



LOGEMENT ET MOBILITÉ

30 PROPOSITIONS POUR
LE DÉVELOPPEMENT
AZURÉEN

Janvier 2026

**Institut
et territoires**

Comprendre, réfléchir, agir
au service des territoires

Institut enterritoires

Comprendre, réfléchir, agir
au service des territoires

L'Institut Enterritoires est le lieu d'études, de réflexions collectives et de propositions autour des grands enjeux des territoires. Tiers de confiance, il réunit et anime une communauté de décideurs de différents horizons, tous attachés à la dynamique des territoires et acteurs de leur développement : entreprises, collectivités, institutions, associations, syndicats, monde académique, chercheurs, think tanks, etc.

Notre ambition est d'accompagner les territoires français dans les défis majeurs des 20 prochaines années et de contribuer à leur développement et à leur transformation durable. En travaillant au plus près des enjeux : en territoires, avec ceux qui y vivent et les construisent chaque jour, dans toute leur diversité. Avec cette richesse et cette complémentarité des expériences et points de vue réunis, pour apporter des propositions concrètes aux enjeux de développement des territoires.



Katia Fiorentino
Présidente exécutive
de l'Institut Enterritoires



Une mobilisation collective inédite
des parties prenantes du territoire
pour répondre aux défis du logement
et de la mobilité dans l'espace azuréen.



Julien Gonzalez-Lambert,
Directeur des études
de l'Institut Enterritoires,
coordinateur de la démarche

Attractif et dynamique, le territoire azuréen comprend des bassins d'emploi majeurs et dispose d'un rayonnement international reconnu. Cependant on observe des déséquilibres croissants : tension sur le foncier, pression sur le logement, saturation des mobilités. Ces réalités interrogent la capacité du territoire à maintenir un bon équilibre entre développement, qualité de vie et cohésion sociale. Elles appellent une mobilisation collective pour repenser les conditions d'accès au logement et aux mobilités, et renforcer les liens entre bassins de vie et d'emploi.

C'est à partir de ce constat qu'a été lancée notre démarche collective sur les enjeux de logement et de mobilité sur le territoire. Son ambition : croiser les regards d'acteurs publics, privés, associatifs et académiques pour mieux comprendre les blocages, identifier les zones de tension et formuler des propositions concrètes, au plus près des réalités du terrain. Cette dynamique s'appuie sur plus d'une vingtaine d'auditions ciblées et des ateliers collectifs. De plus, une enquête d'opinion a été menée auprès de 600 habitants des Alpes-Maritimes – dont la moitié résidant dans la métropole niçoise – afin de recueillir les perceptions, attentes et priorités des Azuréens en matière de logement et de mobilités. Elle a largement nourri les réflexions menées dans le cadre de cette démarche et une présentation exhaustive de ses enseignements est proposée en fin de publication.

Pour porter cette ambition collective, un comité de pilotage a été constitué. Composé de bailleurs sociaux, de fédérations, d'acteurs du

logement, des mobilités, de l'emploi, du monde académique, d'entreprises implantées sur le territoire et de leur organisation représentative, il réunit une pluralité de regards et de responsabilités. Il a accompagné la démarche à chaque étape, en fixant les grandes orientations, en assurant la cohérence des travaux, et en contribuant à faire dialoguer différents points de vue d'une manière apolitique.

Le choix d'un périmètre d'analyse regroupant le département des Alpes-Maritimes, l'Est du Var et la principauté de Monaco s'est finalement imposé. Ce cadre géographique permet de prendre en compte la diversité des réalités locales – du moyen-pays aux villes littorales – et d'offrir un regard large sur une tension allant au-delà du simple périmètre départemental.

UNE LARGE MOBILISATION : QUELQUES CHIFFRES

**+ de 50
personnalités
mobilisées**

Experts et parties prenantes
du territoire

**600 habitants du
département des
Alpes-Maritimes
interrogés**

Dont 1/3 résidant dans
la métropole Nice Côte d'Azur

Enfin, si l'analyse des constats constitue une étape nécessaire, la vocation première de cette démarche est d'ouvrir des pistes de recommandations. Sans prétendre à l'exhaustivité, elle s'est attachée à faire émerger des leviers concrets, activables à court ou moyen terme, en s'appuyant sur l'expérience des acteurs de terrain et la complémentarité des expertises. L'objectif n'est donc pas de produire un énième diagnostic, mais de proposer des solutions utiles, réalistes et partagées pour renforcer les conditions d'accès au logement, fluidifier les mobilités, et soutenir ainsi la capacité d'accueil, de recrutement et de développement du territoire azuréen.

