

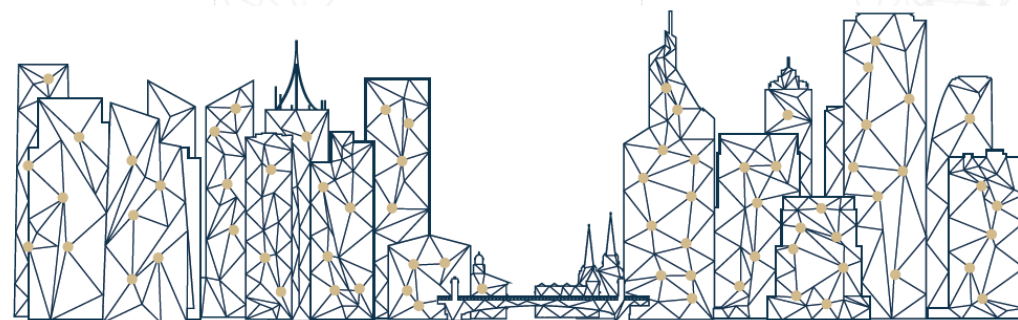


 CCI NICE CÔTE D'AZUR

O C T O B R E 2 0 2 5

Étude prospective Côte d'Azur 2040

Synthèse



[Lien vers étude complète](#)

Préface

Jean-Pierre SAVARINO, Président de la CCI Nice Côte d'Azur



La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur est depuis toujours un acteur engagé au service de l'économie azurée et de l'intérêt général.

Établissement public de l'État, elle agit aux côtés des collectivités pour accompagner les entreprises, animer la vie économique locale, éclairer les enjeux du territoire et porter des projets structurants au bénéfice de tous.

Dans le cadre de sa mandature 2021-2026, la CCI a affirmé une ambition forte : investir dans une vision prospective pour le territoire, en cohérence avec ses missions et ses valeurs. C'est dans cet esprit que la Commission Aménagement du Territoire, co-présidée par Jessica BOVIS et Stéphane GRECH, a lancé l'étude prospective **Côte d'Azur 2040** avec l'appui du cabinet d'études ADIT.

Face aux mutations économiques, numériques, environnementales et sociétales, notre territoire doit anticiper, s'adapter et innover. Cette étude vise à identifier les grands enjeux territoriaux, à imaginer la trajectoire de l'économie azurée et de l'aménagement de son territoire à long terme et à proposer des actions concrètes pour relever les défis de demain.

Les travaux menés, en concertation avec de nombreux acteurs publics et privés du territoire que je remercie, ont permis de formuler des propositions d'avenir sur lesquelles la CCI devra se positionner pour établir sa feuille de route opérationnelle à l'horizon 2040.

Au-delà d'un simple exercice de projection, cette étude est un outil stratégique. Elle viendra nourrir nos réflexions, nos actions, orienter nos investissements et renforcer notre rôle de catalyseur de synergies territoriales.

Elle est aussi une invitation à penser collectivement l'avenir, à fédérer les acteurs publics et privés autour d'une ambition commune : faire de la Côte d'Azur un territoire toujours plus attractif, résilient et innovant.

Je vous invite à découvrir les enseignements de cette étude, à vous en saisir, et à contribuer, avec nous, à écrire le futur de notre territoire.

Préface

Jessica BOVIS, Présidente de la Commission aménagement du territoire de la CCI Nice Côte d'Azur

Stéphane GRECH, Vice-Président de la Commission aménagement du territoire de la CCI Nice Côte d'Azur



Jessica BOVIS

L'étude prospective « **Côte d'Azur 2040** », initiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur, s'inscrit dans une démarche partenariale ambitieuse visant à doter notre territoire d'une vision stratégique de long terme en matière d'aménagement du territoire.

Conduite à l'échelle des Alpes-Maritimes, cette démarche qui s'appuie sur des constats objectifs relatifs aux réalités actuelles du territoire, met en lumière les enjeux majeurs auxquels nous sommes collectivement confrontés et propose une série de pistes opérationnelles destinées à orienter aussi bien l'action publique que l'action privée.

Nous avons fait le choix de travailler à l'horizon 2040. Ce délai, qui peut sembler relativement court au regard des rythmes de l'aménagement du territoire, souvent mesurés en décennies, nous est toutefois apparu comme pertinent. Il nous permet en effet de prendre dès aujourd'hui des décisions concrètes et opérationnelles, dans une temporalité à la fois ambitieuse et maîtrisable.

Il convient de rappeler que « **Côte d'Azur 2040** » n'a pas vocation à être une analyse exhaustive, mais plutôt un cadre de réflexion évolutif appelant à un enrichissement continu. Notre ambition est double puisqu'il s'agit d'une part, de pouvoir inspirer les décideurs et d'autre part, de fournir un socle de connaissances et de perspectives destiné à faciliter le déploiement de nouvelles études susceptibles d'ouvrir des options innovantes ou d'approfondir des sujets clés pour l'avenir de notre territoire.

À travers « **Côte d'Azur 2040** », nous avons volontairement formulé des propositions contrastées : certaines prudentes, d'autres plus audacieuses parfois susceptibles de susciter le débat. Nous considérons en effet que penser l'avenir ne se réduit pas à prolonger linéairement les tendances du présent : il s'agit aussi de créer des ruptures, d'imaginer des scénarii alternatifs et d'ouvrir des perspectives innovantes.

Ce travail collectif n'aurait évidemment pu voir le jour sans la contribution précieuse de nombreux acteurs : élus, experts, Union Patronale, organisations professionnelles, syndicats, collectivités et institutions en charge de l'aménagement et du développement économique du territoire. Les auditions et les débats, nombreux et fructueux, ont été particulièrement marqués par un esprit d'écoute et de collaboration, révélateur de l'attente portée par nos travaux.

Nous tenons à cet égard, au nom de la Commission Aménagement du Territoire de la CCI Nice Côte d'Azur, à adresser nos plus chaleureux remerciements à l'ensemble des partenaires qui ont participé à l'élaboration de ce rapport. Merci pour vos contributions, merci pour le temps que vous avez bien voulu accorder à cette étude, merci pour vos idées innovantes, merci pour votre cordiale adhésion à ce projet. Votre engagement et vos expertises ont été déterminants pour donner corps à ce travail prospectif et commencer à dessiner, dès aujourd'hui, les contours de ce que pourrait devenir notre **Côte d'Azur à l'horizon 2040**.



Stéphane GRECH

Table des matières

Avant-propos	<u>5</u>	Des avancées technologiques marquantes attendues à l'horizon 2040 dans le transport individuel	<u>34</u>
Introduction : contexte général et dimensions prospectives abordées dans l'étude	<u>7</u>	Vers le développement de la mobilité durable et la décarbonation des transports collectifs	<u>35</u>
Nos propositions : vision d'ensemble	<u>8</u>	Des problématiques d'accessibilité et de mobilité dans les centres-villes et zones périurbaines	<u>37</u>
La question préalable de la coopération territoriale à l'échelle des Alpes-Maritimes : un frein au développement du territoire	<u>10</u>	Les problématiques spécifiques liées aux liaisons entre vallées et à l'accessibilité du moyen pays	<u>38</u>
Une organisation territoriale Est-Ouest pour une logique institutionnelle Nord-Sud	<u>11</u>	Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur	<u>39</u>
Des enjeux de gouvernance dans le domaine des transports et au-delà...	<u>12</u>	La dimension prospective liée à la transition énergétique et à la gestion de l'eau pour le territoire des Alpes-Maritimes	<u>43</u>
Des besoins de coopération renforcée, à l'intérieur du territoire et au niveau transfrontalier	<u>13</u>	Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective	<u>44</u>
La dimension prospective liée à l'occupation de l'espace des Alpes-Maritimes et des risques associés	<u>14</u>	La transition énergétique en 2040, grandes tendances clés	<u>45</u>
Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective	<u>15</u>	Renforcement des infrastructures et diversification énergétique : un impératif pour défragiliser le territoire	<u>46</u>
L'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050, avec deux échéances intermédiaires à 2030 et 2040	<u>16</u>	L'eau, un enjeu majeur...	<u>48</u>
Des défis à surmonter en matière d'enjeux de logement à l'horizon 2040 : des contraintes fortes, mais aussi des opportunités à saisir	<u>18</u>	L'acceptabilité sociale de la sobriété : une pédagogie nécessaire	<u>48</u>
Le foncier économique : trajectoires d'évolution à 2040	<u>22</u>	Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur	<u>49</u>
D'importantes mutations attendent l'urbanisme commercial	<u>24</u>	La dimension prospective liée à l'attractivité des métiers, à la formation et au développement de nouvelles compétences	<u>52</u>
Le traitement des déchets sur le territoire : des besoins croissants attendus	<u>25</u>	Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective	<u>53</u>
Une nécessaire réévaluation des risques naturels	<u>26</u>	Attractivité des métiers, formation et développement de nouvelles compétences : tendances d'évolutions générales à 2040	<u>54</u>
Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur	<u>28</u>	Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur	<u>57</u>
La dimension prospective liée aux mobilités et à l'accessibilité territoriale des Alpes-Maritimes	<u>32</u>	Annexes : Dimensions prospectives liées aux principales filières / secteurs économiques	<u>59</u>
Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective	<u>33</u>	Remerciements	<u>65</u>
Les grandes trajectoires d'évolution possibles	<u>34</u>		

Avant-propos (1/2)

La CCI Nice Côte d'Azur, un acteur au service de l'économie azuréenne et de l'intérêt général

La CCI Nice Côte d'Azur est un **établissement public administratif de l'État** qui agit sous l'autorité du Ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie. Partenaire des collectivités, elle déploie des activités diversifiées au service du développement économique territorial. Son action s'exerce autour de six missions phares :

- Animer la vie économique du territoire des Alpes-Maritimes.
- Informer et accompagner les entreprises dans leur développement.
- Faciliter les synergies au bénéfice du territoire.
- Assurer un éclairage économique du territoire.
- Gérer de grands équipements structurants et développer des infrastructures performantes au service de l'intérêt général.
- Former les salariés de demain dont les entreprises ont besoin pour leur compétitivité.

Les ambitions stratégiques de la mandature 2021/2026

Dans ce cadre, la CCI Nice Côte d'Azur s'est engagée à mettre en œuvre son action autour des six ambitions stratégiques suivantes pour la mandature 2021/2026 :

- Accélérer une diversification choisie au service de sa croissance.
- Être reconnu comme un acteur de terrain exemplaire et écoresponsable
- Investir dans des projets structurants et porter une vision prospective pour le territoire
- Accélérer les transitions en développant des partenariats ciblés et équilibrés
- Valoriser ses savoir-faire au travers de ses réussites et de ses réalisations.
- Renforcer son attractivité auprès de ses clients, partenaires et collaborateurs.

Pourquoi réaliser cette étude ? Quels en sont les objectifs ?

Ainsi, les travaux engagés dans le cadre de la présente étude prospective s'intègrent pleinement dans la stratégie, les missions et les valeurs de la CCI Nice Côte d'Azur. Il est important de rappeler que plusieurs travaux de prospective ont été ou sont menés actuellement. La présente étude s'appuie notamment sur ces travaux et a pour ambition **d'apporter un regard complémentaire sur les sujets qui entrent dans le champ des compétences et des missions de la CCI Nice Côte d'Azur**. En effet, au-delà de la présente publication, les résultats de cette étude viendront alimenter la stratégie de développement de la CCI pour les prochaines années. Il ne s'agit pas de s'en tenir à des recommandations générales, mais bien de réfléchir à des solutions pragmatiques et opérationnelles pour faire face aux enjeux identifiés comme structurants pour le territoire à l'horizon 2040.

Ainsi, les travaux menés dans le cadre de cette étude ont poursuivi les **quatre objectifs** suivants :

1. Imaginer et proposer la trajectoire d'évolution de l'économie du territoire des Alpes-Maritimes à long terme, tant sur le plan de l'aménagement que de la mobilité.
2. Fixer un cap et une vision stratégique ambitieuse et réalisable du développement durable du territoire au service des entreprises pour les 20 ans à venir.
3. Apporter des propositions d'avenir pertinentes en cohérence avec les priorités et enjeux du territoire.
4. Proposer une feuille de route opérationnelle pour la CCI à l'horizon 2040.

Avant-propos (2/2)

Une large consultation menée

L'association des parties prenantes, qui est au cœur du travail de prospective, a été assurée selon deux modalités complémentaires. Tout d'abord, une **quarantaine d'entretiens bilatéraux** ont été menés en 2024 et 2025, auprès d'acteurs institutionnels, mais également d'universités, centres de recherche ou encore clusters/pôles de compétitivité, syndicats professionnels.

Par ailleurs, **une dizaine d'ateliers de travail**, rassemblant au total **plus d'une cinquantaine de personnes** (élus de la CCI, acteurs institutionnels et privés), ont été organisés dans les locaux de la CCI Nice Côte d'Azur. Ces groupes de travail se sont réunis en septembre et octobre 2024 pour réfléchir autour des **dimensions prospectives** abordées dans ce document.

Les **deux sessions d'atelier** (deux sessions par thématique) ont été l'occasion de réfléchir collectivement :

- Aux principaux enjeux structurants du territoire à l'horizon 2040 et à des recommandations à suivre pour y répondre (session 1).
- À des actions concrètes qui devraient/pourraient être déployées au regard des préconisations formulées précédemment, à court, moyen et long terme (session 2).

Quelques définitions académiques de la prospective (source : société française de prospective) :

- « *Une anticipation pour éclairer l'action présente à la lumière des futurs possibles et souhaitables* » (Michel Godet, Philippe Durance).
- « *Une démarche qui vise d'une manière rationnelle, créative et holistique à se préparer aujourd'hui à demain* » (Helene von Reibnitz).
- « *L'ensemble des recherches concernant l'évolution future des sociétés modernes et permettant de dégager des éléments de prévision* » (dictionnaire Robert).
- « *L'élaboration, fondée sur des méthodes réfléchies, de conjectures sur les états futurs de systèmes dont l'avenir est perçu comme un enjeu – puis leur discussion structurée* » (Laurent Mermet).

Aujourd'hui, la prospective est plutôt considérée comme **démarche méthodologique**. Cela correspond à l'évolution de ses pratiques qui articulent les travaux d'**anticipation**, l'**association des parties prenantes** (acteurs, experts...) et la préparation de l'**action** (feuille de route et plan d'action...).

La prospective vise ainsi à « **créer des vues communes (sur les enjeux présents et futurs), pour préparer la stratégie** » (Jacques Lesourne)

Introduction : contexte général et dimensions prospectives abordées dans l'étude

Tendances générales et changements clés à l'horizon 2040

À l'approche des années 2040, plusieurs tendances et changements clés vont façonner le monde et recourent notamment :

1. La préservation de l'environnement, de la biodiversité et la gestion des ressources (énergie, eau, matières premières).
2. La poursuite des avancées technologiques et l'accélération des enjeux autour des technologies numériques.
3. Les évolutions démographiques et sociétales.
4. La persistance du risque pandémique.
5. Les bouleversements géopolitiques.

Parmi ces facteurs généraux de changement à l'horizon 2040, **certaines spécificités du territoire** des Alpes-Maritimes apparaissent comme d'importance en matière de prospective. En effet, les mutations et évolutions en vue à l'horizon 2040 vont davantage avoir un impact sur ces spécificités, et ainsi engendrer davantage d'opportunités et de menaces pour ce territoire. Ainsi, ces spécificités sont de 3 ordres majeurs :

- Des **caractéristiques géographiques et environnementales** qui sont, en particulier, le relief, le climat, les ressources, la culture et le patrimoine, la situation géographique et le paysage ; celles-ci peuvent être fortement impactées par le changement climatique.
- Des spécificités en matière de **d'équipements et de projets structurants et d'infrastructures particulières** et de technologies ; celles-ci peuvent constituer des atouts et attraits pour le développement futur du territoire, notamment en lien avec les évolutions technologiques et les transitions.
- Des caractéristiques en matière de **démographie, de densité, de flux et d'urbanisation** ; celles-ci sont susceptibles de constituer des atouts permettant de disposer de compétences nécessaires au développement de nouvelles filières et aux transitions écologiques, énergétiques ou numériques.

Les dimensions prospectives majeures à prendre en compte pour le territoire des Alpes-Maritimes à l'horizon 2040

Partant de ces grandes lignes de constat et de cette vision prospective générale, les enjeux structurants pour le territoire des Alpes-Maritimes à l'horizon 2040 ont été regroupés dans la présente étude autour de plusieurs dimensions prospectives majeures. Ces dimensions sont toutes **liées aux missions et compétences de la CCI Nice Côte d'Azur, ce point de départ ayant structuré et orienté l'ensemble de nos travaux.**

Ainsi, après avoir abordé au préalable des **enjeux de gouvernance** autour de la coopération territoriale à l'échelle des Alpes-Maritimes, les dimensions prospectives suivantes seront abordées ci-après :

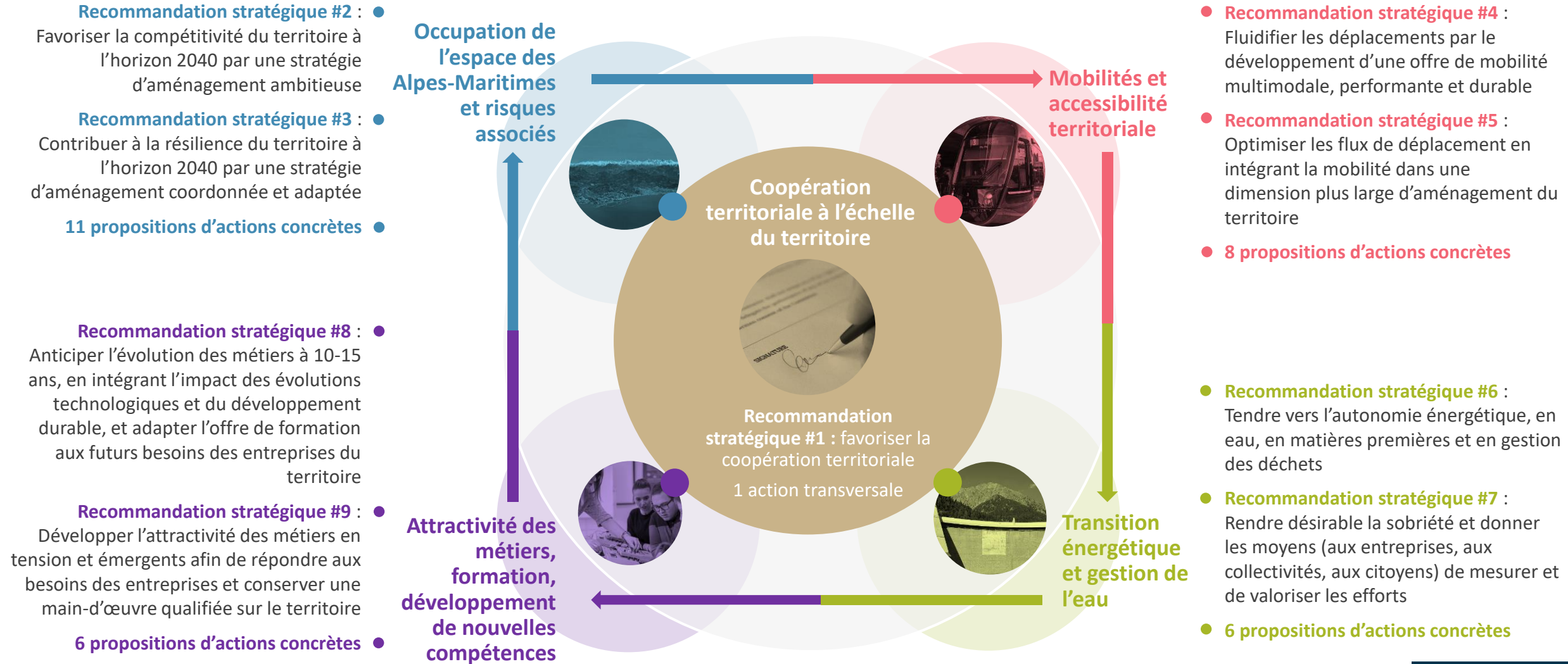
- **L'occupation de l'espace et les risques.**
- **Les mobilités et l'accessibilité territoriale.**
- **La transition énergétique et la gestion de l'eau.**
- **L'attractivité des métiers, la formation et les nouvelles compétences.**

Pour chacune de ces dimensions, l'approche de la réflexion est articulée de la manière suivante :

- Une synthèse des enjeux structurants et des problématiques associées qui se posent pour le territoire, laquelle fournit un cadre d'analyse à l'analyse prospective.
- Une analyse prospective qui trace les trajectoires d'évolution probables de ces enjeux structurants à l'horizon 2040, soit d'ici 15 ans.
- La déclinaison de recommandations stratégiques et actions concrètes pour répondre à ces enjeux structurants, et faire face aux trajectoires d'évolution probables de ceux-ci à l'horizon 2040. **Ces recommandations et propositions d'action sont résumées ci-dessous.**

Nos propositions : vision d'ensemble (1/2)

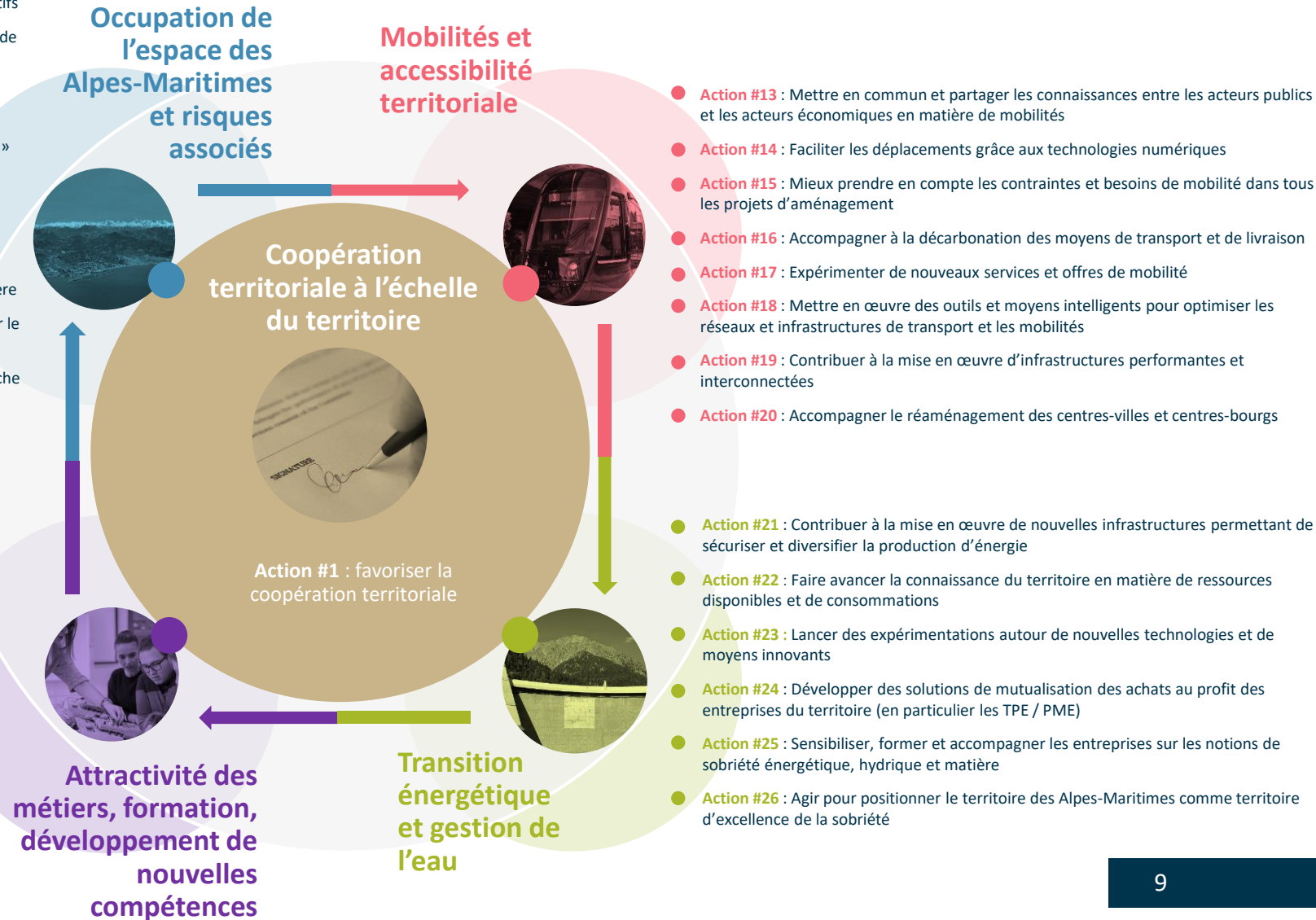
9 recommandations stratégiques et 32 propositions d'actions concrètes



Nos propositions : vision d'ensemble (2/2)

9 recommandations stratégiques et 32 propositions d'actions concrètes

- **Action #2** : Renforcer la coopération des partenaires concernés sur le sujet du logement des actifs
- **Action #3** : Produire des données à forte valeur ajoutée sur les sujets de logement des actifs et de foncier économique
- **Action #4** : Mieux prendre en compte l'avis des acteurs économiques et l'évolution des techniques de construction dans l'élaboration / la révision des docs. d'urbanisme
- **Action #5** : Se positionner comme territoire expérimental du dispositif « d'urbanisme de projet »
- **Action #6** : Accompagner les acteurs économiques en matière de nouvelles techniques de construction et d'adaptation aux conséquences du changement climatique
- **Action #7** : Veiller à la portée départementale de l'agence d'urbanisme azuréeenne intégrant la réflexion à l'échelle du territoire des Alpes-Maritimes dans son ensemble
- **Action #8** : Réfléchir à la création d'un outil d'intervention propre en matière de maîtrise foncière
- **Action #9** : Agir pour attirer des grands comptes en facilitant le logement des actifs (arrivant sur le territoire)
- **Action #10** : Réfléchir à la création d'un outil de transition à destination des activités de recherche et d'innovation (surfaces techniques)
- **Action #11** : Anticiper les besoins du territoire en termes de logistique, de traitement et de valorisation des déchets
- **Action #12** : Créer et animer un « laboratoire d'idées innovantes » en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de « densification intelligente »
- **Action #27** : Créer un dispositif de veille, d'anticipation et d'adaptation de l'offre de formation
- **Action #28** : Poursuivre et consolider les actions traditionnelles en matière d'attractivité des métiers
- **Action #29** : Développer le partenariat avec d'autres écoles spécialisées dans l'alternance et la formation professionnelle
- **Action #30** : Expérimenter de nouveaux parcours de formation innovants autour de métiers d'avenir (innovation pédagogique)
- **Action #31** : Créer et promouvoir une marque employeur de territoire à l'échelle des Alpes-Maritimes
- **Action #32** : Consolider l'offre de formation du territoire pour les domaines d'excellence et les filières émergentes



**Coopération
territoriale à l'échelle
du territoire**

**Recommandation
stratégique #1 : favoriser la
coopération territoriale**
1 action transversale

**La question préalable de la
coopération territoriale à l'échelle des
Alpes-Maritimes : un frein au
développement du territoire**

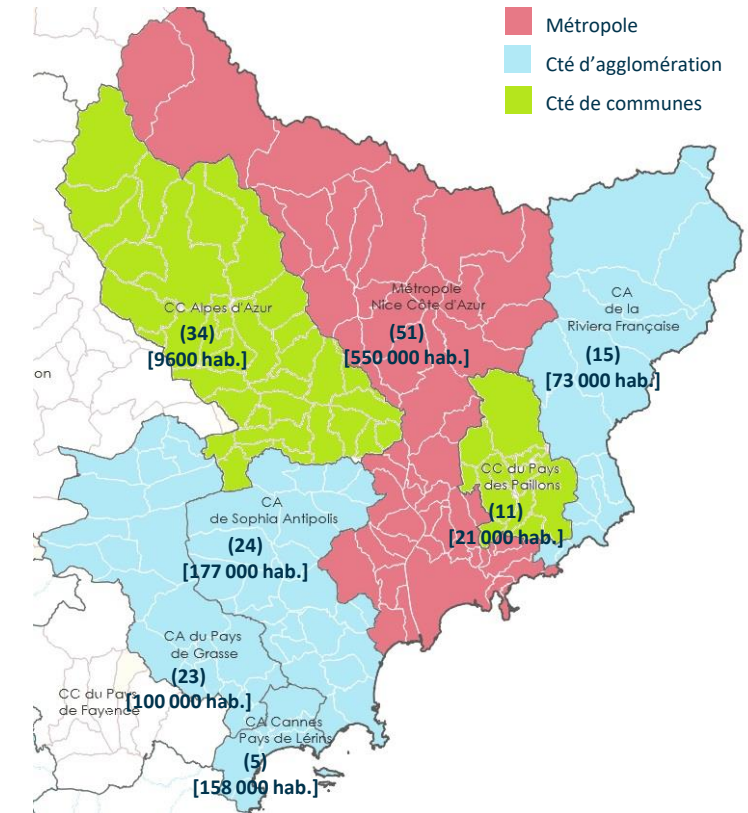
Une organisation territoriale Est-Ouest pour une logique institutionnelle Nord-Sud

La composition géographique du territoire des Alpes-Maritimes **suit une logique topographique Est-Ouest**. Le littoral à l'Ouest est côtier, fortement urbanisé et peuplé (Nice, Antibes, Cannes), concentre plus 58 % de la population départementale. Le littoral de la Riviera française (CARF) s'étend à l'Est du département, entre Beausoleil/La Turbie et Menton et rassemble 7 % de la population départementale. Le Moyen Pays représente quant à lui 30 % de la surface du département et 32 % de sa population ; il constitue le poumon vert de la zone urbaine et un lieu de desserrement résidentiel du littoral. Enfin, le Haut Pays est le plus vaste territoire du département (2 741 km²), mais aussi le moins peuplé (3 % de la population départementale). Il comporte le parc national du Mercantour, mais également des territoires pouvant être très isolés, malgré une forte attractivité touristique liée aux activités et sports de montagne.

