillage de voies dédiées facilite et sécurise les déplacements. Quant aux vacanciers et aux touristes, ils apprécient de pouvoir se rendre à la plage ou de promener sur le front de mer ou au sein de la Vieille Ville et aux abords du port Vauban sur des vélos (le plus souvent électriques) mis à disposition en de multiples points de la cité via des stations de location. Une offre touristique complète rend ce mode de déplacement très attractif pour emprunter des circuits élaborés par l'Office de Tourisme en fonction des goûts de chacun, fussent-ils culturels, patrimoniaux, ou bien encore sportifs.

Le maillage des voies dédiées est aussi très pratique pour les actifs qui peuvent soit se rendre dans les divers lieux de services publics ou tout simplement sur leur lieu de travail. L'intermodalité permet de profiter des différents modes de déplacement en passant du bus au vélo, et même en empruntant le train avec son vélo.

Les engins de déplacement personnels (EDP). Ils ont rapidement proliféré et zigzaguent désormais au milieu des vélos et des piétons. Les wheelers ont désormais leur place dans la ville. Ce sont autant de skateboards, de trottinettes électriques, de gyroroues (mono-roues), de gyropodes (munies de guidon), d'hoverboards, ou de scooters mono-roues qui déferlent sur la voirie. Sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables, on croise tous les jours de drôles de silhouettes munies d'un casque intégral et d'un blouson de motard, avec des protège poignets et le portable en bandoulière. La micro mobilité a transformé le visage de la ville, les plans de circulation, la cohabitation entre usagers du bitume et jusqu'au quotidien des adeptes de ces drôles d'engins qui peuvent atteindre des vitesses importantes (de l'ordre de trente km/heure) et parcourir jusqu'à cent kilomètres sans qu'il soit nécessaire de les recharger.

Le nouveau plan de circulation en 2040. Les principaux boulevards ainsi que de nombreuses rues ont été remis progressivement à double sens en y insérant une piste cyclable afin de rationaliser, optimiser et apaiser la circulation des véhicules. De même les règles classiques de partage de la voirie ont dû être repensées en raison de la prolifération des EDP. Où peuvent-ils rouler : sur la chaussée ou sur les trottoirs ? Faut-il un permis spécial, une immatriculation, une limitation de la vitesse maximale ?

La zone *intra muros* du dix-neuvième siècle avant l'arasement des remparts est délivrée des voitures, les livraisons se faisant uniquement tôt le matin par des véhicules électriques totalement silencieux. La promenade Amiral de Grasse est piétonne (depuis

2025). seules peuvent l'emprunter des navettes électriques autonomes qui s'arrêtent à la demande pour les clients des restaurants. L'avenue Barquier est elle aussi piétonne : les restaurants peuvent déployer leurs terrasses donnant sur le square Lévy avec en face le Bastion Saint-André.

La fin des feux tricolores. Dans les années 2020, les feux rouges étaient gérés par une simple minuterie. Ils n'étaient pas synchronisés, trop longs ou trop courts, bloquaient le trafic à l'endroit et au moment où ce n'était pas nécessaire (comme par exemple au pôle multimodal). La Ville a alors développé un système intelligent avec le concours d'une start-up de Sophia Antipolis. Des radars et des capteurs ont été installés pour pouvoir analyser en permanence le trafic et synchroniser les changements de feux. Les temps de trajet ont été ainsi diminués de 25%, les temps d'arrêt de 40%, et la pollution a baissé de 20%. Puis l'avènement de la voiture autonome en 2030 a entraîné la suppression progressive des feux, devenus obsolètes et ...inutiles.

Tramways et autobus. Devant le succès du BHNS de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et du tramway de Nice Métropole (qui relie depuis Nice l'aéroport puis Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur- Mer), la Casa s'est décidée à mettre en service l'ANTRAM qui relie Golfe Juan à Villeneuve-Loubet et s'interconnecte ainsi avec la station " Hippodrome " de la ligne T4 de Nice Métropole. Cette évolution a permis de désengorger le trafic de la RN7 et de mettre fin à la saturation de la ligne des bus 200 et 250.