Préface



Les difficultés liées au logement et à la mobilité sont bien connues de tous les habitants du territoire azuréen, mais jamais l'urgence d'agir n'a été aussi forte. Malgré un climat privilégié, un dynamisme économique affirmé, un cadre de vie remarquable et un rayonnement international qui renforcent son attractivité, celle-ci ne pourra perdurer que si nous parvenons à garantir à tous des conditions de vie durables et accessibles.

Pour l'UPE06, les entreprises du territoire et leurs collaborateurs, ce combat est vital. Il est mené avec vigueur et détermination depuis de nombreuses années avec pour objectif de parvenir à rassembler les forces vives locales autour de ces enjeux majeurs pour trouver des solutions efficaces.

La Côte d'Azur doit faire face à deux difficultés principales en matière de mobilités. D'une part d'une saturation des infrastructures existantes – en premier lieu l'A8, qui souffre de son double usage de rocade et de voie de commerce international – allongeant les temps de trajets pour les actifs logés hors des centres-villes et pénalisant l'accessibilité des bassins d'emplois. D'autre part d'une gouvernance fragmentée, qui complique l'émergence d'une vision commune des déplacements à l'échelle du territoire. Certes, plusieurs projets sont en cours – amélioration de la performance du réseau ferroviaire, création de nouvelles lignes de transports en commun – mais ces initiatives ne suffiront sans doute pas à répondre pleinement aux besoins. Elles mettent ainsi en évidence la nécessité d'imaginer des projets de plus grande envergure.

En matière de logement, le territoire paie ici sa grande attractivité : la multiplication des résidences secondaires sur le littoral, conjuguée à la topographie si particulière des Alpes-

Maritimes, laisse peu de marge de manœuvre aux communes pour débloquer du foncier constructible. Cette pression s'illustre par des prix à l'achat et à la location toujours plus élevés, bien souvent inaccessibles pour nos collaborateurs. C'est alors tout le dynamisme économique du territoire qui s'en voit menacé : sans possibilité de se loger à un prix abordable, les actifs préféreront s'installer ailleurs, contraignant la croissance potentielle des entreprises. La solution est, là-encore, plurielle : il faut soutenir le secteur de la construction, desserrer les contraintes financières qui pèsent sur les communes et les bailleurs, mobiliser l'ensemble des moyens de densification des centres urbains...

Il nous apparaît donc essentiel, à travers ce travail de l'Institut Enterritoires, de porter à nouveau ces deux enjeux majeurs sur le devant de la scène. Ils sont une condition sine qua non de ce que sera le territoire azuréen de demain, et nécessitent en ce sens une planification de long terme, concertée entre tous les acteurs concernés. Notre territoire est déjà un paradis touristique, faisons en sorte qu'il devienne un paradis économique pour tous ses entrepreneurs et les femmes et les hommes qui les accompagnent.

Franck Cannata

Président du Groupe Transcan

Président de l'UPE06

Président UPTCA FNTR 06-83

Synthèse

L'attractivité du territoire azuréen représente un paradoxe. Son dynamisme économique et touristique et sa place en matière de recherche technologique placent la Côte d'Azur parmi les lieux où les Français déclarent vouloir le plus travailler. Et pourtant, du fait d'obstacles majeurs persistants à l'emploi, liés aux difficultés d'accès au logement et aux mobilités, les entreprises peinent à recruter et voient leurs projets de croissance mis en danger. Et pour cause, dans le département des Alpes-Maritimes, le premier motif de refus d'emploi enregistré à France Travail est la dépendance à la voiture, celle-ci étant par ailleurs induite par la contrainte d'habiter de plus en plus loin des bassins d'emploi du fait du prix croissant des logements sur le littoral.

Ces enjeux sont parfaitement illustrés dans l'enquête que nous avons menée : près d'un Maralpin sur deux déclare que la priorité numéro une en matière de logements doit être la réduction de son coût tandis qu'ils sont près de deux sur trois à citer la réduction des embouteillages comme urgence en matière de mobilités. Ce rapport, fruit d'une démarche collective rassemblant une soixantaine d'acteurs publics et privés, croise ces deux enjeux pour mieux comprendre leurs impacts sur l'emploi et aboutir à une série de propositions concrètes.