Si on analyse plus finement les **bassins d'emploi**, on **constate qu'eux aussi suivent une logique Est-Ouest**, ce qui est cohérent du fait de la concentration de la population sur la bande côtière du territoire. Ainsi, les effectifs salariés dans les Alpes-Maritimes gravitent autour de plusieurs villes que sont Nice, Cannes, Monaco, Antibes, Grasse, Cagnes-sur-Mer, Valbonne, Menton ou encore Carros. On observe aussi un certain nombre de flux avec l'Est du Var. Ce constat implique d'une part une **situation critique sur l'axe Est-Ouest**, ainsi qu'une **offre de transport en commun insuffisante pour desservir l'arrière-pays**, dont les besoins restent importants.

C'est ce que décrivent les résultats de l'Enquête Mobilité Côte d'Azur Est Var Monaco du Cerema (EMC2 2023) : **une grande autonomie du territoire, avec 97 % de déplacements internes sur le périmètre de l'étude (dont 82 % uniquement au sein des Alpes-Maritimes, 12 % avec Monaco)**, 2 % d'échanges et 1 % de déplacements externes (traversée). Il existe une hypermobilité (5 déplacements et plus un jour moyen de semaine) assez importante (22 % pour les Alpes-Maritimes, et particulièrement 23 % à Sophia-Antipolis, 24 % à Cannes Pays de Lérins et 35 % à Monaco), bien qu'en baisse sur une décennie (25 % en 2009). Le travail représente 20 % des déplacements dont les motifs sont assez équilibrés à l'échelle des Alpes-Maritimes. En outre **un actif sur cinq déclare télétravailler (16 % régulièrement et 6 % occasionnellement)** ; ce taux atteint 31 %, 25 % et 22 % respectivement sur Sophia-Antipolis, Monaco et la MNCA.

Or, ces sous-ensembles géographiques, et d'une manière générale l'organisation des flux sur le territoire, ne suivent pas la logique institutionnelle, puisque les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) suivent, quant à eux, une logique Nord-Sud, ce qui pose un certain nombre de difficultés abordées ci-après (cf. carte ci-contre).



Carte des EPCI des Alpes-Maritimes
(avec le nombre de communes)
[avec le nb d'habitants approximatif]

Source : Intercommunalités de France et traitement Adit

Des enjeux de gouvernance dans le domaine des transports et au-delà...

La question de la mobilité est donc centrale et le **morcellement de la gouvernance**, répartie entre de nombreuses Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), complexifie le traitement de la mobilité sur le territoire des Alpes-Maritimes. En effet, le périmètre des AOM locales recouvre celui des intercommunalités.

On dénombre ainsi **une multitude de réseaux de transports en commun urbains et interurbains sur un même bassin de vie**.

S'agissant des **transports collectifs routiers**, on recense les réseaux Lignes d'Azur, Palm Bus, Sillages, Envibus et Zest (de la Métropole Nice Côte d'Azur et des 4 Communautés d'Agglomération) ainsi que le réseau Zou! de la Région Sud concernant les lignes interurbaines et les lignes des Communautés de Communes Alpes d'Azur (AOM sans compétence transport) et du Pays des Paillons.

S'y ajoutent, pour le **ferroviaire**, d'une part la ligne des **Chemins de Fer de Provence** (CP Zou!), d'autre part les 3 lignes de **Trains Express Régionaux** (TER Zou!). Sous compétence de la Région Sud, elles sont exploitées respectivement par la Régie Régionale des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur (RRT) et la SNCF.

Cette fragmentation de la compétence « mobilité » dans les Alpes-Maritimes provoque **un manque de lisibilité et des problèmes d'interconnexion entre AOM, affectant résidents, actifs, étudiants et touristes**.

Concernant les **liaisons transfrontalières**, Monaco est intégré au système de transport azuréen (desserte par TER et par car interurbain Zou!), tandis que les liaisons en transport en commun avec l'Italie restent complexes au-delà de Vintimille.

Ce morcellement de la gouvernance constitue donc **une problématique centrale s'agissant de la mobilité et plus largement concernant l'aménagement du territoire**. En effet, les périmètres des Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) suivent la même logique institutionnelle Nord-Sud.

Ils entraînent **avec eux l'ensemble des sujets relevant des compétences des EPCI**, en particulier ceux ayant trait au **logement** à travers les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), au **développement économique** à travers différents schémas de développement économique (qui sont des déclinaisons du Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)) et au **développement durable/énergie** à travers les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET).

La **création du Pôle Métropolitain Cap Azur est à ce titre un début de réponse**. Cette structure de coopération intègre ainsi Cannes Lérins, Pays de Grasse, Sophia-Antipolis et les Alpes d'Azur. Elle a d'ores et déjà engagé des **projets à l'échelle de la partie Ouest du territoire**, notamment dans le champ de la gestion/valorisation des déchets, de l'énergie et de la mobilité. L'ensemble des problématiques liées à la trajectoire d'évolution d'ici 2040 du territoire des Alpes-Maritimes appelleront ainsi à une coopération croissante de toutes les parties prenantes **de l'ensemble du territoire** au premier rang desquels figure l'échelon intercommunal.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité du territoire

Données : Mai 2025

Périmètre de l'AOM
 Métropole/Communauté d'agglomération (CA)
 Communauté de communes (CC)
 EPCI n'ayant pas pris la compétence (Région AOM locale)



SOURCE : DREAL PACA/CEREMA, IGN© BDCartho - RÉALISATION : DREAL PACA/SCADE/UGS - 21/05/2025

Des besoins de coopération renforcée, à l'intérieur du territoire et au niveau transfrontalier

La **dimension transfrontalière de la coopération**, avec Monaco et l'Italie en particulier, mériterait également d'être renforcée, malgré un cadre juridique et institutionnel différent (Monaco n'étant pas membre de l'Union européenne). Sur ce sujet, citons une étude de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) publiée en 2024 qui vient porter un éclairage sur le bassin de vie transfrontalier des Alpes du Sud — Riviera. Ce bassin de vie intègre pour la France l'ensemble du territoire des Alpes-Maritimes et une partie du Var, Monaco et les Provinces italiennes d'Imperia et de Cuneo. Cette étude fait le constat que ce bassin de vie est fortement marqué par la géographie particulière du territoire, partagée entre un littoral très peuplé et un espace montagneux peu peuplé. Ce territoire de vie transfrontalière suit deux axes : une continuité urbaine littorale allant de Fréjus jusqu'à Imperia, et un territoire transfrontalier de montagne marqué par le relief (vallées transfrontalières, avec le passage de cols transfrontaliers structurant les mobilités transfrontalières). On constate donc que les interdépendances transfrontalières sont ici construites autour de la topographie particulière du territoire, mais aussi par l'héritage d'anciennes frontières (périmètre de l'ancien comté de Nice). Au niveau de la coopération territoriale, le constat est qu'il n'existe pas à ce jour de réelle structure institutionnalisée de gouvernance transfrontalière à l'échelle de ce bassin de vie, à l'exception du

Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT) au niveau du Parc naturel du Mercantour. À ce titre, la coopération est essentiellement articulée autour des périmètres de coopération INTERREG (les « Plans intégrés territoriaux » ou « PITER ») schématisés ci-contre. À noter cependant que la création d'un **nouveau GECT pour la Riviera italiano française impliquant notamment la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF) et la Ville de Sanremo** est envisagée. La coopération pourrait concerner notamment la protection et la valorisation de l'environnement, la mobilité, le développement économique et touristique, la santé, la protection des populations et l'aménagement du territoire.

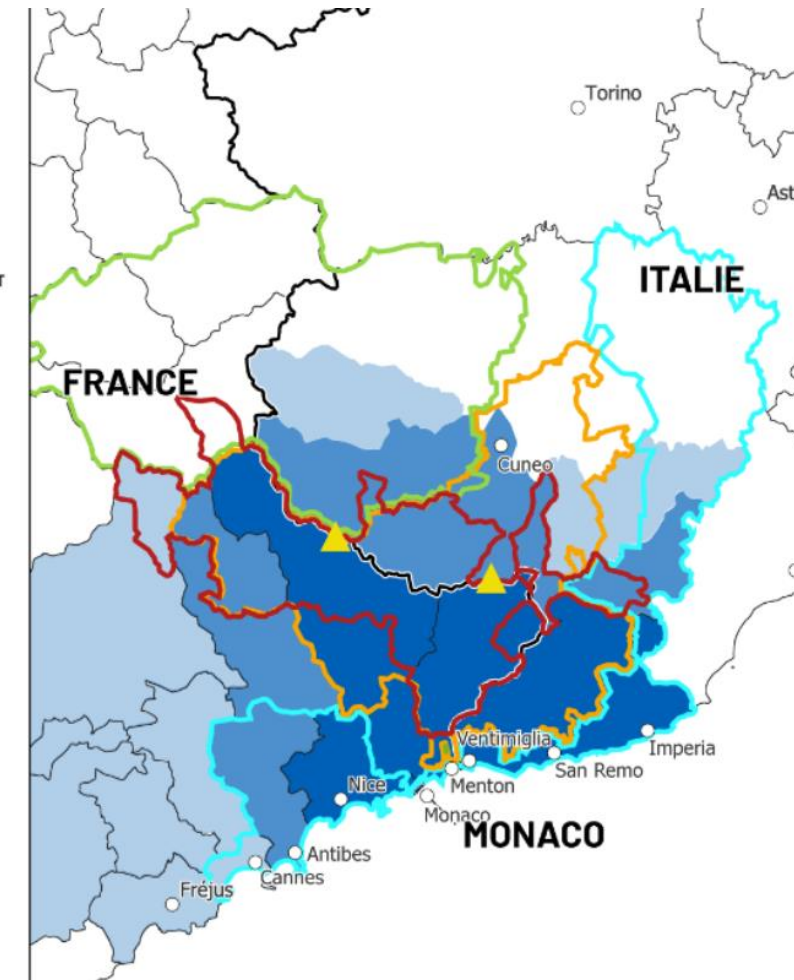
Recommandation stratégique #1
Proposition d'action concrète #1 :
Favoriser la coopération de l'ensemble des acteurs des Alpes-Maritimes et des territoires voisins (transversale)

À ce titre, forte de ce constat, et dans la limite de ses compétences, la CCI Nice Côte d'Azur pourrait proposer de participer aux réflexions visant à favoriser une meilleure coopération territoriale, aux côtés de l'État et de l'ensemble des parties prenantes.

Les périmètres de coopération transfrontalière du territoire

LEGENDE

- Frontières
- Ville
- ▲ Col routier
- Découpage administratif**
 - Provincia (Italie)
 - EPCI 2021 (France)
- Périmètre fonctionnel-institutionnel BVT**
 - Intensité forte
 - Intensité moyenne
 - Intensité faible
- Périmètre de gouvernance BVT**
 - GECT Parc européen
 - Alpi Maritime-Mercantour
- Périmètre de coopération INTERREG**
 - PITER Pays-Sages
 - PITER Alpimed
 - PITER Terres Monviso



Source : Mission opérationnelle transfrontalière (mai 2024), Expérimentation « Bassins de vie transfrontaliers »

La dimension prospective liée à l'occupation de l'espace des Alpes-Maritimes et des risques associés

Recommandation stratégique #2 : ●

Favoriser la compétitivité du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement ambitieuse

Recommandation stratégique #3 : ●

Contribuer à la résilience du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement coordonnée et adaptée

11 propositions d'action concrète ●

Occupation de
l'espace des
Alpes-Maritimes
et risques
associés



Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective

Enjeu #1 – Le logement

Le **premier enjeu structurant vise naturellement à trouver des solutions à la problématique du logement**, en particulier à destination des actifs, pour faire face aux évolutions attendues de la démographie du territoire. Depuis de longues années, le département souffre d'un déficit structurel de l'offre de logements, notamment pour les actifs. Il est aujourd'hui confronté à une polycrise : liée à la conjoncture de hausse des prix du fait des coûts de la construction et de l'énergie notamment, et à la contrainte foncière forte qui affecte la construction. Au-delà du relief, la contrainte réglementaire se manifeste notamment par les Lois Montagne et Littoral, le code de l'environnement pour les sites Natura 2000 et les différents plans de prévention des risques naturels (PPRn). La Loi Climat et Résilience et les contraintes liées au Zéro Artificialisation Nette (ZAN) influent sur les choix fonciers des EPCI. Un équilibre doit donc être trouvé entre le logement principal pour les actifs, le logement temporaire (pour les saisonniers, étudiants, et nouveaux salariés), le logement touristique temporaire et les résidences secondaires, tout en prenant en compte la loi SRU sur le logement social et le vieillissement de la population.

Enjeu #2 – Le foncier économique et la gestion des déchets

Le **deuxième enjeu structurant vise à conserver du foncier à disposition des entreprises (pour permettre leur évolution et leur croissance) et à faire face aux mutations de l'urbanisme commercial**. Le foncier économique est confronté à une problématique d'implantation et d'extension d'entreprise, qui reste cependant de plus en plus dépendante de l'enjeu du logement des actifs. L'enjeu de sécurisation des activités motrices sur le territoire est très fort, au-delà de l'attractivité de nouveaux acteurs vitrines du territoire. En outre, une problématique spécifique concerne la **gestion et la valorisation des déchets**, pour laquelle le foncier disponible est encore insuffisant.

Enjeu #3 – La gestion et l'anticipation de l'impact climatique et des risques naturels

Le **dernier enjeu structurant concerne la capacité du territoire à gérer et anticiper l'impact climatique et les risques naturels**. En effet, les aléas climatiques, en particulier le risque d'inondation, ont pour enjeu majeur la question de l'autonomie de l'approvisionnement

alimentaire, énergétique et en eau du territoire. Il s'agit en particulier de prendre en compte la question de la protection contre l'aléa inondation (gestion des ouvrages, aménagements hydrauliques, systèmes d'alerte et de gestion de crise, restauration et entretien des cours d'eau), la gestion et la préservation de la ressource en eau (plans de gestion quantitative PGRE, suivi des eaux souterraines, besoins en eau agricole, assainissement, canicule et feux de forêt) et du littoral (érosion et recul du trait de côte).

Problématiques liées à ces enjeux :

Pour parvenir à faire face à ces enjeux, plusieurs problématiques ont été identifiées, lesquelles devront être prises en compte par les acteurs du territoire :

- La nécessité d'une **meilleure adéquation entre les espaces à aménager et les choix faits pour leur utilisation** apparaît comme une problématique majeure, pour une meilleure adéquation entre les choix d'implantation des activités sur le territoire et les priorités de développement de celui-ci. Dans ces choix d'implantation, une meilleure prise en compte des contraintes d'accessibilité des personnes et des marchandises est nécessaire.
- Par ailleurs, les travaux menés dans le cadre de cette étude ont fait ressortir une seconde problématique majeure liée au besoin de **davantage de souplesse et de capacité d'adaptation dans les règles d'urbanisme et les normes applicables dans la construction**. Ceci est important non seulement pour parvenir à exploiter au mieux le potentiel d'aménagement du territoire des Alpes-Maritimes (en matière d'autorisation d'urbanisme notamment), mais également pour faire face à l'accélération des conséquences du changement climatique, en termes de fréquence et d'intensité des phénomènes.
- Enfin, et à plus long terme, la nécessité de **réinterroger les équilibres entre les objectifs de développement économique du territoire, de préservation de la biodiversité et de neutralité carbone** apparaît comme une problématique centrale de développement.

L'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050, avec deux échéances intermédiaires à 2030 et 2040 (1/2)

En cours de révision (*), le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Sud fixe les objectifs régionaux en matière d'artificialisation des sols à l'horizon 2040 et au-delà à 2050. Même si le chemin est encore long en la matière et que des assouplissements sont sans doute à prévoir sur le sujet (à l'image de la récente loi dite Trace), la tendance de fond liée à l'**objectif « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) devrait se maintenir**. Tous les échelons administratifs sont ainsi concernés, en premier lieu les EPCI. Si le SRADDET intègre ces objectifs ZAN, l'ensemble des SCOT (avant 2027) et des PLU (i) (avant 2028) devront avoir intégré cet objectif.

Ainsi, le SRADDET modifié est venu **préciser les objectifs à atteindre dans le cadre de son objectif 47**, et a fixé des objectifs au niveau des différents SCOT (ou à défaut EPCI) du territoire. Il vise toujours 3 temporalités : des objectifs à fin 2030, fin 2040 et fin 2050.

Objectifs 2030 : d'importants efforts attendus modulés en fonction des territoires

À l'horizon 2030, le SRADDET fixe au niveau régional un **objectif de réduction d'au moins 54,5 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (sur la période 2021-2030) par rapport à la période 2011-2020**. Ces objectifs sont modulés pour quatre espaces

interrégionaux (en particulier l'espace azuréen qui concerne les Alpes-Maritimes) de la manière suivante : on applique d'abord **l'objectif de réduction de 54,5 %**, puis on module ce taux, à la hausse ou à la baisse, par un mécanisme d'équilibre territorial. Ce mécanisme a pour objectif de conforter les **52 centralités locales et de proximité** situées dans les espaces d'équilibre régional et les espaces à dominante rurale et naturelle.

Concrètement, pour l'ensemble de l'espace azuréen, le SRADDET modifié fixe pour la période allant du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2030, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à **943 ha au maximum**. À l'échelle des SCOT (ou de la Métropole pour Nice), la Région définit trois niveaux d'effort attendus par rapport à la période 2011-2020 (inclus) :

- **« Poursuivre l'effort »** : concerne les territoires qui ont des ratios positifs sur la base de critères d'efficacité foncière, et qui bénéficient d'un « bonus » de +5 % avec un taux d'effort ramené à -49,5 %.
- **« Renforcer l'effort »** : concerne les territoires qui ont un taux d'effort proche de la moyenne régionale de -54,5 %.
- **« Intensifier l'effort »** : concerne les territoires qui ont des ratios négatifs sur la base de critères d'efficacité foncière, avec un « malus » de -5 % supplémentaire, ramenant un taux d'effort de -59,5 %.

*La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a posé un **objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050**. Cette loi vise à mieux prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et de l'aménagement des sols, sans pour autant négliger les besoins des territoires en matière de logements, d'infrastructures et d'activités. Elle a également établi un premier objectif intermédiaire de réduction par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020. L'objectif ZAN consiste à limiter toute extension de l'artificialisation d'ici 2050. Cela implique que des aménagements des espaces agricoles, naturels ou forestiers seront encore possibles, mais conditionnés à une renaturation à proportion égale d'espaces artificialisés sur le territoire concerné. Tout ce qui sera consommé devra être compensé pour équilibrer la balance au terme du délai imposé en 2050. Une proposition de loi dite **Trace (Trajectoire de réduction de l'artificialisation concertée avec les élus locaux)** a été votée par le Sénat (18 mars 2025) pour alléger la première période décennale d'effort de sobriété. Trace repousse à 2034 le premier jalon prévu en 2030, intègre notamment dans les projets d'envergure régionale qui font figure d'exception au ZAN les établissements secondaires et techniques, les aires d'accueil de gens du voyage et les plateformes de recyclage de déchets inertes. En outre les raccordements électriques des Projets d'envergure nationale et européenne (Pene) qui font aussi figure d'exceptions au ZAN sont intégrés, tout comme certains postes électriques et certaines constructions pour l'eau et l'assainissement.*

(*) La modification n°1 du SRADDET a été approuvée par la Région via un vote en plénière le 23 avril 2025. Le Préfet de Région a ensuite 3 mois pour rendre son avis. A l'écriture de ce rapport, cet avis n'était pas disponible, les informations détaillées ici sont donc les dernières en date tirées de la procédure de consultation publique, le SRADDET modifié n'étant pas diffusé à ce jour.

L'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050, avec deux échéances intermédiaires à 2030 et 2040 (2/2)

Les SCOT (ou la Métropole pour Nice) sont ainsi appelés à intégrer dans leurs documents de planification une trajectoire au plus proche des bornes définies (soit un effort minimal, en fonction des territoires concernés, de -49,5 %, -54,5 % et -59,5 %). Si on entre dans le détail :

- Le **SCOT des Alpes d'Azur** est concerné par un effort moindre, de l'ordre de -49,5 % (« poursuivre l'effort »).
- Deux territoires sont plus particulièrement impactés par ces règles, le **SCOT de Sophia-Antipolis et la Communauté de communes du Pays des Paillons**, dont l'objectif « intensifier l'effort » leur impose un effort de réduction de -59,5 %. Sur ce point spécifique, les territoires concernés ont souligné que ce taux d'effort supplémentaire pourrait les pénaliser dans leur développement (que ce soit en termes d'activité économique, de logement ou de service). On peut citer notamment le cas de la technopole de Sophia-Antipolis, qui a déjà entrepris des efforts pour préserver les espaces verts.
- Les autres SCOT du territoire des Alpes-Maritimes (incluant la Métropole de Nice) se voient globalement imposer un objectif « renforcé », soit au taux d'effort de -54,5 %.

Une poursuite des efforts attendue sur la période 2031-2040...

À moyen terme, sur la période 2031-2040 (inclus) : le SRADDET précise que le rythme de l'artificialisation nette devra être inférieur de moitié au moins au rythme de consommation foncière de la période 2021-2030 (inclus), à l'échelle régionale et à l'échelle de chaque espace infrarégional.

Pour viser le zéro artificialisation nette en 2050

À long terme, sur la période 2041-2050 (inclus) et au-delà, l'objectif reste le zéro artificialisation nette, dans une approche souple visant à s'inscrire dans une dynamique de baisse, visant à réduire de moitié au moins le rythme de l'artificialisation nette par rapport à celui de la période de référence précédente (2031-2040), à l'échelle régionale et à l'échelle de chaque espace infrarégional.

Enjeux inhérents à la mise en œuvre du ZAN pour 2040 et au delà...

Sur cette base, la CCI Nice Côte d'Azur a anticipé et relevé **plusieurs enjeux locaux inhérents à la mise en œuvre du ZAN** :

- Le constat de la pénurie de l'offre de foncier destinée à l'activité économique, du risque d'absence de conception de projets de ZAE hors friches/reconversions qui pourrait conduire à des départs d'entreprises, et la complexité de la densification et de l'optimisation foncière (conflits d'usage dans certains cas qui ne permettent pas de mixité fonctionnelle).
- La question des disparités de traitement entre communes, dont la question de celles en RNU (règlement national d'urbanisme) lorsqu'il n'y a pas de document d'urbanisme en vigueur et l'enjeu de la solidarité entre territoires pour la renaturation.
- La question des exceptions : proposition de zones prioritaires de densification avec plus de souplesse par rapport aux règles des PLU, transposition de l'exceptionnalité aux ZAE.

À noter que plusieurs acteurs institutionnels consultés sur ce sujet (dont la Fédération Française du Bâtiment) sont fortement opposés à ce que les surfaces végétalisées des nouveaux projets de construction soient qualifiées de sols artificialisés.