La disparition des départements, conçue pour alléger le mille-feuilles territorial, ainsi que la faillite annoncée de la SNCF ont permis de faire revivre le projet Calma .de 2008. Une nouvelle voie Cannes-Nice via Sophia-Antipolis a été mise en service, ce qui a permis d'utiliser l'ancienne ligne SNCF pour le BHNS en l'enfouissant partiellement et en créant des arrêts tous les huit cent mètres environ.

Antibes dispose désormais d'une ligne de tramway verdoyante aménagée de larges trottoirs et de pistes cyclables en lieu et place de la saignée SNCF vieille de plus d'un siècle. La Communauté d'Agglomération Cannes-Pays de Lérins a quant à elle lancé à son tour le PalmTram, interconnecté avec celui de la CASA, et qui se prolonge jusqu'à Mandelieu.

Une navette maritime. A l'image de ce qui a été réalisé depuis plusieurs années dans la Communauté d'Agglomération Toulon-Provence-Méditerranée un service régulier de navettes maritimes a été mis en place qui relie Golfe Juan, Juan les Pins, la Garoupe et le Ponteil, le port Vauban et la Siesta, puis Villeneuve-Loubet avec des départs toutes les quinze minutes.

Une ville repensée. Naguère la ville fut pensée pour la voiture. Non pas tant d'ailleurs pour une voiture qui roule (en général avec une seule personne à bord) que pour une voiture qui stationne presque en permanence et qui encombre la voirie et les sous-sols. A l'initiative de grands groupes commerciaux, les usagers ont fini par abandonner la voiture pour se faire livrer directement à leur domicile après avoir effectué leurs achats en magasin ou par voie électronique (*shop and go, click and*

collect).

Le Cap d'Antibes, magnifié par son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, continue d'offrir un but de promenade très agréable. L'aménagement du site et du sentier a permis une fréquentation renouvelée et apaisée, accessible aux piétons mais aussi aux EDP légers. L'ensemble de la côte est d'ailleurs accessible par les vélos et les EDP sur tout le territoire.

Dans les rues d'Antibes, naguère célébrées avec amour par Sidney Bechet, le paysage urbain est apaisé. Piétons et petits véhicules électriques peuvent les emprunter en parfaite harmonie au sein d'un environnement végétal étendu. Après avoir été grecque puis romaine, et enfin moderne, Antibes est devenue ville verte zéro carbone tournée vers un avenir nourri par la technologie et dans un esprit de préservation de la planète.

POURQUOI UN LIVRE BLANC ANTIBES 2040

POUR permettre aux Antibois de connaître les solutions réalistes à une transformation inéluctable et à une évolution harmonieuse de leur cité. En particulier dans les domaines qui les touchent au premier chef : la protection de leur environnement, les offres de logement disponibles, les équipements et les commerces de proximité, la mobilité et les déplacements, la sécurité et la tranquillité urbaines, le marché de l'emploi.

POUR permettre aux investisseurs de vérifier que la Ville affiche une volonté politique de croissance.

POUR permettre aux entrepreneurs de mieux appréhender les priorités de la Ville afin qu'ils puissent ajuster au mieux leurs projets d'investissement, qu'ils soient commerçants, artisans ou chefs d'entreprise.

POUR permettre aux décideurs politiques de prévoir les infrastructures nouvelles et les projets structurants dans une perspective globale et d'anticiper, en amont, les études nécessaires.

CERTES nul ne connaît ni ne maîtrise l'avenir. (Comme le rappelle un vieux proverbe danois : " il est difficile de prévoir, surtout l'avenir "). Mais il est du devoir de la collectivité d'essayer de dessiner les grandes lignes du développement durable car seul l'investissement (qu'il s'agisse de voirie ou d'événements culturels) est créateur des richesses qu'apporte l'emploi.