RELANCER LA PRODUCTION DE LOGEMENT, CIBLER PLUS EFFICACEMENT LES ACTIFS

Pour loger plus de ménages, sans surprise, il faut produire plus de logements. Mais il convient aussi de faire en sorte que ceux-ci puissent être abordables pour que les actifs, et notamment les plus jeunes, puissent y prétendre. Or, la difficulté principale du territoire azuréen se trouve être la pression foncière et les faibles marges de manœuvre, limitant les possibilités de construction et faisant augmenter mécaniquement les prix. Agir sur ce volet nécessitera donc de faire un meilleur usage du foncier encore disponible, notamment pour limiter la croissance des résidences secondaires sur le territoire, qui se fait bien souvent au détriment du parc à destination des ménages à l'année.

Une fois un certain nombre de contraintes desserrées, il conviendra de tout mettre en œuvre pour que l'attractivité du territoire ne se paie

pas à travers des prix à la location et à l'achat prohibitifs. De nombreux dispositifs existent et gagneraient à être renforcés comme le logement intermédiaire ou le bail réel solidaire. D'autres pourraient être expérimentés compte tenu de la situation exceptionnelle du territoire.

AGIR PLUS PROACTIVEMENT SUR L'HABITAT EXISTANT

Sans attendre de trouver du foncier, il convient de mobiliser toutes les solutions possibles pour accroître l'offre disponible afin de faire baisser mécaniquement les prix des logements. Cela suppose d'assumer une stratégie de densification plus marquée, qu'il convient d'accompagner par des dispositifs incitatifs tant pour les communes que pour les propriétaires, et d'être proactif en matière de rénovation du parc privé. Sur ce point, l'attractivité du territoire pourrait être utilisée à son avantage en mobilisant les meublés de tourisme à cet effet.

De nombreux leviers plus modestes, comme la division de parcelles, la cohabitation intergénérationnelle ou le coliving pourraient également constituer une stratégie de densification « douce ». Ces solutions ne résoudront pas à elles seules la problématique du territoire, mais elles peuvent contribuer à enrichir l'offre localement, à condition d'un accompagnement ciblé, d'un cadre clair, et d'un effort de pédagogie auprès des habitants pour susciter l'adhésion.

EXPLOITER À SON PLEIN POTENTIEL LE MOYEN-PAYS

La saturation foncière du littoral étant inexorable, les marges de manœuvre en matière de construction et d'aménagement futurs se trouveront essentiellement dans le moyen-pays maralpin. Or, il ne suffit pas de construire du logement pour que des actifs viennent y vivre : pour exploiter à son plein potentiel cette zone, il convient d'en améliorer l'accessibilité depuis les bassins d'emploi principaux et d'en faire de véritables lieux de vie.

Pour ce faire, il faut une stratégie d'ensemble, qui pourrait être portée par un aménageur compétent sur l'ensemble de ce périmètre. Celle-ci devra notamment se concentrer sur la redynamisation de ces petites communes au solde migratoire négatif, mais aussi sur la desserte en transports du littoral, qui concentrera la majeure partie des possibilités en matière d'emploi.

DÉCONGESTIONNER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU TERRITOIRE

En matière de mobilités, l'urgence est de proposer une offre efficace et fiable aux usagers, dont les déplacements pendulaires sont contraints par une congestion généralisée de toutes les infrastructures. Cela passera nécessairement par une réflexion sur les possibilités d'aménagement futur de l'A8, véritable ossature des

déplacements d'Est en Ouest du territoire avec deux tiers des Maralpins interrogés dans notre enquête déclarant l'utiliser quotidiennement.

Mais l'intérêt de cette réflexion est aussi de se donner les moyens de sortir de la dépendance à la voiture individuelle. S'il faut poursuivre les projets en cours de renforcement des lignes de transports en commun existantes, il est également nécessaire de renouer avec la logique de grands projets structurants. En ce sens, la concrétisation du projet de métro azuréen suscite l'unanimité des acteurs du territoire interrogés et doit faire l'objet d'une concertation sérieuse à l'échelle nationale en considérant son coût d'investissement.

DÉFINIR UNE GOUVERNANCE ADAPTÉE AUX ENJEUX LOCAUX

La gouvernance fragmentée du territoire – plus de sept intercommunalités, trois bassins de mobilités, deux départements – contraste avec la réalité d'un large bassin de vie interconnecté, où les actifs sont régulièrement amenés à franchir ces frontières administratives. C'est toute l'organisation des mobilités qui en pâtit : faible interconnexion des réseaux de transports, manque de concertation lors de projets aux intérêts pourtant communs et à l'arrivée, une difficulté supplémentaire pour les usagers et un frein majeur aux déplacements du quotidien.