La CCI Nice Côte d'Azur a ainsi analysé les données OCS GE qui traduisent la notion d'artificialisation, soit la somme des surfaces anthropisées (CS1.1), sans les carrières (US1.3), et des surfaces herbacées (CS2.2) à usage de production secondaire, tertiaire, résidentielle ou réseaux (US2, US3, US235, US4, US5). **Il en ressort qu'il existe une grande disparité des trajectoires ZAN des territoires, ce qui pose la question de l'adaptation et de la contrainte que le ZAN fait peser sur le développement de chaque EPCI.**

Des défis à surmonter en matière d'enjeux de logement à l'horizon 2040 : des contraintes fortes, mais aussi des opportunités à saisir (1/4)

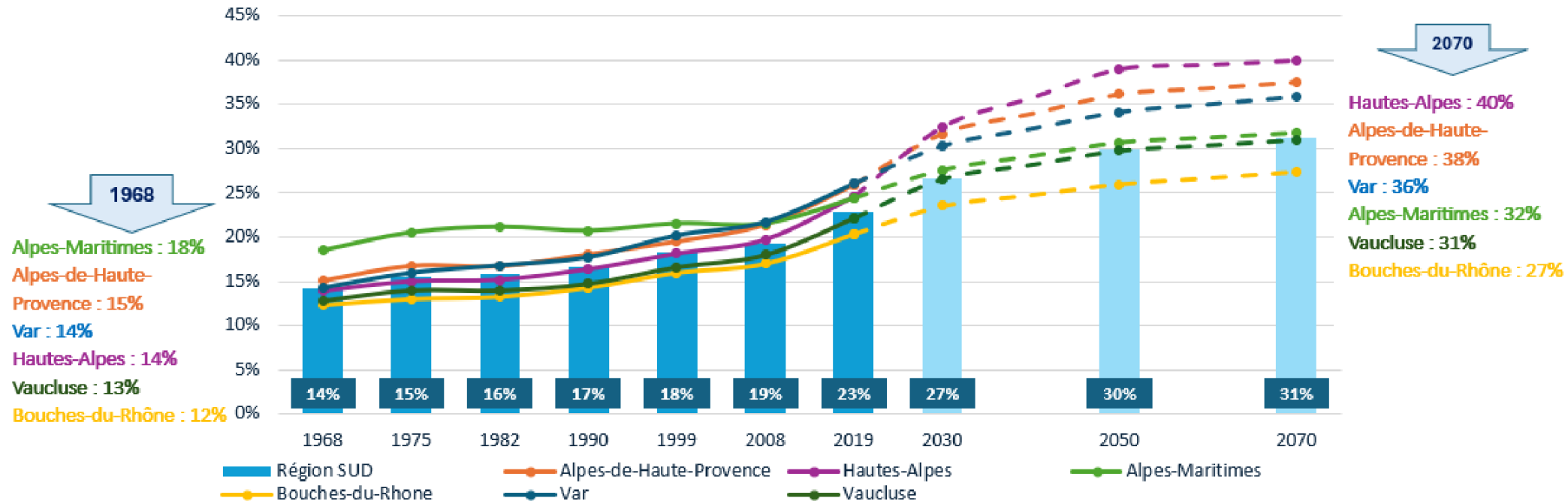
Logement et évolution démographique : plus de seniors et moins d'actifs

L'INSEE anticipe en effet, à l'horizon 2050, une croissance de la population régionale relativement faible (de 0,2 % en PACA contre 0,4 % pour la moyenne nationale) avec une diminution de la population active et **une forte hausse de la part des 75 ans et plus**. Ce phénomène aura un impact fort sur les besoins en logements pour les jeunes et actifs notamment et, par conséquent, devrait impacter le développement économique du territoire. En effet, certaines villes, déjà densément peuplées, devront s'adapter pour accueillir un plus grand nombre de résidents. **La densification urbaine, le développement de logements**

verticaux et la réhabilitation de friches industrielles seront au cœur des stratégies mises en place pour répondre à la demande croissante en logements. Le territoire des Alpes-Maritimes n'échappera naturellement pas à ce mouvement. Rappelons que 90 % de la population est à ce jour concentrée sur la bande littorale, contre 10 % dans le moyen et haut pays, cet équilibre ne devrait pas fondamentalement évoluer à horizon 2040. En complément, le vieillissement de la population du territoire devrait encore s'accroître (cf. graphique ci-dessous).

À noter que l'UPE06 a commandé à l'agence Publics une étude prospective à horizon plus lointain que la présente étude (2050 et 2070) sur l'évolution démographique du territoire des Alpes-Maritimes, dont les résultats ont été publiés à l'été 2025 et qui est annexée à l'étude complète Côte d'Azur 2040 (Annexe complémentaire #A).

Evolution de la part des seniors dans la population par département (Source : INSEE-RP)



Source :
Connaissance du territoire (Juillet 2024), Le vieillissement démographique en Région

Des défis à surmonter en matière d'enjeux de logement à l'horizon 2040 : des contraintes fortes, mais aussi des opportunités à saisir (2/4)

Décloisonner les solutions de logement pour les seniors, une piste à exploiter

En lien avec ces évolutions attendues, et afin de garantir un équilibre avec le logement des actifs, il serait intéressant **d'approfondir le découloisonnement des solutions de logement à destination des seniors**. En effet, aujourd'hui, le logement senior est cloisonné et les acteurs — ainsi que la réglementation — ne sont pas les mêmes selon le type de logement, et le degré de dépendance. Ainsi, les seniors dépendants sont dirigés vers les EHPAD, les seniors en perte d'autonomie vers les résidences autonomes et ensuite les résidences services. Dans ce cadre, l'ARS (Agence Régionale de Santé), le département, les EPCI, et le privé interviennent chacun avec des réglementations différentes. Ainsi, les bailleurs sociaux s'intéressent de près aux seniors et il **conviendrait d'avoir une vision transversale de ces sujets afin de proposer des produits dédiés**. La réglementation freine cependant aujourd'hui l'innovation en la matière, et les projets actuels ne peuvent fonctionner qu'à titre dérogatoire.

Focus : la *longevity*, une orientation stratégique pour le territoire azuréen à l'horizon 2040 (*)Le concept de *Longevity*

Le concept de *Longevity* désigne la capacité à vivre plus longtemps et en meilleure santé, tant sur le plan physique que mental, grâce à la prévention, aux innovations médicales, aux technologies et à un mode de vie adapté. Au-delà de vivre plus longtemps, il s'agit surtout de vivre mieux, en retardant les effets de l'âge sur son corps et sa santé, en évitant les maladies chroniques, les handicaps et le déclin cognitif. Dans son acception la plus large, le concept de *Longevity* intègre toutes les dynamiques scientifiques, économiques et sociétales qui doivent pouvoir s'inscrire dans une véritable stratégie de territoire. In fine, la *Longevity* permet de transformer ces évolutions en moteur de développement, d'innovation et de cohésion sociale. Plus qu'un enjeu de société, la *Longevity* constitue aujourd'hui un levier économique majeur, structurant des secteurs aussi variés que la santé, la médecine anti-âge, la cosmétique, la nutrition, l'habitat, le numérique, le tourisme et le bien-être. À l'échelle mondiale, la *Longevity economy* représente déjà plusieurs milliards de dollars et sa croissance s'annonce exponentielle dans les prochaines décennies.

Un levier de croissance pour le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur et plus globalement le territoire azuréen

Plusieurs territoires ont déjà fait de la *Longevity economy* un axe stratégique de leur développement économique en favorisant la création d'infrastructures dédiées, des programmes de santé et des innovations. On peut citer par exemple la Suisse et sa Swiss Longevity Valley ou bien encore Singapour qui se positionne comme hub asiatique de la longévité et nouvelle Blue Zone (région du monde où la longévité des habitants serait très nettement au-dessus de la moyenne). La Métropole Nice Côte d'Azur dispose d'atouts uniques pour, comme ces territoires, faire de ce concept un marqueur différenciant de son économie : un climat et un cadre de vie exceptionnels et sûr, une tradition d'accueil et du tourisme de santé, un écosystème scientifique et médical de rang international, une forte capacité d'innovation et une forte attractivité portée par son aéroport international. Au-delà du territoire métropolitain, cette ambition a vocation à fédérer l'ensemble du territoire azuréen, ainsi que Monaco, qui partage des enjeux et des opportunités similaires. Ensemble, ces territoires pourraient constituer un écosystème méditerranéen de la longévité, reconnu au niveau mondial.

Une première réflexion menée au sein de Team Nice Côte d'Azur

Conscient de ce potentiel, l'Advisory Board de Team Nice Côte d'Azur, l'agence métropolitaine d'attractivité et de promotion économique, a souhaité engager une réflexion sur l'opportunité de positionner Nice Côte d'Azur comme territoire pionnier de la longévité et de préciser l'intérêt d'intégrer le concept *Longevity* dans une stratégie de territoire.

(*) Le concept de *longevity* est détaillé dans une note annexée à l'étude complète Côte d'Azur 2040 (**Annexe complémentaire #B**)

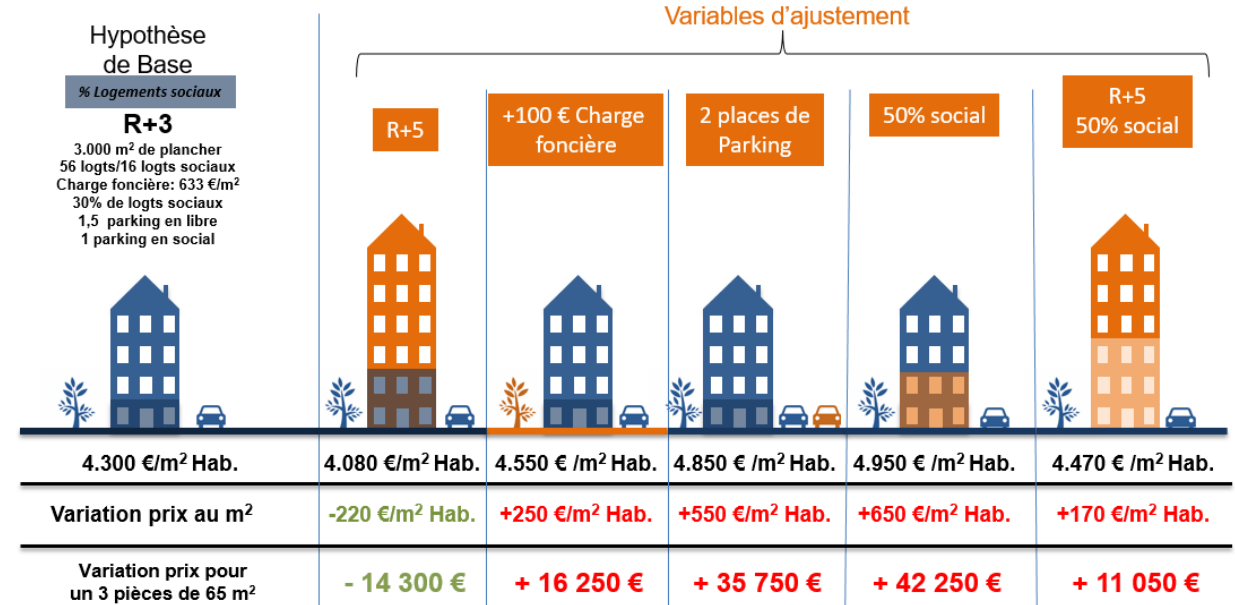
Des défis à surmonter en matière d'enjeux de logement à l'horizon 2040 : des contraintes fortes, mais aussi des opportunités à saisir (3/4)

Des défis spécifiques à surmonter pour la bande côtière du territoire

De nombreuses évolutions seront à prendre en compte et des actions d'importance seront à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de l'économie territoriale :

- **L'évolution du parc de logements**, en particulier dans les villes pour permettre une meilleure accessibilité face au vieillissement de la population, à la recomposition des ménages et à la prise en compte croissante du handicap. Il s'agira notamment d'adapter les infrastructures de transport, mais également les bâtiments et commerces. En outre, il s'avère nécessaire de résoudre les problèmes de **manque de logements pour les actifs**, nécessaires pour permettre aux entreprises de fidéliser et d'embaucher du personnel qu'ils soient réguliers, saisonniers ou temporaires ainsi que pour les étudiants qui viennent étudier/effectuer un stage ou une alternance sur le territoire.
- **Une meilleure compétitivité** en matière de loyers et de ventes de logements ou de maisons. Il s'agira notamment de proposer des logements à prix abordable pour attirer de jeunes actifs, mais également les étudiants sur le territoire (cf. exemple d'intervention possible en page suivante).
- **L'optimisation de l'efficacité énergétique** d'un parc d'habitation souvent ancien, en réponse aux réglementations. Ce point ne pourra se faire que si les coûts de construction/de rénovation sont maîtrisés, ce qui constitue un véritable défi. Notons aussi que, s'agissant du logement collectif, ce point est central, l'ensemble des copropriétaires pouvant rencontrer des difficultés à lancer de tels travaux. Sur ce point naturellement, l'évolution de la réglementation sera un point clé, les objectifs de neutralité carbone ne devant pas être contreproductifs.

- **Les innovations en matière d'habitation**, en réfléchissant, quand cela est possible, à la **notion de surélévation de bâtiments existants**, pour résoudre les problèmes de manque de place et d'accroissement de la densité de population, ou encore en encourageant des constructions durables (utilisant des ressources locales et des matériaux durables). Il faut noter cependant que la « verticalité » se heurte souvent à des freins administratifs ou normatifs n'autorisant pas la construction d'étages supplémentaires, elle ne peut donc pas constituer la seule réponse. C'est la raison pour laquelle le **logement doit aussi être repensé dans ses fonctions de base**, et pas seulement dans sa dimension technologique liée aux techniques de construction, aux matériaux ou aux solutions énergétiques associées. On peut penser notamment aux espaces de co-living ou aux logements partagés. La piste des logements dissociant le foncier du bâti (bail réel solidaire) constitue également un sujet d'intérêt ici.
- Dans les zones fortement urbanisées, la **végétalisation des espaces urbains** et **l'amélioration de la perméabilité des sols** en vue de développer la ville jardin.



Variables d'ajustement du prix de sortie des logements libres 2017

Source : CCI Nice Côte d'Azur/Fédération des Promoteurs Immobiliers Côte d'Azur - Corse

Des défis à surmonter en matière d'enjeux de logement à l'horizon 2040 : des contraintes fortes, mais aussi des opportunités à saisir (4/4)

Des défis spécifiques à surmonter pour le moyen et haut pays

Peu peuplé et peu dense, il s'agira de freiner l'exode des populations de la montagne vers le littoral (déjà à forte densité) en fixant les populations et en encourageant le périurbain (en particulier les populations vivant en moyenne montagne dont une partie exerce dans le bassin d'emploi proche du littoral). Les problèmes de **saturation des réseaux de transport** devront cependant être résolus au préalable, afin de permettre une projection d'activité accrue dans ces zones. On observe ici, paradoxalement, que plus les infrastructures routières permettent un accès aisé à ces zones, plus l'exode des habitants des montagnes vers les villes est présent. Il s'agit cependant de distinguer ces migrations selon la nature des zones de montagne qui sont de deux ordres :

- Les **zones de moyenne montagne** : on distingue ici les **stations périphériques** aux grands centres urbains, très fréquentées et en proie au surtourisme, aux stations plus éloignées. S'agissant des zones plus éloignées, celles-ci sont composées de **villages traditionnels** qui se sont transformés dans les années 1970 en stations de ski. Devant l'insuffisance de neige, certaines stations se sont diversifiées vers le tourisme 4 saisons (ex : La Colmiane à Valdeblore). Les zones ne disposant pas de tourisme 4 saisons et trop éloignées du littoral pour implanter du périurbain sont celles qui souffrent et souffriront le plus.
- Les **zones de haute montagne** incluant les **stations de haute altitude**, moins impactées, pour le moment, par le dérèglement climatique.

Il conviendrait aussi de réfléchir à l'**ouverture de nouveaux espaces** moins exposés aux contraintes législatives et réglementaires en termes d'occupation de l'espace, comme par exemple le Plateau Tercier. Cela permettrait de contribuer au rééquilibrage économique du territoire ainsi qu'à une meilleure structuration des espaces du moyen pays et de l'extension de Sophia-Antipolis, en intégrant les nouveaux besoins en infrastructures.

Focus : développer le logement locatif intermédiaire : une solution pour développer l'offre de logement des actifs

Le **Logement Locatif Intermédiaire (LLI)** est un logement à loyer réglementé inférieur aux prix du marché. Il se situe entre le logement social et le logement privé en termes de loyers et de conditions d'accès. Le LLI est ainsi destiné aux personnes ayant des revenus moyens supérieurs aux seuils d'accès au logement social. En d'autres termes, ce dispositif cible les foyers non-éligibles au logement social et dont les revenus ne permettent pas de louer au sein du parc privé, en particulier les actifs qui rencontrent des difficultés pour se loger sur le territoire.

Dans ce cadre, on peut citer une initiative récente de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA), qui vise à intégrer dans tous les nouveaux programmes immobiliers, en partenariat avec les promoteurs et les bailleurs, une part de **20% de logement intermédiaire** faisant l'objet de loyers encadrés.

Pour y parvenir, la CASA met en place un **mécanisme de garantie** à destination des bailleurs, afin de faciliter le montage financier des projets et permettre une concrétisation plus rapide des projets.

Sur ce sujet, il convient de noter qu'en parallèle un grand nombre de professionnels plaident pour l'intégration du LLI dans le quota de logements sociaux imposé par la loi SRU.

Le foncier économique : trajectoires d'évolution à 2040 (1/2)

Le **foncier économique** en 2040 restera un sujet crucial dans le cadre des transformations économiques, sociales et environnementales prévues pour les décennies à venir. Les développements technologiques, l'évolution des modes de consommation et les impératifs de durabilité redéfiniront le paysage des terrains affectés aux activités industrielles et commerciales.

Le développement de l'économie circulaire et des circuits courts

Parallèlement, la transition vers une **économie circulaire** influencera le foncier économique. Les entreprises rechercheront des espaces qui favorisent le recyclage et la réutilisation des ressources, et cela se reflétera dans la conception de nouveaux espaces commerciaux et des plateformes logistiques. L'accent sera mis sur la **réduction des empreintes carbone**, ce qui pourrait entraîner la phase de démolition ou de réhabilitation des installations existantes pour les transformer en espaces plus durables. Ce type d'évolution passe aussi par une politique d'incitation forte, à travers les appels d'offres publics/privés en particulier, pour favoriser les entreprises qui décarbonent localement et les entreprises de proximité (circuits courts).

Foncier économique et urbanisation

La question de l'**urbanisation et de l'étalement urbain** sera également centrale. La forte pression démographique dans les zones urbaines entraînera un besoin accru de terrains dédiés à des activités économiques tout en devant respecter les impératifs de préservation des espaces naturels. Les **politiques publiques** joueront un rôle clé dans l'affectation des terres, via des réglementations visant à limiter l'étalement et à favoriser des implants d'usines et des zones commerciales dans des secteurs déjà urbanisés. Elles ont également un rôle à jouer en matière de densification et d'optimisation foncière. Il sera en effet nécessaire de repenser l'offre d'immobilier d'entreprises industrielles et logistiques, avec en ligne de mire, des risques d'éviction d'activités fortement consommatrices de foncier. À ce titre, le développement d'actions novatrices sera nécessaire, par exemple dans le cadre des **deux sites labellisés « Territoire d'Industrie »** que sont Nice Côte d'Azur et Grasse/Cannes/Sophia-Antipolis.

Nouveaux modes de propriété

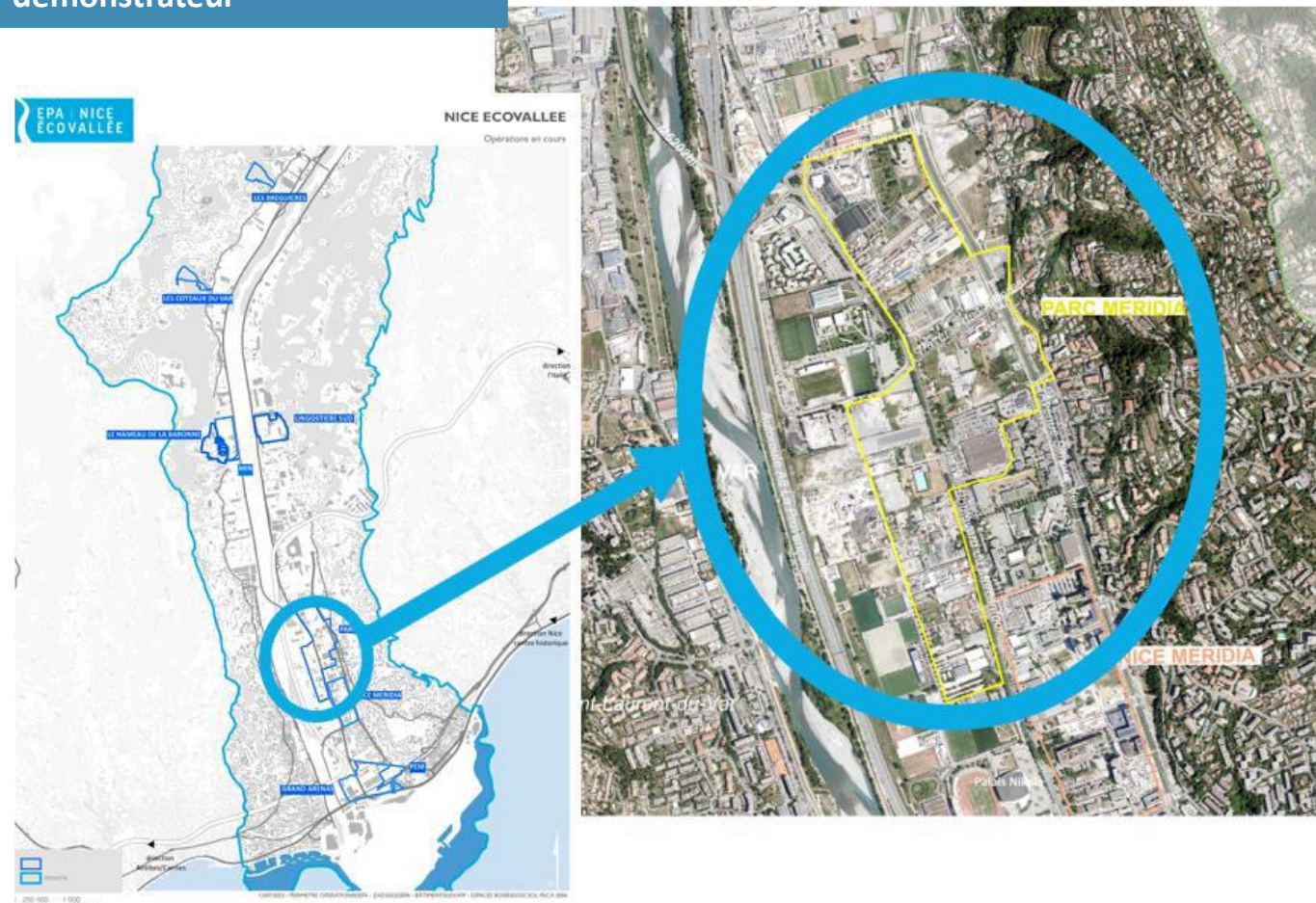
En termes de modèle économique, le foncier économique pourrait évoluer vers **des modes de propriété collaborative ou des espaces de travail partagés**, ce qui permettrait d'optimiser l'utilisation des ressources et de réduire les coûts. Les **incubateurs** et les **espaces de co-working (et de co-living)** tout autant que les plateformes de production à la demande pourraient redéfinir les modalités d'utilisation de l'immobilier commercial.

Foncier économique industriel : de l'industrie 4.0 à l'industrie 5.0

L'évolution des processus de production industrielle et des chaînes d'approvisionnement pourrait nécessiter une réévaluation des lieux de production et de distribution. Ainsi, **l'industrialisation 5.0 devrait poursuivre dans les années 2030** les mouvements d'automatisation, d'interconnexion et de flexibilisation de la production industrielle déjà engagés et faire évoluer les modèles de développement vers une approche plus résiliente, plus durable et davantage centrée sur l'humain. Ces évolutions pourraient permettre, dans certains secteurs économiques, la création d'unités de production de taille plus modeste et plus respectueuses de l'environnement, potentiellement implantables en milieu urbain (au plus proche des consommateurs), ce qui pourrait nécessiter des terrains adaptés.

Le foncier économique : trajectoires d'évolution à 2040 (2/2)

Focus : des projets de démonstrateur



Développer une économie productive en milieu urbain dense : une solution alternative pour une meilleure maîtrise de la consommation foncière

Une série de réflexions liées au développement de l'économie productive en milieu urbain dense ont été lancées récemment par l'EPA Nice Ecovallée, en partenariat avec la Métropole de Nice Côte d'Azur et l'Université Côte d'Azur dans le cadre d'un AMI « Démonstrateurs de la ville durable » France 2030. Le projet concerne le Parc Méridia.

Le constat de départ est que les activités productives sont souvent localisées en périphérie des territoires urbains. Ce mouvement n'est pas propre au département et est observable au niveau national. Il pose des difficultés tant en termes d'emplois que de développement durable : problèmes liés à la mobilité (congestion des axes de transports), forte consommation foncière en périphérie des villes, difficultés pour les entreprises (notamment en termes de recrutement).

Or, on constate que, lorsqu'elles sont implantées en ville, les entreprises productives renforcent la diversité des activités économiques et l'offre d'emplois, tout en réduisant les déplacements nécessaires aux trajets domicile-travail ou au transport de marchandises.

Ce type d'approche innovante vise donc concrètement à concevoir une offre immobilière, qui n'existe pas actuellement sur le territoire, qui soit adaptée à l'accueil d'activités productives mixtes avec l'offre tertiaire et l'offre résidentielle. Une telle approche, réservée à certains types d'activité pour ne pas nuire à l'acceptabilité sociale du projet, permettrait de concilier le maintien et le développement des activités productives, avec la préservation de l'environnement et de la qualité de vie en ville.

Des projets de démonstrateur sont à l'étude, et pourraient constituer une piste à suivre pour l'avenir à l'horizon 2030 et au-delà.

D'importantes mutations attendent l'urbanisme commercial (1/1)

L'urbanisme commercial est en pleine mutation, influencé par des tendances technologiques, environnementales, sociales et économiques. À l'horizon 2040, plusieurs évolutions majeures sont susceptibles de transformer les espaces commerciaux et leur intégration dans les villes. Ces mutations sont de diverses natures, on peut citer les évolutions suivantes.

Des centres commerciaux hybrides et polyvalents : faire des zones commerciales des lieux de vie

Les centres commerciaux ne se contenteront plus seulement de vendre des produits. Ils deviendront des lieux de vie où les visiteurs pourront vivre des expériences uniques : espaces de loisirs, zones de coworking, salles de spectacle, ou même fermes urbaines. En outre, les commerces coexisteront avec des logements, des bureaux et des espaces publics, créant des écosystèmes urbains complets. Cette mixité réduira les déplacements et favorisera une vie de quartier dynamique. Dans ce cadre, les zones commerciales périphériques (zones de grandes surfaces) pourront être réaménagées pour réduire l'étalement urbain, tout en gardant l'attractivité des centres-villes. Certaines pourront être transformées en écoquartiers avec des espaces verts et des logements. Cela nécessite plus largement de réintégrer de la mixité fonctionnelle dans les zones commerciales pour en faire de nouveaux centres de vie à toute heure du jour et de la nuit (incluant des logements, des services...). **L'objectif à viser d'ici 2040 consiste ainsi notamment à transformer des zones commerciales monofonctionnelles, parfois vieillissantes, en des lieux de vie attractifs et durables tout en préservant la dynamique des centres-villes qui doivent eux aussi s'adapter aux usages de leurs habitants pour rester attractif.**

La durabilité et l'écologie au cœur de l'urbanisme commercial

Les centres commerciaux seront conçus ou rénovés et renforceront leurs efforts pour minimiser leur impact environnemental (panneaux solaires, toits végétalisés, matériaux recyclés). Les espaces commerciaux intégreront des zones de réparation, de recyclage et de revente de produits d'occasion, soutenant une économie circulaire. Les parkings seront réduits au profit de bornes de recharge pour véhicules électriques, de stations de vélos et de hubs de mobilité partagée (trottinettes, voitures en libre-service).

Réduction des surfaces commerciales et montée du « phygital »

Avec la croissance du e-commerce, les surfaces commerciales physiques diminueront. Les magasins deviendront plus compacts, mais plus interactifs, combinant le physique et le digital (« phygital »). Les commerces intégreront des espaces dédiés à la collecte de commandes en ligne (« Click-and-collect ») et à la préparation rapide des livraisons locales (« micro-fulfillment » ou microplateformes logistiques en ville aménagées afin d'y préparer un grand nombre de commandes contenant un nombre réduit de références chacune). **Cette évolution nécessiterait de réadapter/réorienter des surfaces commerciales, en diminuant les surfaces de vente au profit des surfaces de stockage et de préparation des commandes.**

Aménagement spatial et essor du e-commerce

Dans ce cadre, le développement du e-commerce devra être organisé pour que ce dernier contribue à l'attractivité commerciale du territoire et n'aboutisse pas à fragiliser le commerce physique. Cela passe notamment par le développement des synergies commerce physique et du commerce en ligne. Pour cela, il sera nécessaire d'intégrer les contraintes liées aux livraisons et la manière dont on les optimise/organise, notamment pour réduire leur impact environnemental. Cela inclut notamment la décarbonation des véhicules (déjà engagée), l'ultra-optimisation des tournées par l'IA, la maximisation des taux de chargement des véhicules ou encore la réduction du taux d'échec des livraisons. **En termes d'aménagement du territoire, tout cela doit être anticipé : foncier disponible, meilleure acceptation des activités logistiques en centres urbains, résolution des conflits d'usage...**

À l'horizon 2040, l'urbanisme commercial sera ainsi marqué par une transformation profonde : des espaces plus compacts, plus interactifs et plus durables, intégrés dans des écosystèmes urbains polyvalents. La technologie, l'écologie et les attentes des consommateurs seront les principaux moteurs de cette évolution. Les espaces commerciaux deviendront des lieux de vie à part entière, combinant commerces, loisirs, travail et services, tout en s'inscrivant dans une logique de ville durable et intelligente, dans les cœurs de ville et en périphérie.

Le traitement des déchets sur le territoire : des besoins croissants attendus (1/1)

Le sujet du traitement des déchets et de ses perspectives d'évolutions à l'horizon 2040 est un sujet **intimement lié à l'ensemble des problématiques abordées dans cette partie**. Ainsi, les besoins seront croissants dans l'avenir, et les enjeux liés à cette activité doivent être intégrés au développement du territoire pour les années à venir.

Les déchets non dangereux inertes (catégorie 3)

À ce jour, on constate au niveau du territoire des Alpes-Maritimes un volume de déchets inertes très important à traiter, estimé entre 1,5 et 2,0 millions de tonnes par an. Ces déchets sont fortement liés à l'activité économique (en particulier aux activités de construction) et aux infrastructures. Aux déchets produits dans les Alpes-Maritimes, il convient d'ajouter ceux de Monaco, qui sont accueillis sur le territoire. On estime ainsi que les sites d'accueil actuels seront saturés à horizon 2040/2045, et qu'il est nécessaire d'envisager dès à présent de futurs sites d'accueil.

À ces besoins en termes de sites d'accueils pour prendre le relais des sites actuels, il convient d'ajouter les évolutions induites par la mise en place de la loi AGECE en 2023, relative aux produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment (PCMB). Cette nouvelle réglementation impose la mise en place des filières locales de valorisation (réemploi, concassage, remblais), et de prévoir notamment la mise en place de plateformes d'accueil et de tri tous les 10/20 kilomètres sur le territoire.

Il est donc essentiel d'anticiper ces besoins dès à présent, en prévoyant une réserve foncière suffisante à la fois pour prendre le relais des sites actuels qui seront saturés, mais également prévoir de nouveaux sites d'accueil et de nouveaux équipements de traitement. C'est une nécessité pour la filière BTP.

Les déchets non dangereux (catégorie 2)

S'agissant de ces déchets, le département ne dispose pas d'installation de stockage dédiée, et dépend notamment des départements voisins. Sur le sujet spécifique des biodéchets ou des déchets verts (représentant 30 % des ordures ménagères résiduelles en volume), la collecte séparée est en expansion, et celle-ci devrait être en place dans les années à venir.

Il est donc important pour le territoire, à horizon 2040 :

- **De prévoir le renouvellement ou la modernisation des unités de traitement du territoire.**
- **De trouver des débouchés sur le territoire de l'ensemble des sous-produits de valorisation, en particulier les biodéchets ou les combustibles solides de recyclage (CSR). Cela peut passer notamment par des solutions de méthanisation ou de valorisation thermique, à l'image par exemple de l'Unité de Valorisation de Nice — L'Ariane (Arianeo), qui produit de l'énergie verte et dont le centre de tri est en cours de modernisation (*).**
- **Favoriser les expérimentations/innovations pour valoriser localement les ressources et renforcer la souveraineté du territoire.**

Les déchets dangereux (catégorie 1)

Ils représentent un faible volume, mais peuvent générer un impact important sur l'environnement du fait de leur dangerosité. S'agissant de ces déchets, on note l'absence d'une filière de traitement au niveau des Alpes-Maritimes, le département dépendant de l'extérieur pour leur traitement. **La mise en place d'une filière dédiée serait nécessaire à l'horizon 2040, pour traiter et valoriser localement ces déchets.**

Une nécessaire réévaluation des risques naturels (1/2)

L'ensemble de ces évolutions aboutiront nécessairement à une **réévaluation des risques naturels, à mesure que les conséquences du changement climatique se manifesteront**. Le territoire des Alpes-Maritimes est en effet l'un des territoires français pouvant subir le plus de phénomènes naturels, dont de nombreux sont provoqués et amplifiés par le dérèglement climatique : inondations, tempêtes et tornades, mouvements de terrain, feux de forêt, submersion marine... ; sans oublier le risque de séismes. Ces risques sont aujourd'hui connus et maîtrisés par les PPRn. Ceux-ci devront sans doute être révisés pour tenir compte de l'évolution des risques associés. **On peut notamment penser à trois risques majeurs qui pourraient être fortement réévalués : via une évolution des PPRn pour le risque inondation et le risque glissement de terrain, via de nouvelles révisions du plan d'action sécheresse pour le risque canicule/sécheresse.**

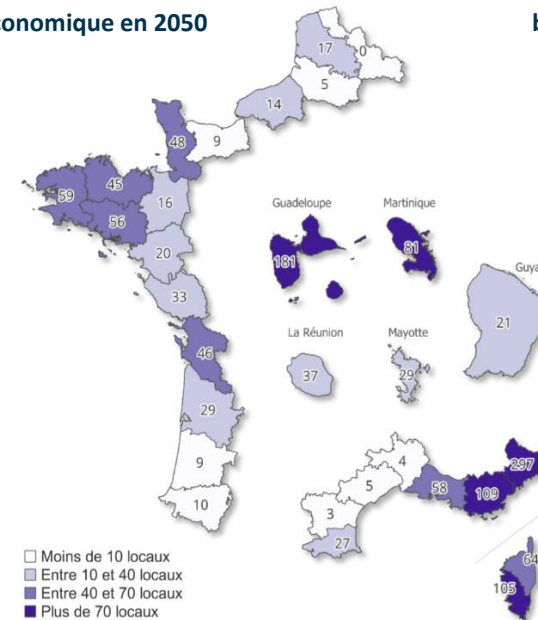
On observe en effet un **changement du régime des pluies et sécheresses**, ainsi qu'une modification de la structure des sols. Ces événements extrêmes ont tendance à s'accroître, et devraient se renforcer à l'avenir, provoquant d'une part une plus grande aridité des sols, et davantage d'érosion et d'instabilité des sols d'autre part. La question de l'imperméabilité des sols devrait également être centrale à l'avenir, en particulier dans la gestion des cours d'eau et des eaux pluviales. L'intégration de l'évolution de ces risques aboutira à la reconfiguration de certains territoires stratégiques particulièrement à risque. **On peut penser par exemple au projet Cannes Bocca Grand Ouest évoqué page suivante, dont la dimension hydraulique est centrale, du fait des importants risques de débordement du cours d'eau de la Frayère et du Béal.**

Par voie de conséquence, en particulier dans le moyen et haut pays, l'évolution de ces risques pourrait nécessiter de **construire ou renforcer (ou reconstruire) des infrastructures fragilisées (ou mal adaptées) par les aléas climatiques et leurs conséquences (glissement de terrain, tarissement des sources, inondations, affaissement de terrain...)**. Ceci, afin de préserver les accès, les passages de rivières, les habitations et les infrastructures, tout en garantissant la sécurité et en tenant compte de l'évolution de notre société en matière d'actes juridiques et de réglementations/normes.

S'agissant enfin de **l'évolution du trait de côte**, le département des Alpes-Maritimes sera concerné et certaines activités pourraient être à terme menacées. On peut naturellement penser aux activités de plagiste ou d'hôtellerie situées proche des côtes, mais pas seulement puisque des

bureaux et des commerces devraient également être concernés. À ce titre, le Cerema a publié en février 2024 une étude nationale sur le sujet, avec des projections à 2050 et 2100, visant à qualifier ce phénomène. À l'horizon 2050, le Cerema anticipe que près de 297 locaux d'activité économique représentant une valeur de 51,6 millions € pourraient être concernés sur le territoire (et 620 à l'horizon 2100). Cf. cartes ci-dessous. S'agissant des infrastructures ferroviaires, les conséquences de l'évolution du trait de côte devraient occasionner également des coupures de voie. L'étude estime à l'horizon 2050 près de 259 mètres de coupure en 8 endroits différents (et près de 3,4 km de coupure au total à l'horizon 2100 si rien n'est fait). **Le Projet Tratt'eau**, piloté par la CCI Nice Côte d'Azur, en partenariat avec de nombreux acteurs locaux, vise à mesurer la menace sur les activités économiques du territoire et anticiper la relocalisation des entreprises exposées.

Nombre de locaux d'activité économique en 2050



Une nécessaire réévaluation des risques naturels (2/2)

Focus sur le dispositif « ESR » (Espaces Stratégiques de Requalification)

Le dispositif d'Espace Stratégique de Requalification (dit « ESR ») peut être mis en œuvre sur certaines communes du département pour faire face aux risques naturels.

Concrètement, il **permet d'aménager sous contraintes existantes d'un PPRI**. Il a pour effet **d'assouplir les règles** d'aménagement et de renouvellement urbain liées à la constructibilité sur un site identifié par des risques. Il est défini par un périmètre précis. L'activation de l'ESR demande cependant de disposer d'un schéma directeur d'aménagement qui fait le lien entre le PPRI et le PLU de la commune concernée.

On peut citer ici **l'exemple de la ville de Cannes sur le secteur stratégique de Cannes Bocca Grand Ouest « CBGO »**, économiquement stratégique. Depuis les inondations du 3 octobre 2015, des réflexions sur ce secteur ont été menées, notamment dans le cadre du renouvellement urbain et de la gestion du risque inondation. Pour y faire face, le dispositif ESR a été inscrit dans le PPRI du 15 octobre 2021 et a permis d'aménager CBGO. A ce titre, une étude hydraulique a été réalisée, laquelle a mis en exergue les faiblesses du site avec les projets envisagés par rapport au risque inondation. A la suite à cette étude, des solutions d'aménagements ont été trouvées pour permettre une stratégie d'aménagement du site pourtant situé en zone de risque (cf. carte ci-contre).

On peut aussi citer l'exemple du projet de **bassin de rétention d'eau des Barnières à Mandelieu**, porté par la ville en partenariat avec l'Agglomération Cannes Pays de Lérins, le SMIAGE (Syndicat Mixte Inondations, Aménagement et Gestion de l'Eau Maralpin) et les services de l'État. Ce projet, dont la phase d'enquête publique s'est achevée en avril 2025, vise à protéger en aval les zones urbanisées et les activités socio-économiques de la commune de Mandelieu-La Napoule, plus précisément les secteurs à enjeux que sont les quartiers de Bon Puits, Casino, Minelle, et Bas Napoule.

Un point de vigilance cependant est à signaler. Un tel dispositif doit en effet être porté par la commune, et faire le lien entre PLU et PPRI. Cela nécessite beaucoup d'expertise (et donc de moyens techniques, humains et financiers), et peut prendre du temps pour être déployé.

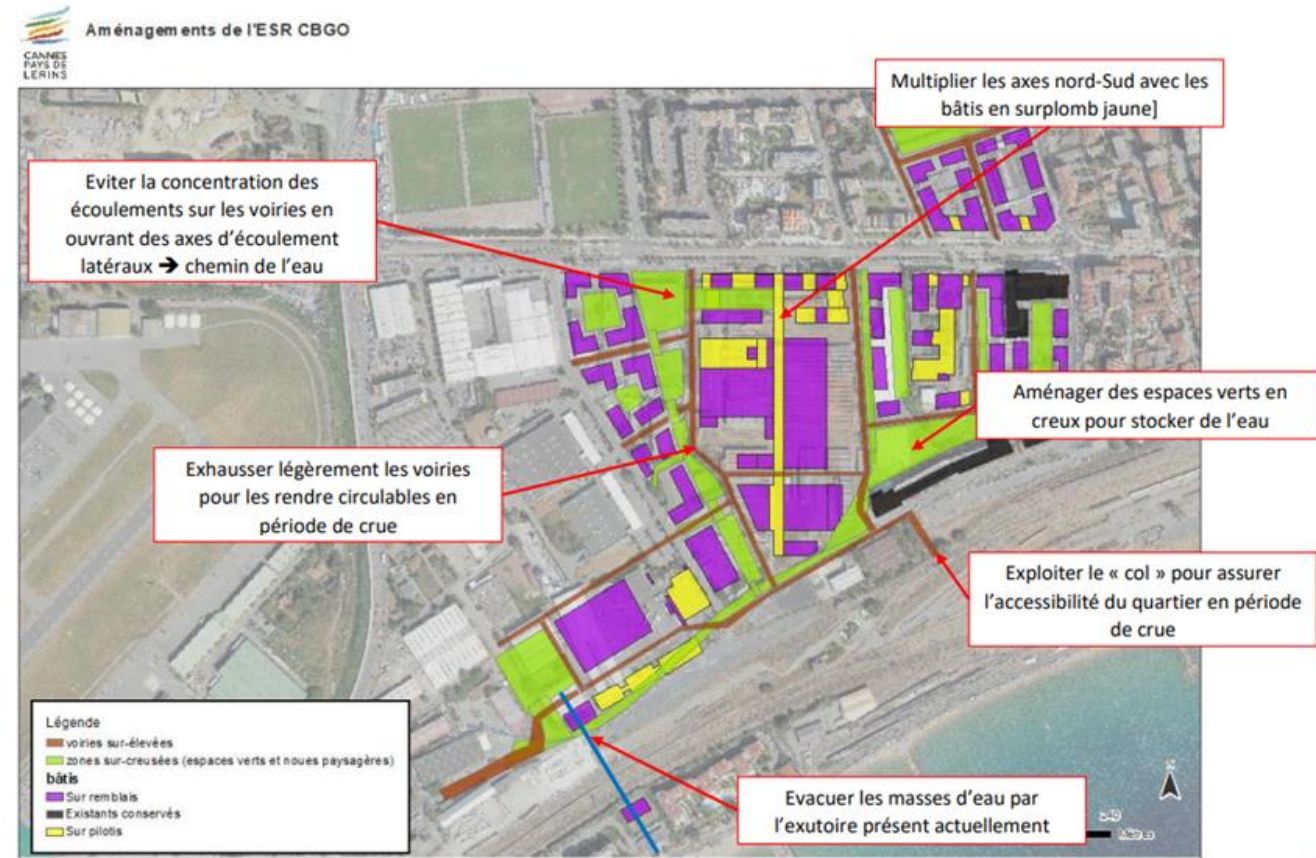


Figure 7 : Déclinaison opérationnelle de la stratégie au sein du projet d'aménagement

CACPL
Pôle Cycles de l'Eau
28 Bd du Midi Louise Moreau, 06150, Cannes

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (1/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#2 : Favoriser la compétitivité du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement ambitieuse #3 : Contribuer à la résilience du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement coordonnée et adaptée	#2 : Renforcer la coopération des partenaires concernés sur le sujet du logement des actifs <i>Afin de répondre à la problématique identifiée, la CCI Nice Côte d'Azur se doit de porter une vision stratégique sur le sujet à l'échelle du territoire des Alpes-Maritimes dans son ensemble. Cela consiste concrètement à défendre une plus grande cohérence en matière d'aménagement du territoire. Un équilibre doit donc être trouvé entre le logement principal pour les actifs, le logement temporaire, le logement touristique temporaire et les résidences secondaires. Plusieurs leviers pourraient être activés pour y parvenir. Le « Manifeste de la Filière Immobilier pour un territoire intelligent et durable » de la CCI Nice Côte d'Azur, publié en 2021, présente 50 propositions en faveur du logement des actifs, issues des réflexions de l'ensemble des familles professionnelles de l'Acte de bâtir. Ce document sera réactualisé en 2026 et intégrera notamment les propositions émises dans le cadre de l'« Alliance pour le logement 06 » et de la « Task Force Logement 06 » menées par la CCI et l'UPE 06 et les familles professionnelles (FPI, FNAIM, SACA, FBTP06, UNIS) (voir annexe complémentaire #D). De plus, une attention particulière sur le développement du logement dans le Moyen et Haut Pays serait nécessaire.</i> #3 : Produire des données à forte valeur ajoutée sur les sujets de logement des actifs et de foncier économique <i>La CCI Nice Côte d'Azur se propose d'intervenir dans le champ des études et de la production de données, qu'elle pourrait mettre à disposition des acteurs du territoire, sur les sujets de logement des actifs et sur le foncier économique. La CCI pourrait contribuer à une mission d'évaluation des dispositifs de mise à disposition de logements du parc public inoccupés, à destination des saisonniers notamment. Parallèlement, il conviendrait de réaliser une étude précise afin d'identifier, sur le territoire des Alpes-Maritimes, toutes les zones déjà artificialisées, mais inoccupées, au-delà des friches (anciennes surfaces SNCF, usines désaffectées dans l'arrière-pays, ...). Les données collectées permettraient ainsi de flécher ces zones spécifiquement pour réaliser par exemple du logement pour les actifs, des hubs logistiques, des espaces économiques, etc.</i> #4 : Mieux prendre en compte l'avis des acteurs économiques et l'évolution des techniques de construction dans l'élaboration / la révision des documents d'urbanisme
Se référer également à l'annexe complémentaire #C : Pierre Mario et Mathieu Marin, élus à la CCI Nice Côte d'Azur - 15 Propositions pour un Aménagement Durable et Innovant	<i>Les acteurs économiques ne sont que trop peu associés aux décisions en matière d'urbanisme (que ce soit pour le logement ou l'immobilier l'entreprise). A ce jour, la CCI est régulièrement consultée en tant que PPA sur l'ensemble des procédures d'urbanisme du département et formule des avis. Dans ce cadre, la CCI Nice Côte d'Azur souhaite contribuer à mettre en place un mécanisme de concertation préalable à l'étude du permis de construire, sous l'égide du Maire de la commune concernée, dans lequel elle pourrait être force de proposition et considérée comme porte-parole des acteurs économiques du territoire, sur des projets d'aménagement ou d'urbanisme les concernant. Cette procédure de concertation viserait à lever les difficultés éventuelles en amont, pour réduire les délais, limiter les contestations et au final éviter les refus. Cette procédure de concertation existe légalement, mais pourrait être généralisée à l'ensemble des grands projets. Elle permettrait également d'améliorer l'acceptabilité des projets et d'identifier en amont les conflits d'usage potentiels. Elle aurait aussi pour fonction de vérifier l'application et le respect du PLU et d'étudier les propositions des professionnels sur les sujets. Dans ce cadre, la prise en compte des évolutions des techniques de construction ainsi que du type d'activité envisagée sur le site par les services de l'Etat est importante pour ouvrir la constructibilité dans les « zones rouges » des PPR, grâce à de nouvelles techniques de construction et ainsi libérer du foncier constructible.</i>

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (2/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#2 : Favoriser la compétitivité du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement ambitieuse #3 : Contribuer à la résilience du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement coordonnée et adaptée	#5 : Se positionner comme territoire expérimental du dispositif « d'urbanisme de projet » <i>En l'état de la réglementation nationale existante en matière de document d'urbanisme, il apparait nécessaire de hiérarchiser et de mobiliser la palette d'outils disponibles afin de les ajuster au mieux aux objectifs fixés et aux problématiques posées : fixer les grands enjeux et les grands objectifs à l'échelle du territoire large dans un « document cadre » et développer, en complément, les outils d'application, d'encadrement et d'accompagnement. Ce dispositif « d'urbanisme de projet » permet d'intégrer la souplesse, la flexibilité, l'opérationnalité rendues nécessaires par la réalité du fonctionnement des sociétés et des territoires tout en fixant les cadres stratégiques.</i> #6 : Accompagner les acteurs économiques en matière de nouvelles techniques de construction et d'adaptation aux conséquences du changement climatique <i>Le territoire des Alpes-Maritimes, qui rencontre déjà de nombreuses problématiques en termes d'aménagement du territoire, devra s'adapter aux conséquences du changement climatique. De nouvelles techniques de construction seront notamment nécessaires pour y faire face. Dans ce cadre, la CCI Nice Côte d'Azur pourrait jouer un rôle d'interface et de fédérateur pour accompagner les acteurs économiques déjà présents ou souhaitant s'installer sur le territoire des Alpes-Maritimes. Il s'agira de les informer sur les techniques de construction adaptées aux risques, et les orienter vers des partenaires et offreurs de solutions, en étroite collaboration avec les parties prenantes. La CCI pourrait également piloter des projets structurants et solliciter des financements européens au bénéfice du territoire.</i> #7 : Veiller à la portée départementale de l'agence d'urbanisme azuréenne intégrant la réflexion à l'échelle du territoire des Alpes-Maritimes dans son ensemble <i>La problématique du manque de coordination entre les territoires du département des Alpes-Maritimes a été pointée à de nombreuses reprises dans le cadre de l'étude. Cette absence de planification cohérente à l'échelle des sous-ensembles du territoire est une cause centrale des déséquilibres observables en termes d'usage. À ce titre, des initiatives récentes ont été concrétisées, comme la création en 2023 de l'Agence d'Urbanisme Azuréenne (AUA), dont la CCI Nice Côte d'Azur est membre de droit. Son action est essentiellement centrée à ce jour sur le territoire de la Métropole de Nice Côte d'Azur. Dans ce cadre, la CCI Nice Côte d'Azur reconnaît la nécessité d'intégrer une portée départementale aux travaux de l'agence d'urbanisme. Cette agence pourrait aussi être compétente pour intégrer les problématiques interdépartementales et transfrontalières, en particulier du fait de la présence de nombreux actifs travaillant à Monaco sur le territoire. Cette action pourrait accompagner les actions actuelles de la Préfecture de simplification et d'accélération des procédures dans le cadre du PPR. Elle pourrait aussi accompagner des actions pilotes en mobilisant de nouveaux outils juridiques.</i>

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (3/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#2 : Favoriser la compétitivité du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement ambitieuse #3 : Contribuer à la résilience du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement coordonnée et adaptée	#8 : Réfléchir à la création d'un outil d'intervention propre en matière de maîtrise foncière <i>L'étude a pointé la nécessité d'orienter le foncier vers des activités nécessaires / cohérentes avec les besoins du territoire, que ce soit pour les logements des actifs, le foncier économique... Dans ce cadre, il serait opportun de réfléchir à la création d'un outil de maîtrise foncière propre à la CCI Nice Côte d'Azur (sous la forme d'une Société Anonyme d'Economie Mixte par exemple). Cet outil, qui serait le bras armé de la CCI en matière foncière / immobilière, permettrait notamment d'identifier des prises de participation avec d'autres acteurs du territoire autour de projets ou d'entités incarnant des initiatives positives en matière de transition foncière (par exemple : zones d'activités, micro-centres logistiques, centre-ville, hôtels d'entreprises, etc.). Cet outil pourrait aussi intervenir sur des sujets de logement pour actifs (cf. action #9 ci-après), ou des outils dédiés (cf. action #10 ci-après).</i> #9 : Agir pour attirer des grands comptes en facilitant le logement des actifs (arrivant sur le territoire) <i>La CCI Nice Côte d'Azur pourrait, en complément des actions réalisées par ses partenaires (en particulier Team Nice Côte d'Azur et la Fondation Sophia Antipolis), faciliter l'installation des entreprises sur le territoire. Dans ce cadre, il s'agirait d'agir sur un frein important, à savoir les difficultés de logement pour les salariés arrivant sur le territoire. La CCI pourrait contribuer à lever ce frein en réfléchissant par exemple à une action de « soft landing » à l'attention de ces entreprises. Le terme de « soft landing » renvoie à un ensemble de services offerts par une organisation locale à une entreprise étrangère qui souhaiterait s'installer sur le territoire. Il pourrait s'agir concrètement soit de la création d'équipements immobiliers dédiés à l'accueil temporaire des nouveaux arrivants (salariés en période d'essai ou en mission...), soit d'une prestation d'information, de mise en relation et d'accompagnement dédiés aux nouvelles entreprises.</i> #10 : Réfléchir à la création d'un outil de transition à destination des activités de recherche et d'innovation (surfaces techniques) <i>L'offre de locaux techniques et de laboratoires est globalement insuffisante sur le territoire et ne répond pas toujours aux besoins des start-ups / spin-off locales en développement notamment. À ce jour, il existe des surfaces dédiées (en particulier à l'Université CA ou au CHU), mais cette offre est saturée. Elle est aussi difficile à réaliser via l'offre privée traditionnelle. En effet, les promoteurs rencontrent des difficultés à cerner avec précision les besoins et les potentielles entreprises intéressées, et donc privilégient les projets tertiaires moins risqués, car moins chers à réaliser, avec des débouchés plus clairs. La CCI Nice Côte d'Azur pourrait jouer un rôle d'animateur, voire d'investisseur (une étude de faisabilité étant nécessaire pour le déterminer) dans la création d'un outil de transition visant à proposer des locaux techniques / laboratoires, à des start-ups / spin-off locales, voire des PME souhaitant s'installer sur le territoire. Il s'agirait de leur proposer une solution transitoire d'implantation répondant à leur besoin, pour une durée déterminée (ces entreprises ayant ensuite vocation à libérer l'espace et se tourner vers l'offre privée passée cette période transitoire).</i>