Sans prétendre révolutionner l'organisation administrative locale, l'urgence est de permettre l'émergence d'une plateforme commune rassemblant l'ensemble des acteurs du territoire. Ceci devrait représenter le premier pas d'une nécessaire concertation de plus long terme, avec pour objectif la constitution d'une vision commune à dix, quinze ans du futur du territoire, à même de répondre aux réalités concrètes des territoires et aux attentes des habitants.

Panorama des 30 propositions

DIMINUER LE COÛT DU LOGEMENT POUR LES ACTIFS

PROPOSITION 1

Accélérer la production de logements sociaux (LLS) en assouplissant le cadre fiscal tout en ciblant plus largement les actifs

PROPOSITION 2

Expérimenter l'intégration du logement intermédiaire (LLI) dans l'article 55 de la loi SRU pour en favoriser le développement et sanctuariser son statut

PROPOSITION 3

Accroître la mobilité au sein du parc social pour lutter contre sa sous-occupation et optimiser l'occupation des surfaces

PROPOSITION 4

Faciliter l'accession sociale en incitant au développement du Bail Réel Solidaire (BRS)

PROPOSITION 5

Développer le produit du viager solidaire

PROPOSITION 6

Considérer les actifs exerçant en zone tendue comme un public prioritaire lors de l'attribution de logements sociaux

PROPOSITION 7

Renforcer les dispositifs incitatifs à la location sociale par des bailleurs privés

ACCROÎTRE L'OFFRE DE LOGEMENTS SUR LE TERRITOIRE

PROPOSITION 8

Concrétiser le projet d'un « usufuit locatif social employeur »

PROPOSITION 9

Faciliter et sécuriser les procédures administratives liées à l'instruction des permis de construire dans les zones d'intérêt général

PROPOSITION 10

Développer une politique proactive de rénovation des logements insalubres et vacants du parc privé

PROPOSITION 11

Créer un cadre légal et fiscal plus incitatif à la densification

PROPOSITION 12

Mobiliser les solutions de densification douce pour lutter contre la sous-occupation foncière dans les principaux pôles d'activité

PROPOSITION 13

Desserrer les contraintes de construction près de l'aéroport au regard des évolutions en matière de construction

MIEUX CONCILIER LOGEMENT DES ACTIFS ET ÉCONOMIE TOURISTIQUE

PROPOSITION 14

Favoriser la location longue durée en créant un statut du « bailleur privé » incitatif et protecteur

PROPOSITION 15

Promouvoir une distinction juridique dans le régime des résidences secondaires entre « biens dédiés au tourisme » (investissements touristiques) et « biens occupés » (résidences familiales occasionnellement louées)

PROPOSITION 16

Réserver les secteurs les plus tendus proches des bassins d'emploi à la construction exclusive de résidences principales

PROPOSITION 17

Soutenir l'approche territorialisée de quotas de meublés de tourisme en procédant à un maillage par quartier

PROPOSITION 18

Développer proactivement l'hébergement saisonnier

DÉCONGESTIONNER LE LITTORAL AZURÉEN

PROPOSITION 19

Favoriser le développement d'un « métro azuréen » pour décongestionner le littoral

PROPOSITION 20

Eriger comme priorité le renforcement du maillage des transports en commun dans les principales agglomérations

PROPOSITION 21

Renforcer la compétitivité du réseau ferré

PROPOSITION 22

Définir un cahier des charges clair sur les potentielles optimisations de l'A8 dans le cadre de la fin du contrat de concession de service public en 2032

PROPOSITION 23

Réaliser des études d'opportunité sur la réalisation de liaisons express en cas de possibilité d'élargissement de l'A8

PROPOSITION 24

Développer la pratique du covoiturage pour les trajets pendulaires

PROPOSITION 25

Renforcer l'accès aux mobilités douces pour les déplacements quotidiens

DÉVELOPPER LE POTENTIEL DU MOYEN- PAYS MARALPIN

PROPOSITION 26

Faire des « chemins de fer de Provence » une véritable ligne de desserte verticale structurante de la vallée du Var

PROPOSITION 27

Doter le territoire d'un aménageur puissant via l'intervention d'une SPLA couvrant l'ensemble des intercommunalités du moyen-pays