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (4/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#2 : Favoriser la compétitivité du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement ambitieuse #3 : Contribuer à la résilience du territoire à l'horizon 2040 par une stratégie d'aménagement coordonnée et adaptée	#11 : Anticiper les besoins du territoire en termes de logistique, de traitement et de valorisation des déchets <i>L'action consisterait à intégrer dans les politiques d'aménagement du territoire des Alpes-Maritimes, l'ensemble des enjeux spécifiques liés à la logistique, au traitement et à la valorisation des déchets. A ce titre, la CCI Nice Côte d'Azur pourrait, dans le cadre de ses compétences, et avec l'ensemble des partenaires concernés, agir pour dégager une stratégie commune pertinente à l'échelle du territoire. Elle pourrait également, le cas échéant, initier ou participer à des expérimentations / projets pilotes visant au traitement et/ou à la valorisation des déchets, avec les partenaires intéressés, et proposer l'intégration de nouveaux indicateurs d'externalités positives pour évaluer le projet de façon globale.</i> #12 : Créer et animer un « laboratoire d'idées innovantes » en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de « densification intelligente » <i>Il s'agit d'une action visant à fédérer les acteurs et à animer un réseau pour étudier et promouvoir des idées innovantes en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire (que ce soit pour le logement ou l'activité économique).</i> <i>Un sujet doit être mis en avant ici : la densification (en particulier verticale) des espaces urbanisés identifiés comme prioritaires, et des grandes infrastructures, en cohérence avec les besoins des populations actuels et futurs (en termes de mobilités / services). Sur le sujet de la densification, la révision des hauteurs minimales de construction dans les PLU est une piste importante à sérieusement explorer (en particulier l'idée du passage de R+1 à R+2 comme standard en zones urbaines denses, dans un objectif d'optimisation foncière). Le sujet de décloisonner les solutions de logement pour les seniors est également d'intérêt, car il permettrait une meilleure mixité d'usage et pourrait contribuer à améliorer également les conditions de logement des actifs.</i> <i>Parmi les autres sujets à considérer, on peut notamment citer :</i> • La couverture des infrastructures linéaires, en particulier étudier la couverture de l'autoroute A8 sur les secteurs denses, afin de créer du foncier et supprimer les nuisances. • La transformation des bureaux inoccupés en logements. • La prise en compte des objectifs du ZAN à l'horizon 2050. • Les problématiques de sûreté / sécurité : comment construire les bâtiments pour faciliter les actions de sûreté et sécurité ? • Les pratiques de planification urbaine (par exemple étudier la possibilité d'offrir la capacité aux communes situées en « zones tendues » de désigner, au sein de leurs documents d'urbanisme, des zones destinées à la construction de résidences principales pour actifs). • Plus généralement, imaginer les formes que pourrait prendre l'habitat du futur (liens avec l'ADEME, l'IMREDD et le CSTB notamment).
Se référer également à l'annexe complémentaire #E – Agence d'Urbanisme Azurée – La planification territoriale d'urbanisme face à la diversité des réalités	

La dimension prospective liée aux mobilités et à l'accessibilité territoriale des Alpes-Maritimes

Mobilités et accessibilité territoriale



- **Recommandation stratégique #4 :**
Fluidifier les déplacements par le développement d'une offre de mobilité multimodale, performante et durable
- **Recommandation stratégique #5 :**
Optimiser les flux de déplacement en intégrant la mobilité dans une dimension plus large d'aménagement du territoire
- **8 propositions d'action concrète**



Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective

Enjeu #1 – La gouvernance et l'interopérabilité des transports internes et transfrontaliers

Le premier enjeu concerne la nécessité de simplifier la gouvernance et d'aller vers l'interopérabilité des différents services de mobilité (transports en commun et mobilité partagée) internes et transfrontaliers. Le territoire est en effet traversé par de nombreux flux pendulaires dus à l'éloignement entre les centres résidentiels et d'activités. Plusieurs axes stratégiques sont saturés et congestionnés. Chacun de ces axes représente un enjeu local de gestion des déplacements des personnes et des marchandises. La fragilité de l'axe de l'A8 qui est à la fois utilisé pour des déplacements locaux et de transit est à souligner.

Enjeu #2 – Le désenclavement du territoire, l'amélioration de l'accessibilité du moyen pays et des liaisons inter-vallées

Le deuxième enjeu vise la poursuite du désenclavement du territoire, l'amélioration de l'accessibilité du moyen pays et des liaisons inter-vallées. Ainsi, le développement de la ligne ferroviaire RTE-T de la bande côtière constitue un enjeu d'organisation et d'accessibilité du territoire. En particulier, le pôle multimodal créé à Grand Arénas (proche et en connexion avec l'Aéroport de Nice) joue un rôle clé d'interconnexion des déplacements Est-Ouest de la bande littorale et Nord-Sud sur la Métropole de Nice. La désaturation du nœud ferroviaire azuréen est importante pour améliorer les déplacements internes en transport en commun. Au-delà, le développement futur du territoire passera par une meilleure accessibilité du moyen pays, qui dispose de réserves foncières importantes, ainsi que par la liaison entre les vallées.

Enjeu #3 – Le développement de liaisons performantes en transports en commun, y compris entre le littoral et le moyen pays

Le troisième enjeu est lié au développement de liaisons performantes en commun (TC), y compris entre le littoral et le moyen pays. En effet la réduction de la congestion routière est un enjeu pour la sécurisation de l'approvisionnement logistique du territoire (très dépendant de l'A8) ainsi que pour la mobilité des actifs. Se pose ainsi la question :

- des horaires (par exemple pour les professions de la restauration) ;

- des temps de parcours pour rendre compétitifs les TC par rapport à la voiture (modèle des lignes express) ;
- de l'intermodalité, essentielle notamment pour proposer des solutions alternatives au tout voiture aux habitants des zones peu denses ;
- de l'accessibilité des zones d'activités, conçues initialement pour la voiture.

Enjeu #4 – Le développement des mobilités décarbonées et partagées

Enfin, le quatrième enjeu a trait au développement des mobilités décarbonées et partagées. Cet enjeu est double, il s'agit en effet de :

- favoriser le "verdissement" des véhicules de transport individuel et collectif, de personnes et de marchandises, en lien avec les enjeux de réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre ;
- développer les mobilités partagées et les mobilités actives. En particulier pour les déplacements des personnes et des marchandises de courte distance, l'enjeu est de réduire la congestion en milieu urbain et d'y améliorer la qualité de vie.

Problématiques liées à ces enjeux

Pour parvenir à faire face à ces enjeux, plusieurs problématiques actuelles ont été identifiées, lesquelles devront être prises en compte et surmontées avant 2040 par les acteurs du territoire :

- Comment faire face à la saturation des moyens de transport ?
- Comment améliorer l'organisation des flux de personnes et de marchandises (notamment en zones périurbaines) ?
- Comment développer les transports entre zones urbaines et zones rurales ? Entre les vallées ?
- Comment assurer une meilleure cohérence entre les projets de développement urbain et économique et les besoins en mobilité ?
- Comment adapter l'aménagement des villes pour optimiser les mobilités des personnes et la logistique urbaine ?

Les grandes trajectoires d'évolution possibles (1/1)

D'ici 2040, les priorités concernant les mobilités devraient être de plusieurs ordres :

- La **durabilité environnementale** sera au premier plan des stratégies de mobilité. Les politiques favorisant l'utilisation de services de mobilité partagée, tels que l'autopartage et le partage de vélos, réduiront le nombre de véhicules sur la route. Les zones urbaines continueront à développer des infrastructures vertes, telles que des pistes cyclables dédiées et des zones réservées aux piétons, encourageant les modes de transport alternatifs à l'automobile. Les gouvernements appliqueront des réglementations strictes sur les émissions et encourageront les pratiques durables dans le secteur des transports.
- La mobilité privilégiera **l'équité**, en veillant à ce que tous les groupes démographiques aient accès à des options de transport efficaces et accessibles. Les stratégies visant à améliorer l'accessibilité se concentreront sur les populations les plus fragiles, en optimisant les itinéraires de transport en commun et en augmentant la fréquence des services ou encore en soutenant le covoiturage solidaire. Cet engagement en faveur de l'inclusion pourra stimuler la croissance socioéconomique en connectant les populations mal desservies aux opportunités d'emploi et aux services essentiels.
- L'interconnexion des différents modes de transport créera des **expériences de voyage fluides**. L'intégration de différentes alternatives de transport en interconnexion, telles que les scooters électriques, les vélos, les bus et les services de covoiturage, réduira les temps de trajet et améliorera la mobilité globale. L'utilisation de l'analyse des données soutiendra l'ajustement dynamique des services en fonction de la demande en temps réel.
- Enfin, la mobilité en 2040 sera confrontée à de nombreux défis tels que les **investissements dans les infrastructures, les obstacles réglementaires et l'acceptation publique des nouvelles technologies**. L'adaptation à l'évolution rapide des technologies et aux préférences des consommateurs nécessitera une collaboration continue entre les parties prenantes, notamment les gouvernements, les entreprises privées et les communautés.

Des avancées technologiques marquantes attendues à l'horizon 2040 dans le transport individuel (1/1)

Plus précisément, d'ici 2040, des avancées technologiques importantes auront transformé la mobilité, et les **véhicules individuels (VI)/utilitaires (VU)** devraient poursuivre leur évolution engagée il y a quelques années :

- S'agissant du **véhicule automatisé et connecté**, la plupart des constructeurs ne visent plus d'objectifs d'automatisation complète généralisée à grande échelle à court/moyen terme (malgré des expérimentations de véhicule de type « robotaxi »). La transition devrait donc être très progressive, en particulier pour les véhicules individuels, mais constituer une alternative sérieuse pour le transport collectif. L'intégration de l'intelligence artificielle (IA) dans les systèmes de transport facilitera par ailleurs le traitement des données en temps réel, améliorant la planification des itinéraires et les horaires des transports en commun.
- S'agissant du **véhicule électrique à batterie**, la réglementation européenne visant à mettre fin à la production des modèles thermiques d'ici 2035 accélère le mouvement, mais il est probable que ce calendrier soit assoupli, au vu des défis industriels que cela pose en Europe. L'hybridation semble donc constituer une solution alternative d'équilibre. Bien entendu, l'électrification progressive des véhicules individuels (et en particulier l'essor des Véhicules Électriques à Batterie (VEB)) nécessitera la mise en place d'un réseau de bornes de recharge (les Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)) suffisamment étendu. À plus long terme, et à l'horizon 2040, il est plus difficile d'évaluer précisément la forme que le réseau d'IRVE prendra, tant les innovations technologiques s'accroissent s'agissant des batteries. Les capacités d'autonomie avancée et de recharge rapide des nouvelles générations de batterie, et les innovations attendues à court/moyen terme pourraient remettre en cause la nécessité de disposer d'un vaste réseau d'IRVE publiques.
- S'agissant du **véhicule électrique à hydrogène**, cette solution semble davantage adaptée à la mobilité lourde. Par conséquent, le déploiement à une large échelle de stations de recharge hydrogène, à l'image des IRVE, n'apparaît pas comme critique pour les années à venir.

Vers le développement de la mobilité durable et la décarbonation des transports collectifs (1/2)

S'agissant des transports collectifs de personnes et de marchandises, les solutions de mobilité durable devraient permettre de **réduire les temps de parcours** d'un territoire à **forte densité**, de territoires **accidentés** et de territoires **enclavés**. La mobilité durable peut induire de nombreuses **innovations technologiques** en matière de transport à faible empreinte environnementale ; certaines sont déjà en expérimentation, comme :

- l'usage de **drones** pour l'acheminement de courrier ou de marchandises à forte valeur ajoutée (comme les *medical delivery*) qui sont plus aisés à mettre en œuvre que les avions électriques taxis (car ils n'exigent pas de certification compliquée pour pouvoir voler). Ces drones peuvent aussi être utiles en cas de catastrophe naturelle pour atteindre des zones devenues difficiles (ou impossibles) d'accès. Il n'existe pas réellement de marché de masse à ce jour dans ce domaine, au-delà de services « haut de gamme » et donc relativement chers, mais l'offre pourrait évoluer à l'avenir ;
- les **eVTOL (electric vertical take-off and landing), ou aéronef à décollage et atterrissage verticaux électrique**, qui peuvent constituer des navettes pour le transport de voyageurs (réduire les temps de parcours), voire remplir certaines fonctions liées à la sécurité civile. Ces aéronefs sont à ce stade pilotés et ont une autonomie de 100 à 200 km. Ils pourraient être pertinents pour le territoire, d'autant qu'une clientèle aisée peut être intéressée par des navettes depuis l'aéroport de Nice, ou entre les villes. Des expérimentations sont en projetées sur le territoire, car pouvant s'effectuer au-dessus de la mer dans des zones inhabitées. À noter que le secteur connaît actuellement un important mouvement de consolidation en raison notamment de modèles économiques fragiles ou de difficultés techniques (avec par exemple la reprise de la société Volocopter par le fabricant de pièces automobile chinois Wanfeng en mars 2025), mais qu'il n'en reste pas moins une piste de développement à considérer pour 2040 ;
- les **dirigeables** ou ballons pour le transport de charges lourdes (pièces exceptionnelles comme des turbines, bois...), pouvant atteindre les 500 tonnes ; ces engins ne nécessitent pas d'infrastructures spécifiques pour leur décollage ou atterrissage ; il subsiste cependant des problématiques d'acceptabilité sociale (en particulier, voir passer au-dessus de sa tête un

dirigeable de 400 mètres de long transportant une charge de 500 tonnes est difficile à accepter).

D'autres moyens de mobilité durable peuvent constituer des solutions à plus ou moins long terme, tels que les bateaux-navettes électriques ou à hydrogène ou les **câbles téléphériques** ou encore les **véhicules automatisés et connectés**. Les technologies du numérique et de l'IA, très présentes sur le territoire, auront un rôle primordial à jouer pour permettre le développement de ces nouveaux modes de transport.

Pour réussir la **décarbonation et la transition énergétique et environnementale des transports**, il sera nécessaire de repenser la façon dont seront utilisés et conçus les transports sur le territoire. Dans ce domaine, il faut souligner le rôle crucial des politiques publiques, dont les champs d'intervention et le périmètre d'action pourront porter sur :

- des **normes et réglementations** pour stimuler l'innovation et les investissements dans les technologies/modes de transport décarbonés ;
- des **incitations financières** ;
- des cadres réglementaires clairs ;
- des **politiques de transition justes et inclusives** qui tiennent compte des impacts sociaux et économiques ;
- l'encouragement à la **participation active des parties prenantes**, associant aussi les entreprises, les organisations non gouvernementales et les citoyens, dans les process et mesures de décarbonation, afin d'assurer l'appropriation et la mise en œuvre des politiques.

Vers le développement de la mobilité durable et la décarbonation des transports collectifs (2/2)

Focus : les téléphériques urbains, une piste à considérer pour le territoire ?

Les téléphériques urbains émergent comme une **solution innovante et durable pour faire face aux défis de la mobilité dans les villes modernes**. Avec l'augmentation de la population urbaine et la croissance du trafic, les villes recherchent des alternatives à la congestion routière. Les téléphériques offrent, en outre, une option de transport à faible émission de carbone, contribuant ainsi à des villes plus écologiques. À l'avenir, il est probable que des systèmes de téléphériques intelligents et connectés émergent, intégrant des technologies de « smart city » pour une gestion optimisée des flux de passagers et une empreinte écologique réduite.

Caractéristiques des téléphériques urbains modernes :

- Les systèmes modernes utilisent des câbles plus légers et des technologies de propulsion efficaces, permettant d'améliorer l'efficacité énergétique.
- Les nouveaux projets de téléphériques intègrent des points de correspondance avec d'autres modes de transport (bus, tramways, trains), facilitant les transitions pour les usagers.
- Les cabines sont conçues pour être accessibles et confortables, avec des espaces adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Avantages des téléphériques urbains :

- Leur rapidité : le transport aérien évite les embouteillages au sol, permettant de réduire les temps de trajet.
- Un plus faible coût d'infrastructure : moins coûteux à construire en milieu urbain par rapport aux systèmes de métro ou de tramway, notamment à cause de la nécessité réduite de tunneliers ou de terrassements complexes.
- Une bonne esthétique : un design soigné des stations et des cabines peut contribuer à l'identité visuelle d'une ville.

Des défis à surmonter :

- L'acceptabilité sociale : l'acceptation par le public peut être un obstacle, notamment en raison de préoccupations liées à l'impact visuel ou sonore.
- La conformité aux réglementations et à la sécurité : la mise en conformité avec des standards de sécurité rigoureux et la gestion des risques associés à l'exploitation d'un tel système sont essentiels.
- Une bonne intégration urbaine : avant la mise en œuvre d'un tel projet, il est indispensable de s'assurer que le projet ne dérange pas les zones résidentielles et s'intègre harmonieusement dans le paysage urbain.

Quelques exemples de téléphériques urbains existants :

- A Lausanne en Suisse : le téléphérique de la ville relie le centre à des quartiers en hauteur tout en offrant des vues spectaculaires sur le lac Léman.
- A Graz en Autriche : le téléphérique de la ville permet de surmonter des dénivelés importants tout en intégrant un système de transport public.
- A Saint-Denis de la Réunion : le téléphérique conduit les étudiants vers leur université située dans les hauteurs.
- A Brest : le téléphérique transporte près de 800 000 personnes chaque année.
- En Ile-de-France (Val-de-Marne) : le Câble C1 reliera directement, dès décembre 2025, les villes de Villeneuve-Saint-Georges, Limeil-Brévannes et Valenton au Métro 8 Créteil – Pointe du Lac ([lien projet](#)).

Des problématiques d'accessibilité et de mobilité dans les centres-villes et zones périurbaines (1/1)

En matière **d'accessibilité et de mobilité dans les centres-villes** (en lien avec les commerces notamment), les problématiques pour le territoire portent, en particulier, sur :

- **l'accessibilité** des centres-villes en lien notamment avec l'extension des zones à trafic limité (ZTL), ou des zones apaisées, voire d'un dispositif qui pourrait à l'avenir se substituer aux ZFE (dont la suppression pourrait être définitivement décidée à la suite d'un vote de l'Assemblée nationale en juin 2025). Il faudra tenir compte de ces nouveaux aménagements pour améliorer l'environnement commercial et le parcours des clients.

Ici le développement de navettes urbaines automatisées et connectées, sur site propre ou non, pourrait constituer une réponse complémentaire à 2040 que ce soit dans la zone littorale ou même pour relier celle-ci au Moyen-Pays. Ce type d'équipement est en phase d'expérimentation dans de nombreux sites en France depuis une dizaine d'années (on peut citer les « navettes SophiAbus » à Sophia Antipolis par exemple), et une stratégie nationale de développement a été adoptée ;
- la **logistique urbaine** : en particulier les problématiques liées aux espaces logistiques de proximité, à la mutualisation des livraisons par quartier, à l'utilisation de véhicules propres et à la réglementation favorisant ce type de pratiques. Dans ce cadre **l'adaptation d'une offre commerciale et de services aux nouvelles habitudes de consommation devient un enjeu fort.** Le développement de nouvelles pratiques (**le drive, le click & collect et l'e-commerce**) soulève des **problématiques de logistique urbaine** à prendre en compte ;
- de **nombreuses autres évolutions** comme le développement apaisé des activités vis-à-vis des riverains, la mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'emplacements de parkings et de déchargement dédiés et écologiques, ou encore le maintien de l'accessibilité aux lieux de vente malgré des restrictions de circulation...

S'agissant **des zones périurbaines**, on peut souligner le besoin de parcs relais qui sera sans doute de plus en plus important (voitures, deux-roues motorisés, vélos). Ceux-ci devront être de grande dimension et localisés aux entrées des villes. De nombreux projets sont recensés sur le territoire. En complément apparaît un besoin d'aires de covoiturage en connexion avec les grands axes routiers.

Focus : le projet de métro Nice-Monaco-Vintimille et le projet « La Brasca »

La construction d'une ligne de métro souterraine reliant Nice à Monaco est évoquée depuis plusieurs années sur le territoire. Certains représentants du monde économique défendent un projet ambitieux s'étendant de Nice Aéroport à Vintimille en passant par Monaco. La ligne permettrait de désengorger le trafic routier et ferroviaire sur cet axe, où les flux de travailleurs frontaliers, de touristes et de marchandises sont très importants. On dénombre **en effet près de 54 000 salariés (publics et privés) résidant en France et en Italie et travaillant à Monaco**, avec une augmentation tendancielle chaque année (données IMSEE à fin 2023). Au-delà des **problèmes de congestion**, ce projet aurait aussi comme avantage **d'améliorer sensiblement la desserte en transport collectif**. Soutenu par le patronat monégasque, ce projet nécessite d'être étudié plus en détail pour trouver des solutions techniques et environnementales, et financer sa réalisation estimée à près de 4 milliards € (*).

Un autre projet se précise et pourrait se voir concrétisé dans les 10 ans à venir, avec le lancement d'un vaste appel à candidatures en octobre 2024 du Département de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme du Gouvernement Princier de Monaco. Celui-ci concerne la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance d'un système de transport composé notamment de :

- Une **liaison souterraine** permettant de relier le site de « La Brasca » (sur la commune d'Eze) à Monaco et disposant d'une gare souterraine de voyageurs située dans Monaco.
- Un **parking relais de 3 000 à 3 500 places**, au lieu-dit « La Brasca » sur les communes d'Eze et de la Turbie, associé à une gare de voyageurs.

Son coût est évalué à près d'1,2 milliards d'euros, financé par la Principauté. A noter que ce projet, s'il se concrétise, pourrait prévoir à l'avenir des prolongations de ligne et des augmentations capacitaires. Il pourrait ainsi être une première phase du projet plus global Nice Aéroport - Monaco – Vintimille.

(*) Le chiffre de 4 milliards d'euros a été récemment évoqué par M. Philippe Ortelli, Président de la Fédération des entreprises monégasques (FEDEM), dans un article de presse du 05 septembre 2025 (L'observateur de Monaco)

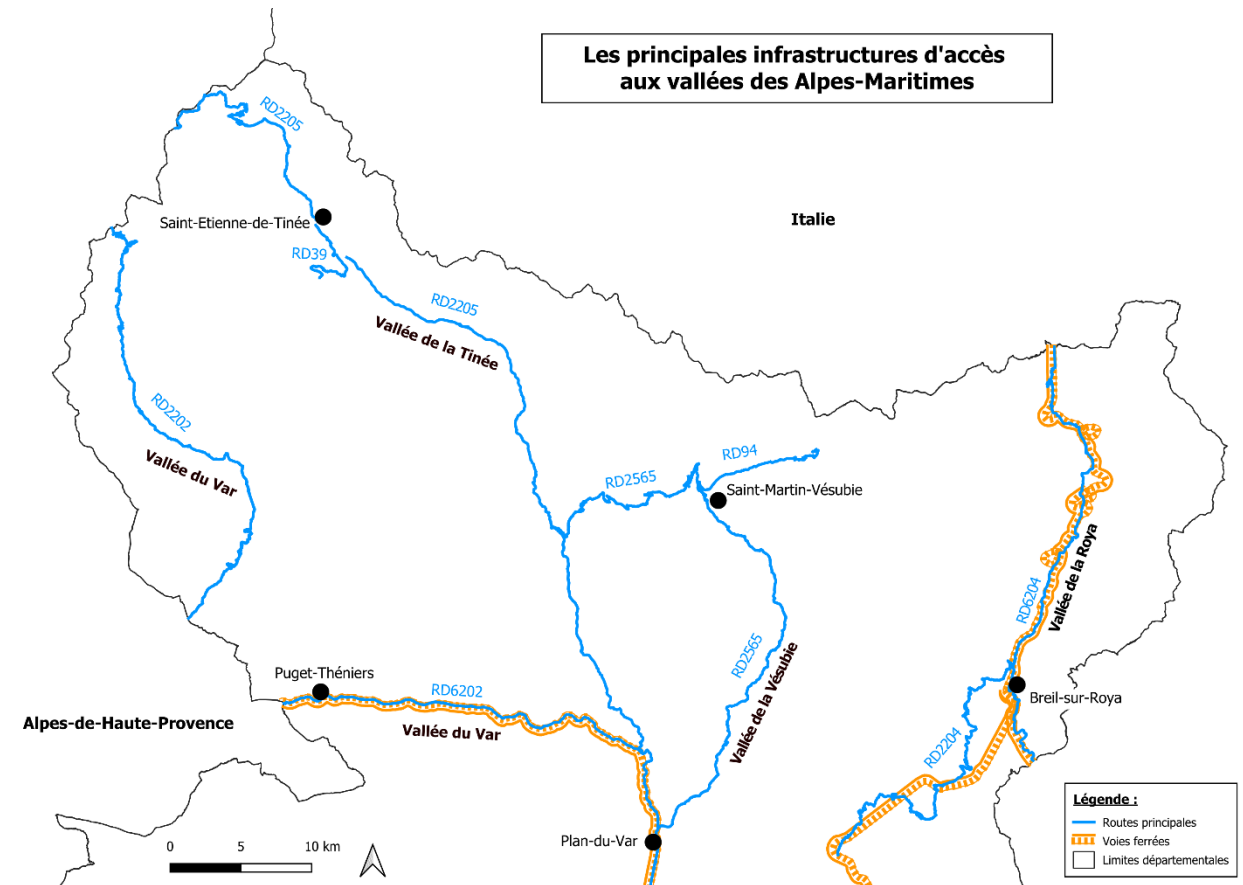
Les problématiques spécifiques liées aux liaisons entre vallées et à l'accessibilité du moyen pays (1/1)

Comme cela a été souligné précédemment, **l'amélioration de l'accessibilité du moyen pays et des liaisons inter-vallées** constitue un enjeu central pour le développement du territoire des Alpes-Maritimes, à l'horizon 2040 et au-delà. En effet, à ce jour, cette partie du territoire, disposant de ressources foncières importantes, est difficilement accessible.

À ce titre, des réflexions autour de tunnels entre les vallées pour éviter les cols de montagne et sécuriser l'accès aux vallées, seraient intéressantes à engager. Plus précisément, on pourrait notamment réfléchir à la **construction d'un tunnel inter-vallées entre la Tinée et la Vésubie**. Aujourd'hui, l'accès entre La Tinée et La Vésubie se fait via le col Saint-Martin (à 1503 m d'altitude), notamment emprunté par la Route des Grandes Alpes à vélo, et reliant les deux vallées par une montée routière sans tunnel. Ces liaisons inter-vallées pourraient aussi s'ouvrir aux autres territoires (Alpes-de-Haute-Provence, Italie du nord) pour favoriser les mobilités, l'activité économique et la résilience territoriale. Des tunnels en bas de vallée interconnectant les 4 vallées pourraient ainsi permettre le désenclavement de ces territoires, à l'heure où les événements climatiques deviennent malheureusement récurrents. Les seuls itinéraires bis passent par les sommets/cols et ne sont pas tous praticables en toutes saisons.

Bien entendu, ce sont des propositions d'idées à ce stade qu'il faut étudier tant sur la faisabilité technique que financière. Les coûts de construction pourraient en effet être alourdis par les contraintes de sécurité à intégrer dans la conception de tels ouvrages.

Un tel projet permettrait de **mieux connecter les vallées entre elles et d'accroître le développement local du moyen et haut pays, à mettre en balance avec les coûts des investissements qui restent à déterminer précisément.**



Source : CCINCA – octobre 2025

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (1/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#4 : Fluidifier les déplacements par le développement d'une offre de mobilité multimodale, performante et durable #5 : Optimiser les flux de déplacement en intégrant la mobilité dans une dimension plus large d'aménagement du territoire	#13 : Mettre en commun et partager les connaissances entre les acteurs publics et les acteurs économiques en matière de mobilités L'objectif est de disposer d'une vision partagée des mobilités (personnes et marchandises) sur le territoire des Alpes-Maritimes et de définir des projets à mettre en œuvre pour décongestionner, étendre, diversifier et fluidifier les transports. Il s'agira de prendre en compte les problèmes de mobilités périurbaines, les mobilités entre les vallées et le littoral ainsi que les mobilités « touristiques » / « événementielles ». Il conviendra également d'identifier davantage de solutions pour les transports de nuit. Pour y parvenir, la CCI recommande de : • Mettre en place et animer un Groupe de Travail fédérant les acteurs privés (clubs/associations d'entreprises et syndicats professionnels, gestionnaires d'infrastructures, opérateurs de transports) et les collectivités publiques sur le territoire des Alpes-Maritimes et de Monaco. • Mettre en œuvre une veille prospective pour identifier et suivre de nouvelles solutions mises en œuvre dans le monde pour optimiser les mobilités et les espaces de stockage, et ainsi alimenter les réflexions du Groupe de Travail. • Réaliser parallèlement un benchmark de solutions potentiellement transposables au territoire des Alpes-Maritimes et proposer des visites dans ces territoires aux acteurs. #14 : Faciliter les déplacements grâce aux technologies numériques Certaines actions s'appuyant sur le numérique (pour certaines, déjà mises en œuvre dans des territoires français) peuvent être initiées rapidement. Ainsi la CCI, dans le cadre de ses compétences, encourage de : • Développer l'information temps réel/Panneaux à Messages Variables sur les problèmes de circulation sur les principaux axes routiers et les itinéraires conseillés et sur les disponibilités dans les différents parkings publics. Une autre piste pourrait être de pratiquer des incitations tarifaires sur l'A8, comme des tarifs réduits en période creuse pour les camions. • Développer une application Intelligence Artificielle d'information voyageur capable de proposer, en temps réel, toutes les solutions de transport en intégrant l'intermodalité, les disponibilités des parkings, le covoiturage, le vélo, les transports en commun... • Mettre en œuvre une « billettique centralisée » entre tous les réseaux 06 (+ Monaco) et développer des produits tarifaires communs – un même ticket/carte permet d'accéder à toutes les offres de transport disponibles (y compris les services de mobilité partagée conventionnés) ; liens avec toutes les applications de commande et de paiements de modes de transports. Rendre accessible cette billettique centralisée depuis l'application d'information pour permettre l'achat de la solution de transport retenue. Plus globalement, la CCI encouragera les démarches de regroupement des AOM avec comme objectif à terme une AOM unique dans les Alpes-Maritimes. Elle soutiendra également les projets d'intégration des transports avec les territoires voisins.

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (2/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#4 : Fluidifier les déplacements par le développement d'une offre de mobilité multimodale, performante et durable #5 : Optimiser les flux de déplacement en intégrant la mobilité dans une dimension plus large d'aménagement du territoire	#15 : Mieux prendre en compte les contraintes et besoins de mobilité dans tous les projets d'aménagement <i>La prise en compte des mobilités dans tous les projets d'aménagement, à l'échelle de toutes les collectivités du territoire des Alpes-Maritimes dans son ensemble, est une nécessité (en lien avec la dimension prospective précédente). La CCI Nice Côte d'Azur défendra l'importance d'y intégrer l'ensemble des modes de déplacements et l'intermodalité ainsi que les flux de marchandises et la logistique urbaine.</i> #16 : Accompagner à la décarbonation des moyens de transport et de livraison <i>Il est nécessaire de poursuivre et/ou de soutenir des actions en faveur de la décarbonation des moyens de transport et de livraison sur le territoire des Alpes-Maritimes. Il s'agit notamment pour la CCI de :</i> • Encourager les modes de livraison décarbonés en centre-ville et centre-bourg – et entre la périphérie et les centres-villes (motorisation propre des véhicules, cyclo-logistique) et soutenir des expérimentations de nouveaux modes de transport, en lien avec les réglementations de circulation en ville qui deviennent plus contraignantes pour les véhicules polluants. • Accompagner cette transition vers des véhicules propres (en particulier électriques et BioGNV) par le soutien à la création de stations publiques multi-énergies (à l'image par exemple de la station récemment ouverte à Nice sur la Promenade des Anglais, le Relais des Pergolas). #17 : Expérimenter de nouveaux services et offres de mobilité <i>Pour toute nouvelle solution potentielle de mobilité, la CCI encourage les expérimentations en matière de nouveaux services et offres de mobilité (en lien avec l'action #1), via deux leviers :</i> • Réaliser des études d'opportunités sur de nouvelles solutions de mobilités. • Contribuer à faire du territoire un « terrain d'expérimentation », notamment en matière de nouveaux services, offres de mobilité et tarification permettant de réduire la saturation des infrastructures existantes, de résoudre les problématiques de parkings et de stockage, de favoriser les mobilités durables (ex. : navettes maritimes, nouvelles liaisons en car express par autoroute, sections d'autoroutes permettant la charge de véhicules électriques par induction, emplacements sécurisés destinés aux vélos électriques...) ou encore de résoudre les problèmes de mobilités périurbains / entre les vallées et le littoral. <i>Par ailleurs la CCI encourage la reprise des réflexions à l'échelle de l'Arc Méditerranéen sur le développement des autoroutes de la mer en Méditerranée en vue de délester l'autoroute A8 d'une partie du transit international de marchandises. L'utilisation de la voie maritime est également à développer pour l'approvisionnement du territoire des Alpes-Maritimes (cf. Action #19 - création d'un port de commerce). Enfin, le fret ferroviaire est une piste complémentaire à considérer.</i>

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (3/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#4 : Fluidifier les déplacements par le développement d'une offre de mobilité multimodale, performante et durable	#18 : Mettre en œuvre des outils et moyens intelligents pour optimiser les réseaux et infrastructures de transport et les mobilités <i>La mise en œuvre des outils et moyens intelligents pour optimiser les réseaux et infrastructures de transport et les mobilités des personnes et des marchandises est indispensable. La CCI recommande d'encourager :</i> • Le développement et la mise en œuvre de l'IA dans les transports (optimisation des itinéraires et horaires des bus/cars/trains), ainsi que pour la gestion des autres services de mobilité • La gestion intelligente des infrastructures, du trafic et du stationnement : optimisation en temps réel de la capacité de l'autoroute en régulant les vitesses et affectant les voies (aux transports collectifs, au covoiturage...) selon la densité de trafic, les conditions climatiques ou les épisodes de pollution, utilisation de la prédictivité pour optimiser la gestion des parkings... • L'optimisation de la gestion des livraisons (problème du dernier km), par la mise en œuvre d'une IA facilitant la mutualisation. • La mise en œuvre, dès que la législation le permettra et dès que les technologies seront éprouvées, des solutions innovantes : taxis et mini-bus autonomes, « trains » de véhicules interconnectés sur autoroute, robots livreurs...
#5 : Optimiser les flux de déplacement en intégrant la mobilité dans une dimension plus large d'aménagement du territoire	#19 : Contribuer à la mise en œuvre d'infrastructures performantes et interconnectées <i>La CCI Nice Côte d'Azur, dans le cadre de ses compétences, soutiendra la mise en œuvre d'infrastructures performantes et interconnectées pour améliorer l'accessibilité des Alpes-Maritimes et les déplacements internes. Les projets suivants sont notamment jugés importants pour le territoire :</i> • La création d'un port de commerce à proximité de l'aéroport de Nice visant notamment la mutualisation des flux par le transport maritime courte distance, dont le fret transfrontalier. • La protection renforcée de l'aéroport (trait de côte) de l'érosion provoquée par les phénomènes climatologiques ; en profiter lors de la création du port. • La sécurisation des liaisons entre le littoral et les vallées en créant des itinéraires bis par une amélioration des liaisons entre vallées (en particulier mini-tunnels entre les vallées, en bas de vallée pour éviter les cols de montagne). • Le développement de la « 3^{ème} Dimension » notamment pour les transports en commun en créant des modes de transport (personnes & marchandises) nouveaux et complémentaires tels que les eVTol grande capacité, les ballons dirigeables pour des charges lourdes... Il s'agira ici d'encourager les expérimentations et de devenir un territoire « terre d'expérimentations ». La CCI soutiendra ainsi les réflexions, expérimentations et projets sur les sujets suivants : ○ les téléphériques pour s'affranchir d'obstacles géographiques (franchissement du fleuve Var, liaisons coteaux-vallées...); ○ les transports en commun souterrains pour désengorger les axes actuellement saturés comme entre Nice et Monaco (en particulier le Métro Aéroport-Nice/Monaco prolongeable jusqu'à Vintimille puis vers l'Ouest du Département) (suite page suivante).

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (4/4)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#4 : Fluidifier les déplacements par le développement d'une offre de mobilité multimodale, performante et durable #5 : Optimiser les flux de déplacement en intégrant la mobilité dans une dimension plus large d'aménagement du territoire	#19 : Contribuer à la mise en œuvre d'infrastructures performantes et interconnectées (suite) • <i>La relance des phases 3 et 4 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) en complément des investissements sur le réseau ferré actuel visant à optimiser son usage.</i> • <i>L'optimisation de la « cohésion multimodale » sur tout le territoire, avec en particulier :</i> ○ <i>La création de nœuds / hubs logistiques en périphérie des villes, en lien avec le futur port de commerce (près de l'aéroport) et en tenant compte de la massification des transports ; (stockage, tri, traitement, chargement/déchargement...).</i> ○ <i>La création de parcs relais de grande capacité en lien avec les hubs de transport en commun d'entrée de ville.</i> • <i>Le développement de zones de stockage « nouvelles générations » (entrepôts à étages, robotisés... comme par exemple le Centre Leclerc St Isidore).</i> #20 : Accompagner le réaménagement des centres-villes et centres-bourgs <i>La CCI Nice Côte d'Azur, dans le cadre de ses compétences, pourrait contribuer avec ses partenaires au réaménagement des centres-villes et des centres-bourgs pour faire naître « la Ville du quart d'heure » (ville découpée en micro-quartiers dont l'accès aux principales fonctions est à courte distance, l'impératif étant de réduire les déplacements).</i> <i>Cela passerait notamment par :</i> • <i>La mise en œuvre de nouveaux aménagements urbains.</i> • <i>Le développement de commerces et services de proximité.</i> • <i>L'amélioration des cheminements piétonniers et vélos (lien avec la dimension prospective liée à l'occupation de l'espace des Alpes-Maritimes et des risques associés ainsi qu'aux actions sectorielles relatives au commerce).</i>

La dimension prospective liée à la transition énergétique et à la gestion de l'eau pour le territoire des Alpes-Maritimes



**Transition
énergétique
et gestion de
l'eau**

- **Recommandation stratégique #6** : Tendre vers l'autonomie énergétique, en eau, en matières premières et en gestion des déchets
- **Recommandation stratégique #7** : Rendre désirable la sobriété et donner les moyens (aux entreprises, aux collectivités, aux citoyens) de mesurer et de valoriser les efforts
- **6 propositions d'action concrète**

Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective

Les deux séries d'enjeux structurants autour de la question énergétique, de la gestion de l'eau et des déchets, et de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 sont les suivantes :

- Un enjeu d'augmentation de la production locale et de diversification des approvisionnements, dans le but de tendre vers une plus grande autonomie énergétique.
- Un enjeu de sobriété et de réduction de la consommation.

Enjeu #1 — Sobriété et réduction de la consommation

S'agissant des enjeux liés à la sobriété et à la réduction de la consommation, il s'agit de pouvoir procéder à une réduction généralisée de la consommation d'énergie de tout type et notamment dans l'industrie, les transports et le logement. Le transport est la première source de consommation d'énergies primaires sur le territoire, un enjeu de taille se situe à ce niveau en considérant que la bascule vers des mobilités électriques alourdirait la consommation maralpinaise. La réflexion autour du BioGNV prend également du sens dans cette dynamique.

Enjeu #2 — Augmentation de la production locale et diversification des approvisionnements

S'agissant des enjeux liés à l'augmentation de la production locale et de la diversification des approvisionnements, il s'agit à la fois de :

- Préserver les capacités de production hydraulique (malgré un risque sur le débit des cours d'eau du fait du changement climatique).
- Gérer de manière partagée et intelligente toutes les ressources (énergie, eau, matières premières, déchets, foncier, etc.) entre les différentes activités (agriculture, industrie, tourisme, commerce, transport...). Dans ce cadre, la capacité du territoire à collecter, traiter et

valoriser les déchets (biodéchets, combustibles solides de recyclage, boues de stations d'épurations,...) constitue un enjeu à part entière.

- Développer des pico et microcentrales hydrauliques.
- Investir dans la production d'électricité photovoltaïque et de biogaz (en mobilisant notamment les coproduits industriels).
- Développer des réseaux de chaleur en ville et pour les industries (type parfumeries et chimie fine).
- Accompagner les acteurs locaux dans les nouveaux modes d'association pour la production (par exemple l'autoconsommation énergétique en association).

Problématiques liées à ces enjeux

Pour parvenir à faire face à ces enjeux, deux familles de problématiques actuelles ont été identifiées dans le cadre des travaux de concertation menés pour la présente étude, lesquelles devront être prises en compte et surmontées avant 2040 par les acteurs du territoire :

- **Comment diminuer l'empreinte environnementale** (pollution, déchets, ressources naturelles, décarbonation, politique RSE, logement...) en maintenant une image sociétale responsable (rendre « acceptable » la transition énergétique) ? Comment être résilient face aux contraintes externes (réglementations, risques naturels, pénurie de ressources...) et en mobilisant les ressources au plus juste (ne pas assécher les gisements, penser en coût global) ?
- **Comment rester compétitif et rentable** (en tant qu'entreprise) et pouvoir investir pour innover, se transformer (face à l'augmentation des coûts du travail, des transports, des matières premières, à la concurrence...) ? Comment arbitrer ses décisions entre rentabilité & empreinte carbone ? Comment intégrer la sobriété dans les usages et les modèles économiques, comment changer de paradigme ?

La transition énergétique en 2040, grandes tendances clés

Divers plans en lien avec la transition énergétique ont été élaborés ces dernières années, dont le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) ; celui-ci donne un cadre que doivent respecter les PCAET (Plan climat-air-énergie territorial) et plusieurs objectifs liés notamment à l'énergie et à la production d'électricité : **vers la neutralité carbone en 2050**. Une trajectoire a ainsi été déterminée à l'échelle de la Région et certains modes de production d'énergie sont mis en avant dans ce cadre. Cette trajectoire donne une place particulièrement importante à l'horizon 2050 au photovoltaïque grandes toitures, au photovoltaïque au sol dans une moindre mesure, à l'éolien flottant et la récupération de chaleur. **La Région se donne ainsi pour objectif « d'être neutre en carbone et de couvrir 100 % de sa consommation par les énergies renouvelables à l'horizon 2050 en jouant sur les économies d'énergie et l'accroissement de ces énergies renouvelables ».**

La transition énergétique en 2040 représente en effet un tournant majeur dans la façon dont les sociétés produisent et consomment les ressources (l'énergie et l'eau en particulier). Ce processus est impulsé par la nécessité de répondre aux **enjeux environnementaux, économiques et sociaux** liés à l'utilisation des énergies fossiles et aux **changements climatiques**. D'ici 2040, plusieurs tendances clés sont à souligner :

- La **réduction des émissions de gaz à effet de serre** : de nombreux gouvernements et organisations internationales, telles que l'ONU ou l'Union européenne, mettent en place des politiques rigoureuses pour atteindre des objectifs de neutralité carbone, appelant à une décarbonisation rapide des secteurs les plus polluants, tels que l'industrie et le transport.
- **Les énergies renouvelables, notamment l'énergie solaire, éolienne et hydraulique** : elles devraient devenir la pierre angulaire du mix énergétique mondial. Avec des avancées technologiques et des investissements croissants, on estime que ces sources représenteront la majorité de la production énergétique d'ici 2040. Parallèlement, des efforts seront nécessaires pour moderniser les **infrastructures énergétiques** afin d'intégrer efficacement ces nouvelles sources d'énergie, notamment à travers des **réseaux de chaleur et de froid de 5^e génération**.
- **La mobilité durable** : la transition vers des véhicules électriques et des systèmes de transport

public écologiques devrait s'accélérer. Des innovations comme l'hydrogène vert et les biocarburants pourraient également jouer un rôle significatif. La conception des villes sera révisée pour favoriser le transport non polluant et réduire la dépendance aux véhicules individuels.

- **L'amélioration de l'efficacité énergétique** : les progrès dans les technologies de construction, les appareils électroménagers et les industries devraient permettre de réduire la consommation énergétique tout en maintenant le confort et la productivité. Sensibiliser le public à l'importance de l'efficacité énergétique reste toujours d'actualité pour encourager des comportements écoresponsables.
- **La végétalisation des espaces urbains et l'amélioration de la perméabilité des sols en vue de développer la ville jardin.**

Ces différentes tendances sont une source d'opportunité, et pourraient contribuer à stimuler la **création d'emplois dans les secteurs économiques concernés**.

Cependant, cette **tendance de fond pourrait potentiellement être contrariée** à mesure que les coûts et les conséquences de cette transition deviennent concrets pour les États, le tout dans un contexte géopolitique de plus en plus tendu et incertain. La **coopération internationale**, essentielle pour réussir cette transition, est ainsi de plus en plus difficile et on constate, au niveau français également, de nombreux reculs récents en la matière. En attestent également les débats nourris autour de la **proposition de la Commission européenne de début juillet 2025**, visant notamment à modifier la loi européenne sur le climat, en fixant un objectif climatique pour l'UE à l'horizon 2040 consistant à réduire de 90 % les émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) par rapport aux niveaux de 1990.

Cela n'enlève rien aux enjeux liés à cette transition, **mais l'agenda et la priorisation de ces politiques, et des financements qui vont avec, pourraient connaître de forts ajustements d'ici 2040 et au-delà**.

Renforcement des infrastructures et diversification énergétique : un impératif pour défragiliser le territoire (1/2)

Le dossier prioritaire des infrastructures électriques

Une large zone incluant les Alpes-Maritimes et le Var est en effet caractérisée par une faible production d'énergie pour une consommation importante. Alors que la production d'électricité s'établit à 885 GWh en 2023, la consommation de cette énergie représente quant à elle un total de 6 750 GWh en 2021, soit un ratio de près de 1 kWh produit pour 8 kWh consommés. En d'autres termes, la production locale du territoire couvre à peine 13 % de sa consommation.

Ainsi, la forte dépendance du territoire à la vallée du Rhône (et à son parc nucléaire en particulier), conjuguée à une hausse rapide des besoins fait peser un risque critique sur l'Est de la région. Alors que la consommation est appelée à doubler à l'échelle régionale d'ici 2050, et que des besoins nouveaux en puissance (estimés à + 6 GW) émergent partout sur le territoire, **il devient indispensable de rouvrir le dossier des infrastructures électriques pour les Alpes-Maritimes.**

Le renforcement de la dorsale Ouest ne peut en effet suffire à garantir l'équité de traitement entre territoires et à prévenir les déséquilibres structurels entre l'Ouest et l'Est de la région. Le projet de ligne THT Jonquières-Fos-sur-Mer est par conséquent important, même s'il ne résoudrait pas tous les points de fragilité du territoire.

Focus : la fragilité du territoire en termes d'approvisionnement en énergie électrique, un frein potentiel au développement des technologies numériques

Les data centers sont un maillon indispensable au déploiement de l'IA. Il existe 322 data centers en France en 2025 et des investissements massifs ont été récemment annoncés par des acteurs privés de l'IA et des data centers.

Leur expansion nécessaire induit de nombreuses **opportunités de croissance** pour certains secteurs et entreprises industrielles mais a aussi des **conséquences importantes en termes de consommation énergétique**, et par conséquent d'empreinte carbone. Les data centers actuels consomment en effet des volumes considérables d'électricité, un data center traditionnel pouvant consommer autant d'énergie que celle d'un million de foyers. Les data centers utilisés pour entraîner et faire fonctionner une IA sont encore plus énergivores avec une consommation électrique 4 à 5 fois supérieure à celle d'un data center traditionnel. Notons tout de même des initiatives récentes, y compris sur le territoire, pour créer des infrastructures plus sobres. Ainsi, la ville de Cannes et l'agglomération Cannes Lérins ont récemment annoncé le lancement d'un **cloud local**, fédéré, décentralisé et économe en énergie et en eau pour le stockage des données et l'IA, développé avec la startup française PoliCloud.

D'ici 2030, on prévoit ainsi une **augmentation annuelle de 8 %** des capacités des data centers qui devrait entraîner une consommation d'électricité 2 à 4 fois supérieure à celle observée actuellement. Cette forte croissance des capacités des data centers induit une nouvelle dynamique des tendances de consommation d'énergie, avec des implications sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en énergie, mais aussi sur les équipements des data centers.

Le territoire des Alpes-Maritimes est bien sûr concerné par ces enjeux. En attestent notamment le projet récent d'implantation d'un data center dédié à l'IA près de Nice aux Vallières sur la commune du Broc ou encore l'important projet porté par la start-up suédoise Evroc à Mougins, territoire de Sophia-Antipolis (data center hyperscale de 96 MW pour un investissement attendu de 4 milliards €).

Sur ce point, la fragilité du territoire des Alpes-Maritimes en matière d'énergie (rappel : 13% de l'énergie électrique consommée est produite sur le territoire), pourrait constituer un frein à l'installation de ce type d'infrastructure sur le territoire à l'avenir, et par là même à son développement.

Renforcement des infrastructures et diversification énergétique : un impératif pour défragiliser le territoire (2/2)

Une production de gaz limitée sur le territoire, mais qui devrait progresser

Le gaz est consommé en très grande majorité par le secteur résidentiel (à 54 % contre 15 % en moyenne régionale) et le tertiaire à 29 % (+18 % par rapport à la moyenne régionale). Il est peu produit en Alpes-Maritimes avec une seule installation identifiée associée à la station d'épuration de Cagnes-sur-Mer d'une capacité de 8,04 GWh/an. D'autres projets de stations d'épuration qui vont produire du gaz renouvelable sont néanmoins attendus : la station d'épuration Haliotis 2 à Nice avec une production de 43 GWh/an à l'horizon 2030 ou encore Aquaviva à Cannes avec 6 GWh/an. Des projets de production de gaz à partir de biodéchets sont également à l'étude : à Antibes, sur les territoires de Cannes Pays de Lérins et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française. **L'objectif de production locale de gaz renouvelable pourrait couvrir environ 75 % de la consommation des Alpes Maritimes** (cf. ci-contre l'évaluation des intrants potentiellement méthanisables).

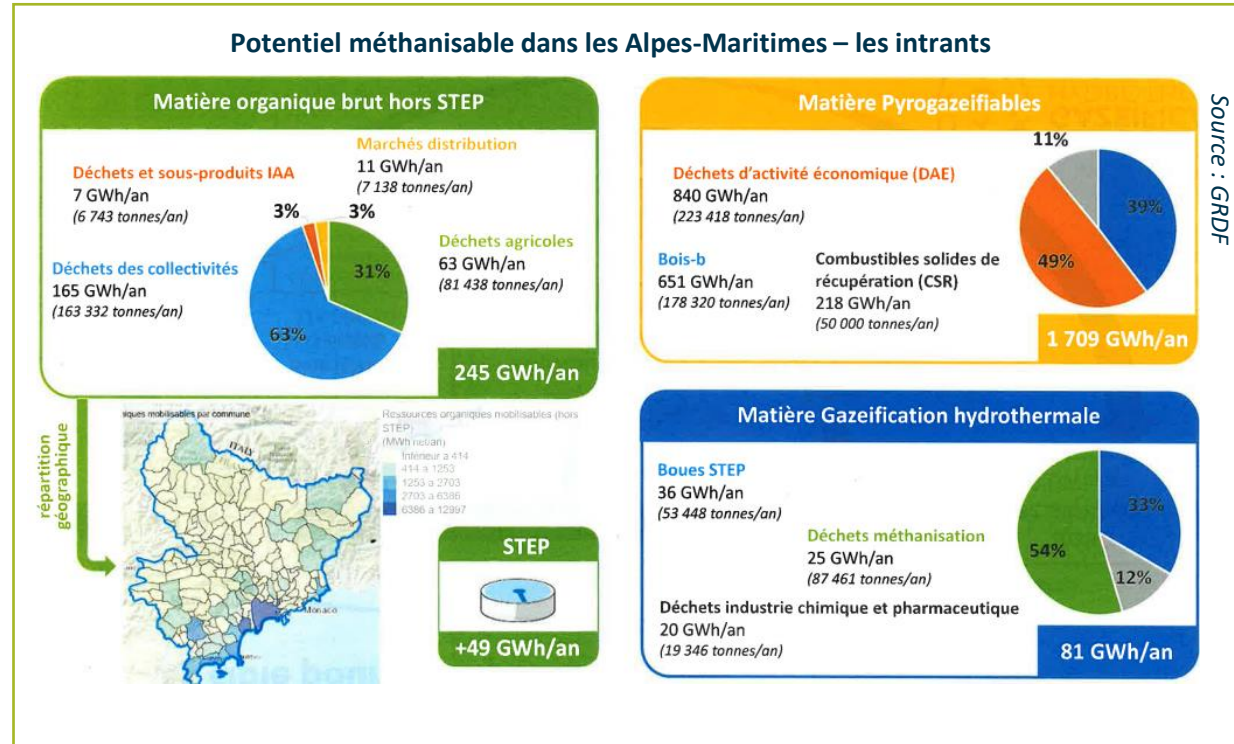
Notons aussi s'agissant du gaz, des **solutions innovantes** de :

- production de nouvelles générations de gaz renouvelable : gazéification hydrothermale, pyrogazéification... ;
- gazéification sèche ou biogaz, en lien avec la filière bois du Mercantour en particulier...

D'autres pistes à explorer...

Au-delà, de nombreuses pistes peuvent être explorées, et dont la faisabilité est à étudier, pour **diversifier en parallèle le mix énergétique du territoire**, en particulier :

- des générateurs d'hydrogène bas carbone (torches plasma, électrolyseurs...);
- des champs photovoltaïques ;
- de petits réacteurs modulaires (SMR) nucléaires aux sorties des villes ;
- des plateformes off-shore (flottantes) d'éoliennes ;
- la production de carburants alternatifs ou SAFE ;
- la production de nouvelles générations de gaz renouvelable : gazéification hydrothermale,



pyrogazéification... ;

- la gazéification sèche ou biogaz, en lien avec la filière bois du Mercantour en particulier...

Pour y parvenir, il sera également nécessaire de construire ou de réhabiliter des infrastructures de production et de distribution d'énergies (tous types de sources) résilientes. Ces infrastructures devront pouvoir résister aux nouveaux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles de plus en plus fréquentes. Il en sera de même pour tous les « nouveaux systèmes constructifs » qui devront résister aux phénomènes climatiques violents notamment. Il s'agit aussi de pouvoir anticiper les potentiels risques, en s'appuyant notamment sur les données spatiales et sur les compétences en matière de traitement de données.

L'eau, un enjeu majeur...

De même, le **stockage et la récupération de l'eau** et l'incitation/encouragement à la **diminution de la consommation de l'eau**, seront nécessaires afin de compenser le stress hydrique de plus en plus prégnant. Cela peut passer par la mise en place, par exemple, de systèmes de récupération et de traitement des eaux de pluie et des eaux usées.

Par ailleurs, les efforts pour **améliorer la qualité de l'eau devront être poursuivis**, en particulier l'eau qui se jette dans la mer. La mise en route de plusieurs nouvelles stations d'épuration devrait y contribuer malgré les problématiques foncières que posent ces installations. Des recherches en cours montrent en effet que de nouvelles pollutions ne sont pas encore traitées par les stations d'épuration. Même si, pour le moment, la Méditerranée offre de grands fonds près des côtes et permet une dilution plus rapide de ces polluants, il s'avère important de trouver des solutions (comme pour les microplastiques) qui exigent une acceptabilité tant sociale (interdiction à la vente de certains produits) qu'économique (perte de CA de certaines entreprises productrices).

L'eau joue également un rôle central dans la **production d'énergie hydroélectrique** du territoire des Alpes-Maritimes. À ce titre, cette ressource doit être sécurisée dans le cadre des infrastructures existantes et la poursuite du développement de l'hydroélectricité encouragée. Le développement de **microcentrales hydroélectriques** pourrait constituer une solution intéressante. Des projets ont déjà émergé sur le territoire, à l'image par exemple de la centrale de l'Ardon réalisée en 2019 Saint-Etienne-de-Tinée par TotalEnergies. On peut aussi citer la microcentrale hydroélectrique Riou des Roberts (commune de Guillaumes), inaugurée en 2024, qui représente la consommation électrique de plus de 400 foyers soit environ 1000 personnes. Ces projets comportent cependant **de forts enjeux environnementaux**, et des risques d'atteinte à la biodiversité qu'il est important d'intégrer, certains projets ayant été abandonnés suite à un refus d'autorisation environnementale par les services de l'État pour cette raison.

L'acceptabilité sociale de la sobriété : une pédagogie nécessaire

Enfin, la capacité de rendre acceptable et désirable la sobriété dans toutes ses formes, auprès de tous les acteurs et citoyens du territoire sera déterminante pour sa mise en œuvre. Cela pourrait notamment passer par la mise en avant des nombreux atouts et opportunités qu'offre la transition énergétique, dont :

- la réduction des émissions de GES et des coûts associés au changement climatique (coûts notamment liés aux catastrophes naturelles et aux perturbations économiques) ;
- la stimulation de l'innovation et de la croissance économique (+14 millions d'emplois supplémentaires au niveau mondial d'ici 2030 d'après l'AIE) ;
- la stimulation de la compétitivité de l'Europe sur les marchés mondiaux grâce aux technologies propres ;
- la réduction de la dépendance de l'Europe vis-à-vis des importations d'énergie ;
- la création de nombreuses start-ups qui font de la transition énergétique et environnementale une raison d'être ;
- la diminution de potentielles fermetures momentanées de sites industriels (du fait du manque d'eau et/ou de la baisse de la production d'électricité conjuguée à une hausse de la consommation lors des périodes de canicule...) ;
- de nombreux avantages sociaux dont l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des citoyens (+ 400 000 décès prématurés chaque année en Europe d'après l'Agence Européenne de l'Environnement)

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (1/3)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#6 : Tendre vers l'autonomie énergétique, en eau, en matières premières et en gestion des déchets #7 : Rendre désirable la sobriété et donner les moyens (aux entreprises, aux collectivités, aux citoyens) de mesurer et de valoriser les efforts	#21 : Contribuer à la mise en œuvre de nouvelles infrastructures permettant de sécuriser et diversifier la production d'énergie <i>La CCI pourrait ainsi contribuer, dans le cadre de ses compétences, à la mise en œuvre de nouvelles infrastructures permettant de sécuriser et de diversifier la production d'énergie du territoire. Le renforcement des infrastructures électriques, le développement de nouvelles installations de production locale d'énergie ainsi que la mise en œuvre de technologies de rupture pourraient permettre de tendre vers l'autonomie énergétique, en eau, en matières premières et en gestion des déchets.</i> #22 : Faire avancer la connaissance du territoire en matière de ressources disponibles et de consommations <i>Mieux connaître pour mieux agir. La CCI pourrait participer à un meilleur partage de connaissance des ressources disponibles et des consommations d'énergie, d'eau, de déchets ou de matières premières en apportant sa contribution pour :</i> • Réaliser un état des lieux local (production, consommation, déchets...) sur les énergies, les ressources et les matières, les déchets valorisables. • Identifier précisément sur le territoire les filières fortement consommatrices (en énergies, eau, matières premières, déchets) et étudier, avec elles, des actions pour trouver les axes de réduction des consommations. #23 : Lancer des expérimentations autour de nouvelles technologies et de moyens innovants <i>La CCI Nice Côte d'Azur pourrait contribuer, dans le cadre de ses compétences, à :</i> • Développer / expérimenter les réseaux de chaleur, les smart grids, les stockages d'énergies, les nouvelles énergies (thalassothermie, géothermie, biogaz méthanisation...). • Développer / expérimenter de nouveaux moyens d'économiser l'eau, de récupérer les eaux de pluie, de réutiliser les eaux usées... ; développer les réseaux d'eau brute (conduites qui acheminent l'eau de la source jusqu'à la station d'épuration pour la rendre potable) ; développer le stockage de l'eau dans des réservoirs marins (effacement de crête). • Créer des quartiers bas carbone : quartiers plus sobres, avec une consommation d'énergie réduite, des bâtiments rénovés, un compostage collectif pour les habitants, des panneaux photovoltaïques, des systèmes de ventilation double flux... tout aménagement conçu pour réduire les émissions de gaz à effet de serre tout au long de son cycle de vie (production de matériaux, phase de construction, utilisation quotidienne, gestion de fin de vie...). C'est dans son mode d'organisation des services que l'efficacité du quartier sera trouvée. • Expérimenter des zones d'activités bas de carbone sur ce même modèle. • (Ré-)aménager les territoires (ex de la zone de Carros, des cours d'écoles de Nice...), changer les pratiques pour optimiser la gestion de l'eau et désimperméabiliser / perméabiliser les sols.

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (2/3)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#6 : Tendre vers l'autonomie énergétique, en eau, en matières premières et en gestion des déchets #7 : Rendre désirable la sobriété et donner les moyens (aux entreprises, aux collectivités, aux citoyens) de mesurer et de valoriser les efforts	#24 : Développer des solutions de mutualisation des achats au profit des entreprises du territoire (en particulier les TPE / PME) <i>La CCI considère comme opportun de développer des organisations « en circuit court » pour permettre de mutualiser les achats d'énergies, d'eau, de matières premières ou les collectes/valorisations de déchets pour les entreprises du territoire des Alpes-Maritimes concernées et intéressées, en créant des « salles de marchés ».</i> #25 : Sensibiliser, former et accompagner les entreprises sur les notions de sobriété énergétique, hydrique et matière <i>Les actions suivantes pourraient être déployées :</i> • Mener des actions collectives à destination des entreprises, en les sensibilisant, en les formant et en les accompagnant autour des notions générales et des solutions concrètes en matière de sobriété énergétique et hydrique notamment. Des initiatives existent déjà en la matière (zone industrielle de Carros...). Ces réalisations montrent que l'on peut changer les pratiques pour optimiser la gestion de l'eau. Il est important de les poursuivre. • Multiplier / renforcer les actions pédagogiques et de marketing sur la sobriété. L'objectif étant de sortir de la signification « péjorative » parfois associée à la sobriété. • Réaliser un benchmark d'opérations en faveur de la sobriété pour renforcer la réflexion collective en : ○ réunissant les acteurs volontaires pour initier une filière d'excellence fédérée autour d'un plan d'action rapide à mettre en œuvre ; ○ valorisant les opérations exemplaires mises en œuvre par des acteurs locaux. • Adapter les messages sur la sobriété aux filières / aux publics. • Définir de nouveaux indicateurs / drivers pour permettre aux entreprises de mesurer leurs efforts en matière de sobriété, et également de mesurer les externalités positives de leur projet. • Favoriser les solutions simples à appliquer dans le cadre des PLU et selon les publics. Intégrer un nouvel indicateur « limites planétaires » dans tous les documents en lien avec l'urbanisme, les marchés publics, les appels à projets.

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (3/3)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#6 : Tendre vers l'autonomie énergétique, en eau, en matières premières et en gestion des déchets #7 : Rendre désirable la sobriété et donner les moyens (aux entreprises, aux collectivités, aux citoyens) de mesurer et de valoriser les efforts	#26 : Agir pour positionner le territoire des Alpes-Maritimes comme territoire d'excellence de la sobriété À plus long terme, des actions ambitieuses pourraient être mises en œuvre sur le territoire pour que ce dernier devienne territoire d'excellence de la sobriété. Parmi celles-ci figurent notamment : • Le lancement et le développement d'une marque (sur le modèle « slow place to live ») dans le but de renforcer l'attractivité de la sobriété. • La structuration d'une filière d'excellence « sobriété » réunissant tous les acteurs locaux œuvrant pour la sobriété : du monde de la recherche et de la formation aux acteurs proposant des solutions efficaces en faveur de la sobriété, en passant par les intervenants, pour les accompagner dans leurs efforts de sobriété. • La création d'une chaire spécifique portant sur la sobriété, en partenariat avec l'Université de Nice.

La dimension prospective liée à l'attractivité des métiers, à la formation et au développement de nouvelles compétences

Recommandation stratégique #8 : ●

Anticiper l'évolution des métiers à 10-15 ans, en intégrant l'impact des évolutions technologiques et du développement durable, et adapter l'offre de formation aux futurs besoins des entreprises du territoire

Recommandation stratégique #9 : ●

Développer l'attractivité des métiers en tension et émergents afin de répondre aux besoins des entreprises et conserver une main-d'œuvre qualifiée sur le territoire

6 propositions d'action concrète ●

**Attractivité des
métiers,
formation,
développement
de nouvelles
compétences**



Point de départ : enjeux structurants et problématiques à considérer dans l'analyse prospective

Enjeu #1 – L'adaptation, la structuration et la visibilité de l'offre de formation

La première série d'enjeux structurants concerne l'adaptation, la structuration et la visibilité de l'offre de formation, en particulier autour des métiers en tensions actuels, des métiers en mutation (actuelle et future), et des métiers émergents. Le nombre de secteurs qui nécessitent des actions pour répondre aux besoins en formation est important. Mener une action donnant de la visibilité pour ces secteurs spécifiques, en considérant les évolutions du modèle des CCI, en concertation avec les autres acteurs de la formation du territoire (y compris les acteurs académiques), pourrait contribuer à une meilleure visibilité de leurs besoins pour le territoire.

Enjeu #2 – L'attractivité des métiers

La deuxième série d'enjeux structurants concerne l'attractivité des métiers. Si les capacités de formations représentent un sujet à plusieurs égards sur le territoire, l'attractivité est un sujet majeur pour lequel de nombreuses actions sont mises en place par la CCI et les branches professionnelles. Ces initiatives constituent des pistes qu'il faut continuer à explorer et développer pour répondre aux besoins en main-d'œuvre sans réponse. Certaines filières ont réalisé des actions innovantes en la matière dont on pourrait s'inspirer.

Enjeu #3 – Le financement de la formation

La troisième série d'enjeux structurants a trait au financement de la formation, en particulier autour des nouveaux métiers émergents. Les moyens nécessaires à l'ouverture de nouvelles formations ou à l'adaptation (coloration) de certains parcours peuvent parfois représenter des défis pour lesquels des réponses communes de financement doivent être apportées.

Problématiques liées à ces enjeux :

Pour parvenir à faire face à ces enjeux, une série de problématiques actuelles ont été identifiées, lesquelles devront être prises en compte et surmontées avant 2040 par les acteurs du territoire. Ces problématiques sont les suivantes :

- résoudre les difficultés de recrutement et surmonter les pénuries de main-d'œuvre qui risquent de s'aggraver à l'horizon 2040. De nombreux secteurs sont concernés : hôtellerie, restauration, construction, numérique et services à la personne ;
- disposer d'une capacité à anticiper les métiers émergents, les métiers qui n'existent pas encore et qui apparaîtront dans 10-15 ans ; il existe déjà des initiatives en la matière, notamment pilotées par France Travail au niveau national, sur lesquelles il conviendrait de s'appuyer ;
- disposer d'une capacité à élaborer et mettre en place les cursus de formation correspondants aux nouvelles attentes des entreprises et des services du territoire (tertiaire marchand et non marchand), en réponse à leurs besoins en compétences ;
- proposer des formations pour tous les publics : salariés dans le cadre de la formation continue pour former les entreprises aux nouvelles technologies et les rendre plus performantes ; étudiants en formation initiale pour répondre aux besoins des entreprises. Présenter des solutions de reconversion pour les métiers qui vont subir d'importantes transformations, voire disparaître dans 15 ans ;
- prendre en compte les évolutions du rapport au travail selon les effets générationnels et les éventuels risques impactants (à l'instar de l'impact de la Covid 19 sur le télétravail) ;
- anticiper et prendre en compte les impacts générés par les évolutions technologiques à 2040 (en particulier l'intelligence artificielle) sur de nombreux métiers, en particulier ceux du tertiaire marchand et non marchand ; il s'agira aussi de répondre aux besoins en nouvelles compétences des filières émergentes.

Attractivité des métiers, formation et développement de nouvelles compétences : tendances d'évolutions générales à 2040 (1/3)

Les avancées technologiques : une ambivalence

Les évolutions technologiques représenteront sans doute un facteur d'évolution majeur à l'horizon 2040. Ainsi, l'intégration de **l'intelligence artificielle (IA), de la robotique, des technologies numériques ou encore des évolutions liées à la transition énergétique** remodelera le marché du travail, incitant à une réévaluation importante des métiers existants et émergents. Pour la plupart de ces domaines, les évolutions sont déjà perceptibles et devraient s'intensifier dans les 10 à 15 ans à venir.

D'ici 2040, de nombreux emplois traditionnels vont ainsi subir des transformations ou deviendront obsolètes en raison notamment de la **massification de l'automatisation/robotisation** (déjà largement engagée dans les grandes entreprises et qui se diffusera encore plus largement dans les PME) et surtout des capacités de l'IA. Les professions qui nécessitent des tâches routinières connaîtront un déclin important, tandis que les métiers axés notamment sur la créativité, la pensée critique et l'intelligence émotionnelle seront plus valorisés. Cette nouvelle révolution industrielle liée à l'IA, à la différence des précédentes, **touchera au premier chef les « cols blancs »** et aura un impact particulièrement important au niveau des secteurs économiques et métiers déjà fortement numérisés et à faible valeur ajoutée.

Ainsi, une étude récente de Goldman Sachs publiée en 2023, indiquait ainsi que l'IA générative pouvait constituer une **opportunité** pour la création d'emplois nouveaux et pour d'importants gains de productivité. Cependant, son apparition pourrait conduire en parallèle à une *« perturbation significative du marché du travail »*, l'étude estimant à 300 millions le nombre d'emplois exposés à l'échelle mondiale. L'étude analyse également les secteurs les plus exposés (cf. tableau ci-contre). Si ces données concernent spécifiquement les États-Unis et ne préjugent pas des spécificités de l'économie française (et *a fortiori* de celles du territoire des Alpes-Maritimes), elles fournissent tout de même un premier niveau d'analyse intéressant.

Au-delà de ces prédictions, il est clair que l'ampleur du phénomène et de ses répercussions est aujourd'hui encore **mal connue**. Le monde de la recherche s'est emparé du sujet et de nombreux travaux universitaires sont en cours ou sont envisagés pour mieux cerner le phénomène ainsi que ses impacts directs et indirects, avec des **technologies qui ne cessent d'évoluer**. Cependant, une position aujourd'hui largement partagée est que les métiers aux tâches standardisées et répétitives sont particulièrement exposés, à court terme.

Les 10 secteurs économiques les plus exposés à l'IA générative

Travail de bureau et soutien administratif	46%
Juridique	44%
Architecture et génie	37%
Sciences de la vie, du social et du physique	36%
Affaires et opérations financières	35%
Services sociaux et communautaires	33%
Gestion	32%
Ventes et services associés	31%
Informatique et mathématiques	29%
Agriculture, pêche et foresterie	28%

Part des emplois par secteur exposée à l'automatisation par l'IA aux États-Unis (moyenne 25%)

Source : Goldman Sachs Global Economics Analyst (2023)

Attractivité des métiers, formation et développement de nouvelles compétences : tendances d'évolutions générales à 2040 (2/3)

Ainsi, de nouveaux métiers liés à l'IA pourront émerger dans des secteurs tels que les énergies durables, la biotechnologie, la cybersécurité, la réalité virtuelle, soulignant le besoin d'adaptabilité des travailleurs. Ces métiers ne sont que des exemples, et l'évolution rapide de la technologie pourrait en faire émerger bien d'autres. L'IA ouvre de nouvelles possibilités, mais elle nécessite également de nouvelles compétences et une réflexion **éthique approfondie (cf. ci-dessous)**. L'IA apparaît donc à la fois comme une menace et une opportunité pour l'emploi. Son impact dépendra de la capacité des sociétés à :

- **Anticiper les besoins en compétences.**
- **Réduire les inégalités d'accès à la technologie.**
- **Mettre l'humain au cœur des innovations (lien avec industrie 5.0 notamment).**

Au-delà de ces nouveaux métiers directement liés à l'essor de l'IA, l'économie de service devrait également continuer de prospérer, car les professionnels rechercheront plus de flexibilité et des opportunités diverses. On peut par exemple penser aux **services à la personne**, qui devraient continuer à croître à mesure que les besoins augmentent, en particulier du fait du vieillissement de la population.

Focus : IA et emploi, quelques questions éthiques...

L'intelligence artificielle va profondément transformer le monde du travail. Elle suscite déjà de nombreux débats sur ses effets sur l'emploi, sur les compétences requises et sur la future organisation de l'économie. Au-delà des effets présentés précédemment, l'essor de l'IA pose de nombreuses questions éthiques directement liées à l'emploi, comme par exemple :

- **Des biais algorithmiques** : les systèmes d'IA peuvent en effet reproduire des discriminations (genre, origine).
- **La surveillance au travail** : l'IA peut en effet générer un contrôle accru des employés (ex : suivi de la productivité).
- **Le droit du travail** : il sera notamment nécessaire de l'adapter pour encadrer les nouvelles formes d'emploi (télétravail, plateformes).

Quoi qu'il en soit, si ces évolutions technologiques pourraient améliorer les conditions de travail, voire constituer de réelles opportunités de nouveaux métiers, **leur impact réel sur la pénibilité des travailleurs restera largement conditionné à leurs modalités d'application dans les entreprises.**

Un nouveau rapport au travail

Le rapport au travail devrait également largement évoluer à l'horizon 2040. S'il est clair que le recours au télétravail devrait largement se poursuivre (en dehors du full remote), d'autres facteurs d'évolution sont à envisager d'ici 2040. Une étude prospective récente menée par l'INRS, intitulée *Le travail en 2040*, pointe plusieurs facteurs d'émergence contribuant à un nouveau rapport au travail à l'horizon 2040. Parmi ceux-ci, outre la dimension technologique, elle souligne trois facteurs émergents :

- Le **développement du travail indépendant**. Ainsi, une hybridation des statuts d'indépendants et de salariés pourrait se dessiner progressivement, afin de permettre aux salariés une plus grande flexibilité. Cela pourrait passer par l'instauration de modèles d'indépendants plus protecteurs en matière de couverture sociale ou modèle de subordination assoupli.
- Le **développement de la pluriactivité**, avec un travail plus fractionné. Ainsi, le recours à des organisations du temps de travail jusqu'ici peu développées (exemple de la semaine de 4 jours ou des journées de 12 heures) ainsi qu'au télétravail pourraient favoriser le développement de la pluriactivité et contribuer à la fois à allonger la durée effective du travail et à en intensifier le rythme.
- Le foisonnement de **nouveaux modes de management** : le développement de nouveaux modes de management, encore minoritaires et qui se démarquent du modèle taylorien traditionnel, pourrait prendre de l'ampleur dans un contexte où la crise environnementale et la quête de sens alimentent une remise en cause des modes de pilotage traditionnels.

Attractivité des métiers, formation et développement de nouvelles compétences : tendances d'évolutions générales à 2040 (3/3)

De nouveaux modes d'apprentissage

D'ici à 2040, le système éducatif conventionnel devrait continuer à se transformer pour répondre aux exigences de la main-d'œuvre de demain. L'apprentissage deviendra **plus personnalisé**, utilisant **l'analyse des données** pour adapter les expériences éducatives aux besoins individuels. Les programmes de formation basés sur les compétences gagneront du terrain, se concentrant sur les **compétences pratiques** plutôt que sur les parcours académiques traditionnels. La collaboration entre les établissements d'enseignement et les industries devrait se renforcer afin de garantir que les diplômés possèdent les compétences nécessaires dans les domaines qu'ils ont choisis.

Par ailleurs, **l'apprentissage tout au long de la vie** deviendra encore plus essentiel qu'aujourd'hui, incitant les individus à mettre continuellement à jour leurs connaissances et à s'adapter aux avancées technologiques tout au long de leur carrière. À ce titre, l'allongement de l'âge du départ à la retraite, qui pourrait se poursuivre en France à l'image d'autres États européens notamment, posera de plus en plus la question de **l'adéquation du travail avec les capacités physiques des individus**, en particulier dans les secteurs à forte pénibilité. La capacité à se former à de nouvelles tâches, voire à de nouveaux métiers, en fin de carrière, deviendra ainsi de plus en plus importante.

L'évolution des compétences clés

Les compétences en 2040 se concentreront sur une combinaison de **compétences techniques et de compétences générales (hard skills)**. Parmi certaines compétences les plus recherchées figureront : l'analyse des données, la cybersécurité ou encore la littératie numérique, c'est-à-dire la capacité d'accéder, d'utiliser, de comprendre et de mobiliser les médias de toutes les sortes de manière critique, efficace et responsable...

De plus, des compétences telles que l'intelligence émotionnelle, le travail en équipe et l'adaptabilité culturelle (qu'on regroupe en général par le terme de « **soft skills** ») s'avèreront de

plus en plus importantes à mesure que les lieux de travail deviendront plus diversifiés et interconnectés à l'échelle mondiale. Enfin, la pensée critique et les capacités de résolution de problèmes seront mises en avant, permettant aux individus de relever les défis complexes inhérents à des environnements en évolution constante et rapide.

Les implications sociales éventuelles

La nature changeante du travail et de la formation en 2040 sera susceptible d'introduire **des implications sociales**, notamment en ce qui concerne l'équité et l'accès. Garantir que tous les individus aient accès à des programmes de formation et de développement des compétences de qualité restera un défi. Les gouvernements, les entreprises et les entités éducatives devront collaborer pour créer des **parcours inclusifs** qui permettront d'aider les personnes de toute condition à acquérir des compétences utiles pour l'avenir.

L'accent sur la **responsabilité éthique** se posera également, exhortant les entreprises à prendre en compte les impacts sociétaux notamment de la robotisation et de l'IA dans leurs pratiques. Enfin, l'usage extensif de l'IA pourrait paradoxalement éloigner encore plus de l'emploi certaines catégories de population, moins susceptibles de posséder la « culture numérique » de fait d'inégalité d'accès à l'éducation, les privant des opportunités qu'offriront des compétences complémentaires à l'IA.

En conclusion, il est à souligner en 2040, en matière d'attractivité des métiers, de formation et de nouvelles compétences, l'importance grandissante de l'adaptabilité, de l'apprentissage continu et de la diversité des compétences. Dans ce monde en évolution rapide et constante, les individus dotés de la capacité d'apprendre, de désapprendre et de réapprendre s'épanouiront, car ils contribueront à une main-d'œuvre dynamique et résiliente, prête à relever les défis de l'avenir.

Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (1/2)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#8 : Anticiper l'évolution des métiers à 10-15 ans et adapter l'offre de formation aux futurs besoins des entreprises du territoire	#27 : Créer un dispositif de veille, d'anticipation et d'adaptation de l'offre de formation <i>De nombreux travaux existent déjà à différents niveaux afin d'intégrer les mutations des métiers actuels et d'évaluer l'émergence de nouveaux métiers. C'est notamment le cas au niveau de l'Éducation nationale ou de l'Enseignement supérieur, ou au niveau des branches professionnelles (observatoires), avec l'implication de France travail (enquête BMO) et de l'ensemble des acteurs concernés. La CCI a choisi un positionnement fort sur ce sujet, à travers notamment le Campus Sud des métiers lancé en 2022. Cette action doit en particulier viser l'adaptation de l'offre de formation actuelle de la CCI, sur l'ensemble des points soulignés par l'étude prospective.</i>
#9 : Développer l'attractivité des métiers en tension et émergents afin de répondre aux besoins des entreprises et conserver une main-d'œuvre qualifiée sur le territoire	#28 : Poursuivre et consolider les actions traditionnelles en matière d'attractivité des métiers <i>Il s'agit de poursuivre et consolider les activités traditionnelles de la CCI de Nice Côte d'Azur en matière d'attractivité des métiers ainsi que celles des branches professionnelles. Ces activités ne sont pas nouvelles, mais leur poursuite est importante et répond à des enjeux actuels de court terme, mais aussi de moyen / long terme. Ces actions sont à articuler avec les travaux du pôle de veille proposé dans l'action précédente relative au dispositif de veille, d'anticipation et d'adaptation de l'offre de formation.</i> #29 Développer le partenariat avec d'autres écoles spécialisées dans l'alternance et la formation professionnelle <i>Cette action structurante consiste pour la CCI Nice Côte d'Azur à poursuivre et à intensifier le partenariat avec d'autres écoles spécialisées dans l'alternance et la formation professionnelle, afin de continuer à développer l'offre de formation à destination des jeunes et adultes en reconversion au sein du Campus des métiers. En effet, cet équipement a vocation à densifier l'accueil d'organismes de formation tiers pour proposer une offre de formation répondant aux besoins des entreprises. Parallèlement, le développement du partenariat avec les entreprises du territoire est important, via leur centre de formation interne le cas échéant (pour les grandes entreprises), mais aussi avec des entreprises de plus petite taille pour l'accueil d'apprenants, le développement de l'alternance...</i>

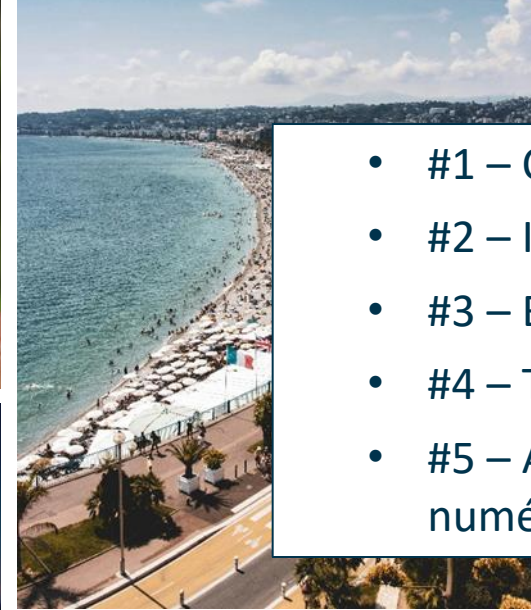
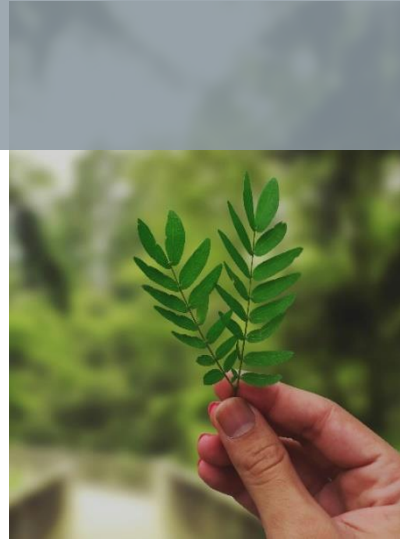
Recommandations stratégiques et propositions d'actions concrètes de la CCI Nice Côte d'Azur (2/2)

Recommandations stratégiques	Propositions d'actions concrètes
#8 : Anticiper l'évolution des métiers à 10-15 ans et adapter l'offre de formation aux futurs besoins des entreprises du territoire #9 : Développer l'attractivité des métiers en tension et émergents afin de répondre aux besoins des entreprises et conserver une main-d'œuvre qualifiée sur le territoire	#30 : Expérimenter de nouveaux parcours de formation innovants autour de métiers d'avenir (innovation pédagogique) La CCI pourrait s'engager dans de nouveaux projets pilotes en ciblant 2 ou 3 métiers d'une filière émergente et construire une offre de formation innovante dans sa pédagogie à destination par exemple des personnes éloignées de l'emploi, ou plus généralement des personnes dont l'offre de formation traditionnelle n'est pas adaptée. Elle pourrait capitaliser sur l'expérience de l'école 42 récemment reprise par la CCI ou l'école cuisine mode d'emploi (cuisine, boulangerie et service en restauration visant les personnes éloignées de l'emploi) déjà présente sur le Campus Sud des métiers. Dans ce cadre, la CCI devrait également se positionner comme acteur de l'innovation pédagogique (EdTechs / e-Education) via sa capacité à rapprocher l'offre de formation des entreprises, à travers la mise en place de plateaux techniques mobiles dédiés (incluant des outils de VR / RA), à l'image notamment de ce qui se fait dans l'école de production UIMM 06. #31 : Créer et promouvoir une marque employeur de territoire à l'échelle des Alpes-Maritimes Le développement du branding (marque employeur) est une nécessité, laquelle deviendra de plus en plus importante dans les 15 ans à venir, que ce soit dans le domaine industriel (qui va voir de nombreux départs à la retraite dans les 10 ans) ou tertiaire. La CCI pourrait ainsi travailler en coopération avec d'autres acteurs pour décliner des marques employeurs sectorielles sur le territoire et communiquer vis-à-vis des entreprises. Plus fondamentalement, le développement d'une marque employeur de territoire « travailler sur la Côte d'Azur » à l'échelle des Alpes-Maritimes (et au-delà), distincte mais complémentaire de la marque de territoire orientée tourisme, aurait du sens et pourrait s'intégrer dans une démarche plus large d'attractivité économique du territoire sur des secteurs à forte valeur ajoutée et dans une stratégie d'accueil de grands comptes sur le territoire. Il existe déjà des initiatives analogues sur le territoire, à travers notamment l'action de la Fondation Sophia Antipolis ou encore Team Nice Côte d'Azur. Cependant, ces actions restent disjointes, non coordonnées et ne concernent pas l'échelle du territoire des Alpes-Maritimes dans toute la richesse de ses composantes. #32 : Consolider l'offre de formation du territoire pour les domaines d'excellence et les filières émergentes Comblar les manques en matière d'offre de formation (initiale et continue) et créer des passerelles pour répondre à certains besoins qui vont aller croissant à horizon 2040 constitue un axe de travail structurant pour le territoire, en relation notamment avec l'offre d'enseignement supérieur et l'Éducation nationale. La CCI pourrait ici se positionner en tant qu'acteur de premier plan de la formation sur le territoire (à destination des jeunes et des adultes), et impliquer les acteurs de l'enseignement supérieur, de l'Éducation nationale, les collectivités territoriales et les entreprises du territoire. Sa connaissance des filières et ses connexions avec l'ensemble des collectivités la rendent légitime pour jouer ce rôle. Plusieurs axes de réflexion sont déjà identifiés et devraient être approfondis : en architecture / construction, sur les métiers du nautisme, de l'art culinaire / tourisme / hôtellerie restauration ou encore sur l'intelligence artificielle.

ANNEXES

Analyse prospective sectorielle

- #1 – Commerce et services
- #2 – Industrie
- #3 – BTP
- #4 – Tourisme
- #5 – Activités liées au numérique



Analyse sectorielle relative au commerce et services

Chiffres clés

22 466 établissements

71 380 emplois

Source : CCI Nice Côte d'Azur

Le commerce et les services associés représentent un pilier économique majeur des Alpes-Maritimes, avec plus de 22 000 établissements et 71 000 emplois. Le territoire bénéficie d'une forte attractivité touristique, d'une diversité urbaine et d'une dynamique commerciale portée par des centres-villes puissants et des zones commerciales structurantes.

Atouts structurants

- **Poids économique fort** : 21,1 milliards € de chiffre d'affaires annuel.
- **Centres-villes dynamiques** : Nice, Cannes, Antibes, Menton, Grasse avec des offres variées (luxe, artisanat, marchés).
- **Zones commerciales structurantes** : Cap 3000, Lingostière, Shopping Promenade Riviera, etc.
- **Montée du commerce de proximité** : nouveaux commerçants indépendants, concepts innovants.
- **Digitalisation et innovation** : BIM, IA, vitrines intelligentes, phygital, click-and-collect.

Freins identifiés

- **Vacance commerciale croissante** : taux doublé en 20 ans, jusqu'à 30 % à Grasse.
- **Concurrence du e-commerce** : baisse de fréquentation des centres-villes, loyers élevés.
- **Rareté du foncier** : limite l'expansion des zones commerciales.
- **Fragmentation des modes de consommation** : jeunes générations moins présentes en boutique.

Enjeux

- **Réinvention des espaces commerciaux** : transformation en lieux de vie (loisirs, coworking, fermes urbaines).
- **Mixité fonctionnelle** : intégration de logements, bureaux, services dans les zones commerciales.
- **Durabilité** : écoconception, économie circulaire, réduction des surfaces, mobilité douce.
- **Adaptation aux nouveaux modes de vie** : commerce pour seniors, générations Z et Alpha.
- **Smart cities/ville durable** : gestion optimisée des flux, participation citoyenne, gouvernance ouverte.

Potentiel à 2040

- **Commerce hybride et connecté** : fusion du physique et du digital, expérience client enrichie.
- **Technologies émergentes** : IA, réalité augmentée, blockchain, paiements biométriques.
- **Livraison autonome et logistique urbaine** : drones, véhicules autonomes, micro-centres de distribution.
- **Circuits courts et commerce local** : valorisation des produits artisanaux, marchés éphémères.
- **Ville durable et relationnelle** : commerce intégré dans des écosystèmes urbains vivants et inclusifs.

Potentielles filières d'avenir

- Upcycling/Économie servicielle (click & collect, drive...)
- Logistique du dernier km/E-commerce

Qu'est-ce que l'upcycling ? L'upcycling, aussi appelé surcyclage, est une pratique émergente qui consiste à transformer des matériaux ou produits usagés en objets de valeur supérieure. Le processus classique du recyclage n'est pas intégré dans le concept, il s'agit d'une revalorisation directe.

Analyse sectorielle relative à l'industrie

Chiffres clés

5 530 établissements

30 977 emplois

25% du PIB des
Alpes-Maritimes

Source : CCI Nice Côte d'Azur

Dans les Alpes-Maritimes, l'industrie se distingue par une faible consommation de foncier et une forte spécialisation dans des secteurs à haute valeur ajoutée. Elle s'appuie sur des activités peu manufacturières comme les arômes et parfums, les compléments alimentaires, ou encore les technologies de pointe. Ce tissu industriel est souvent intégré à des logiques de recherche, d'innovation et de services. La production est globalement peu polluante en dépit de la présence d'industries extractives et chimiques. Ce modèle atypique ouvre des perspectives intéressantes pour une réindustrialisation durable et adaptée aux enjeux territoriaux.

Atouts structurants

- **Présence d'acteurs industriels stratégiques** dans les domaines de la chimie, de l'aéronautique, de la défense, de l'énergie et de la santé.
- **Écosystèmes technologiques et scientifiques** bien développés, notamment autour de Sophia Antipolis et des pôles de compétitivité.
- **Capacité d'innovation forte**, soutenue par des centres de recherche, des start-ups industrielles et des collaborations public-privé.
- **Position géographique stratégique** avec accès à des marchés européens et méditerranéens.
- **Infrastructure logistique et portuaire** (Port de Nice, proximité avec Marseille) facilitant les échanges.

Freins identifiés

- **Coût du foncier et de l'immobilier élevé**, limitant l'implantation ou l'extension de sites industriels.
- **Manque de foncier industriel disponible**, en particulier dans les zones urbaines.
- **Difficultés de recrutement** dans certains métiers industriels qualifiés.

- **Pression environnementale et réglementaire croissante**, notamment sur les émissions et les usages du territoire.
- **Fragmentation des acteurs** et manque de coordination entre les filières industrielles locales.
- **Transition inégale vers l'industrie 5.0** : encore limitée aux grandes entreprises, notamment dans l'automobile et l'aéronautique ; enjeu majeur pour les PME.

Enjeux

- **Réindustrialisation durable** : concilier développement industriel et transition écologique
- **Renforcement de la souveraineté industrielle et réindustrialisation territoriale** : opportunité de relocaliser certaines productions stratégiques et des unités de production plus durables et adaptées aux besoins locaux.
- **Montée en gamme technologique** : intégrer davantage l'IA, la robotique, l'IoT et les matériaux avancés, comme leviers de compétitivité et de transformation des processus
- **Cybersécurité** : enjeu renforcé avec l'interconnexion des systèmes industriels.
- **Adaptation aux transitions énergétiques et numériques** : impératif d'intégrer les contraintes environnementales, énergétiques et sociétales dans les modèles industriels
- **Formation et attractivité des talents** : développer des parcours adaptés aux besoins industriels futurs.

Potentiel à 2040

- **Développement de l'industrie verte** : énergies renouvelables, recyclage, hydrogène, économie circulaire.
- **Croissance des filières liées à la santé, à la défense et à l'aéronautique.**
- **Synergies avec le tourisme et le numérique** pour créer des produits industriels innovants.
- **Valorisation des savoir-faire locaux** et montée en puissance des PME industrielles.
- **Création de zones d'innovation industrielle** (clusters, technopoles, zones franches industrielles).
- **Possibilité d'unités de production urbaines** : plus petites, plus respectueuses de l'environnement, proches des consommateurs.

Analyse sectorielle relative au BTP

Chiffres clés

18 239 établissements

25 067 emplois

5,4 milliards € de
chiffre d'affaires

Source : CCI Nice Côte d'Azur

La filière BTP dans les Alpes-Maritimes bénéficie d'un territoire aux caractéristiques géographiques uniques, entre mer et montagne, qui stimule l'innovation architecturale et technique. Elle est portée par un dynamisme économique, notamment lié au tourisme, et par une adoption croissante de pratiques durables et de technologies avancées.

Atouts structurants

- **Diversité territoriale** : opportunités de construction variées (montagne, littoral, zones urbaines).
- **Dynamisme économique** : projets touristiques (hôtels, résidences, loisirs) générateurs d'emplois.
- **Innovation technologique** : usage croissant du BIM, modélisation 3D, IA, réalité virtuelle.
- **Construction durable** : matériaux écologiques, efficacité énergétique, réduction des déchets.
- **Industrialisation** : préfabrication, modularité, automatisation des chantiers.

Freins identifiés

- **Disponibilité foncière limitée** : rareté des terrains constructibles, recul du trait de côte.
- **Réglementations strictes** : urbanisme, normes environnementales, RE2020.
- **Concurrence et pression sur les coûts** : gestion complexe des ressources et des délais.
- **Transformation des métiers** : besoin de montée en compétences, adaptation aux nouvelles technologies.

Enjeux

- **Neutralité carbone** : bâtiments à énergie positive, recyclage systématique, biomatériaux.
- **Résilience climatique** : infrastructures anti-inondations, revêtements perméables, végétalisation.
- **Digitalisation** : BIM généralisé, jumeaux numériques, robots et impression 3D.
- **Évolution des compétences** : formations en éco-construction, robotique, data.
- **Mobilités durables** : intégration des bornes de recharge, hubs multimodaux.
- **Rénovation énergétique** : lutte contre les passoires thermiques, obligations réglementaires.

Potentiel à 2040

- **Croissance verte** : filière alignée avec les objectifs climatiques et de durabilité.
- **Efficacité accrue** : automatisation, préfabrication, réduction des délais et des coûts.
- **Attractivité territoriale** : infrastructures modernes et connectées, valorisation du cadre de vie.
- **Réponse aux crises** : logements modulaires, adaptation rapide aux besoins sociaux et climatiques.
- **Aménagement** : délocalisation des activités dans les vallées (sources de foncier) afin de limiter notamment les flux de personnes dans les centres villes.

Potentielles filières d'avenir

- Efficacité énergétique, rénovation énergétique accélérée et décarbonation des bâtiments (constructions alternatives).
- Économie circulaire et plateforme de ré-emploi des déchets de chantiers — Chantiers zéro-émission.
- Infrastructures résilientes et smart infrastructures.
- Végétalisation structurelle.
- Usines de pré-fabrication (construction hors site).

Analyse sectorielle relative au tourisme

Chiffres clés

18 534 établissements	46 317 emplois	4,1 milliards € de chiffre d'affaires	6,5 milliards € de consommation touristique
--------------------------	-------------------	--	--

Sources : CCI Nice Côte d'Azur et Côte d'Azur France Tourisme

Le territoire des Alpes-Maritimes bénéficie d'une offre touristique riche et diversifiée : tourisme culturel, sportif, balnéaire et d'affaires. Cette pluralité permet une activité touristique toute l'année, renforcée par des événements internationaux et une géographie unique Mer-Montagne-Moyen Pays.

Atouts structurants

- **Jeux Olympiques d'hiver 2030** : catalyseur de développement d'infrastructures sportives et touristiques.
- **Accessibilité internationale** via l'aéroport de Nice, attirant une clientèle à haute contribution.
- **Diversité de l'offre touristique** : Mer, Montagne, Moyen Pays, tourisme culturel, sportif, balnéaire, d'affaires.
- **Événements internationaux** : festivals, compétitions sportives, congrès.
- **Développement du tourisme d'affaires (MICE)** avec deux nouveaux équipements majeurs :
 - **OcéaNice** (inauguré en 2025) : auditorium de 2 500 places, hall modulable, gare maritime.
 - **Palais des Expositions et des Congrès (PEC)** (ouverture 2029–2032) : jusqu'à 60 000 m², auditorium de 2 000 à 3 000 places, gare multimodale bioclimatique, extension du Terminal 2 de l'aéroport.
- **Extension du parc hôtelier haut de gamme** : +3 000 chambres (2020–2025), 60 % en 4 et 5 étoiles.
- **Technologies numériques et IA** : personnalisation de l'expérience client, outils de gestion prédictifs, émergence de nouveaux marchés (e-sport, sport-tech).



Palais des expositions et des congrès (projet) – Source : MNCA



OcéaNice – Source : MNCA

Enjeux

- **Mobilité intra-territoriale** : difficulté d'accès entre littoral et haut pays, inter-vallées.
- **Accessibilité ferroviaire et transfrontalière** : liaisons avec l'Italie insuffisantes.
- **Logement des actifs saisonniers du tourisme** : coût trop élevé, éloignement des sites...
- **Dépeuplement des villages de montagne** : transformation en résidences secondaires, baisse d'occupation.
- **Effets du dérèglement climatique** : fragilisation des infrastructures, manque de neige, sécheresse.
- **Contraintes réglementaires** : Zéro Artificialisation Nette (ZAN), nécessité de préserver la nature.
- **Adaptation aux nouvelles attentes** : santé, sécurité, transport durable, alimentation responsable.
- **Attractivité des métiers et formation** : développer l'offre de formation pour répondre à la demande des socio-professionnels, et du marché.

Potentiel à 2040

- **Positionnement stratégique en Méditerranée** : les Alpes-Maritimes et Nice pourraient devenir une destination phare du tourisme d'affaires en Méditerranée, rivalisant avec Milan ou Barcelone.
- **Complémentarité territoriale** : coordination départementale/offre événementielle cohérente et répartie.
- **Montée en gamme de l'hôtellerie** : +3 000 chambres entre 2020 et 2025, dont 60 % en 4 et 5 étoiles, avec de nouveaux projets en cours.
- **Transitions écologiques et sanitaires** : nouvelles attentes des consommateurs (mobilité durable, santé, sécurité, alimentation).
- **Tourisme 4 saisons en montagne et sur le littoral** : diversification des activités (trails, musées en altitude, VTT électriques...), création d'une offre hors saison, des produits touristiques attractifs (bien-être, gastronomie, événementiel...).
- **Innovation dans les services** : parcours ludiques, plateformes pédagogiques, infrastructures accessibles et sécurisées.
- **Valorisation du tourisme sportif** : infrastructures liées aux JO 2030, attractivité renforcée.
- **Développement durable et résilient** : adaptation aux risques naturels, infrastructures bioclimatiques, respect des normes environnementales.

Potentielles filières d'avenir

- Sports de haut niveau/sport tech.
- Tourisme de santé/tourisme de bien-être et de médecine préventive.

Analyse sectorielle relative aux activités liées au numérique

Chiffres clés

5 000 établissements

70 000 emplois

Source : CCI Nice Côte d'Azur

La filière numérique est au cœur des transformations économiques, sociales et environnementales du territoire. Elle bénéficie d'un fort dynamisme, porté par l'innovation, l'essor des startups, la digitalisation des entreprises et les transitions écologiques. Le numérique est omniprésent dans les mutations des offres de produits et services, et constitue un levier stratégique pour l'avenir.

Atouts structurants

- **Émergence de nouveaux métiers** : cybersécurité, blockchain, IA, gouvernance des données, neurotechnologies, IoT hyperconnecté, informatique quantique.
- **Croissance des usages numériques** : automatisation, digitalisation des chaînes de production, services publics intelligents.
- **Déploiement de l'IA** : dans toutes les filières économiques, l'aménagement du territoire, les services publics, l'environnement.
- **Technologies quantiques** : opportunité stratégique pour la souveraineté technologique et la sécurité.
- **Initiatives européennes et nationales** : législation sur les matières critiques, fonds métaux stratégiques, projet FranceQCI.

Freins identifiés

- **Empreinte carbone du numérique** : risque de triplement d'ici 2050.
- **Dépendance aux substances rares** : concentration des ressources, tensions géopolitiques.
- **Consommation énergétique des data centers** : croissance rapide, faible production locale dans les Alpes-Maritimes (13 %).
- **Risques d'inégalités territoriales** : accès inégal aux technologies, fracture numérique.
- **Défis éthiques et réglementaires** : protection des données, cybersécurité, transparence des algorithmes, régulation de l'IA.

Enjeux

- **Sobriété numérique** : réduction du nombre d'équipements, reconditionnement, écoconception.
- **Modèles d'IA frugaux** : moins gourmands en ressources, plus durables.
- **Transformation des territoires** : IA pour l'urbanisme, la mobilité, la gestion environnementale.
- **Formation et inclusion** : montée en compétences, accès équitable aux technologies.
- **Sécurisation des approvisionnements** : métaux critiques, souveraineté numérique.

Potentiel à 2040

- **Industrie verte** : IA pour optimiser l'énergie, réduire les déchets, concevoir durablement.
- **Innovation territoriale** : IA pour les services publics, l'aménagement, la logistique.
- **Croissance économique** : création d'emplois qualifiés, compétitivité renforcée.
- **Technologies quantiques** : puissance de calcul, sécurité des communications, transition énergétique.
- **Économie circulaire numérique** : allongement de la durée de vie des équipements, recyclage, sensibilisation.

Potentielles filières d'avenir

- Sobriété numérique.
- Cybersécurité.
- Intelligence Artificielle.
- Gestion de la Data/Intelligence économique.
- Réseau quantique.

Remerciements



Remerciements

Nous remercions M. Jean-Pierre SAVARINO, Président de la CCI Nice Côte d'Azur, Mme Jessica BOVIS, Présidente de la Commission aménagement du territoire et M. Stéphane GRECH, Vice-Président de la Commission aménagement du territoire, ainsi que l'ensemble des élus de la CCI qui ont suivi et contribué à nos travaux. Nous remercions également chaleureusement les membres de la Direction et les collaborateurs de la CCI qui ont apporté leur expertise et se sont investis dans la réalisation de ces travaux, en particulier au sein des ateliers de travail.

Nous remercions également l'ensemble des responsables issus des partenaires de la CCI Nice Côte d'Azur pour leur participation et pour leur contribution :

- Adim Côte d'Azur
- Aéroport Nice Côte d'Azur
- Agence d'urbanisme azurée
- ALTAREA Commerce
- CA Cannes Pays de Lérins
- CA Riviera Française
- CA Sophia Antipolis
- CESER
- CIMA Concept
- Cluster Montagne
- Conseil départemental des Alpes-Maritimes
- Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités 06 (DDETS)
- Direction départementale des territoires et de la mer 06 (DDTM)
- EDF
- ENEDIS
- EPA (Etablissement public d'Aménagement) Nice Ecovallée
- Fédération Nationale des Transports Routiers 06
- Fondation Sophia Antipolis
- France travail
- Fédération du BTP 06
- GRDF
- Groupe AUDEMARD
- Groupe SPADA
- IFREMER
- Institut Méditerranéen du Risque de l'Environnement et du Développement Durable
- Maison de l'intelligence artificielle
- Marin Architectes
- Métropole Nice Côte d'Azur
- MOT (Mission opérationnelle transfrontalière)
- Pôle de compétitivité Capenergies
- Pôle de compétitivité Eurobiomed
- Pôle de compétitivité SAFE
- Pôle de compétitivité Innov'Alliance
- Pôle UNIS Côte d'Azur
- Riviera Réalisation
- SAS Valtinée
- SEM des Cimes Mercantour Auron
- SICTIAM (Syndicat mixte d'Ingénierie pour les Collectivités et Territoires Innovants des Alpes et de la Méditerranée)
- Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion de l'Eau (SMIAGE)
- Team Nice Côte d'Azur
- UIMM 06
- UMIH 06
- Union pour l'Entreprise des Alpes Maritimes (UPE 06)
- Université Côte d'Azur