ADAPTER LA GOUVERNANCE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE

PROPOSITION 28

Fusionner les trois bassins de mobilité du territoire azuréen pour favoriser la planification et la concertation

PROPOSITION 29

Faire émerger une instance de coordination inter-AOM pour penser la mobilité à l'échelle du territoire

PROPOSITION 30

Favoriser l'interopérabilité des services de transports

Sommaire

DIAGNOSTIC	16
Le défi croissant de l'accès au logement sur l'un des territoires les plus chers de France	23
Des mobilités saturées, un frein structurel au développement économique du territoire	30
PRIORITÉS ET PROPOSITIONS	
PRIORITÉ 1 Diminuer le coût du logement pour les actifs	38
PRIORITÉ 2 Accroître l'offre de logements sur le territoire	50
PRIORITÉ 3 Mieux concilier logement à l'année et économie touristique	60
PRIORITÉ 4 Décongestionner le littoral azuréen	72
PRIORITÉ 5 Développer le potentiel du moyen-pays maralpin	90
PRIORITÉ 6 Adapter la gouvernance aux enjeux du territoire	94

ENQUÊTE	
Principaux enseignements : le logement dans les Alpes-Maritimes	100
Principaux enseignements : la mobilité dans les Alpes-Maritimes	102
Les résultats : le logement	104
Les résultats : la mobilité	110





Le périmètre retenu longe la Côte d’Azur sur près de 100 km s’étendant de Vintimille, à la frontière italienne, à l’Est-Var en englobant Monaco. Etendu sur près de 195 communes – 163 dans les Alpes-Maritimes et 32 dans le Var pour prendre en compte les déplacements aux frontières du département – et un Etat souverain avec Monaco ; le territoire azuréen englobe ainsi 1 238 000 habitants¹ en avril 2024. Par souci de données précises, certaines statistiques seront toutefois concentrées sur le seul périmètre des Alpes-Maritimes.

Mondialement reconnu pour son attractivité, disposant d’un des plus beaux littoraux d’Europe, d’évènements culturels de renom tels que le Festival de Cannes, le carnaval de Nice ou le Grand Prix de Monaco, le territoire est particulièrement prisé des touristes. La Côte d’Azur capte ainsi près de 1% des recettes du tourisme à l’échelle de la planète et accueille environ cinq millions de visiteurs par an. On note également la présence de filières économiques de pointe comme la parfumerie et arômes ou les nouvelles technologies. Ses atouts majeurs font du département des Alpes-Maritimes l’un des territoires les plus riches de France en dehors de la région parisienne. Ainsi, il est le 10ème de

France en matière de PIB/habitant et le 11ème en matière de revenu médian/habitant².

Mais au-delà de sa façade maritime, le territoire est caractérisé par un fort relief montagneux très proche des côtes. Il est ainsi possible de le subdiviser en trois parties différentes :

- Un littoral dense et artificialisé, représentant 6% de la superficie départementale, concentrant la majorité de la population (64%), des emplois et des services, en particulier au sein des quatre plus grandes villes que sont Nice, Cannes, Antibes et Cagnes-sur-Mer ;
- Un Moyen-Pays constitué essentiellement d’habitats individuels, représentant 20% de la superficie départementale, 33% de la

1. Dont 1 066 900 personnes dans les Alpes-Maritimes (CEREMA, 2024).
2. « Principaux résultats sur les revenus et la pauvreté des ménages en 2021 », Insee, 2024.

TOPOGRAPHIE DES ALPES-MARITIMES



ALTITUDE (EN MÈTRES)			
	0 - 50		500 - 1000
	50 - 200		1000 - 2000
	200 - 500		2000 - 3500

Source : CCI Alpes-Maritimes

population, en grande partie des actifs, majoritairement concentrée dans les villes de Grasse et Le Cannet qui totalisent à elles seules près de la moitié de la population de la zone ;

- Un Haut-Pays dont une partie renvoie au parc national du Mercantour, représentant 74% de la superficie du territoire mais seulement 3% de la population et où l'on retrouve des activités agricoles et des stations de montagne.

UNE POPULATION TENDANCIELLEMENT VIEILLISSANTE, MAJORITAIREMENT CONCENTRÉE SUR LE LITTORAL

À l'instar d'autres territoires touristiques comme la Corse, la démographie azuréenne est dynamique, tirée par un afflux important de personnes majoritairement âgées.

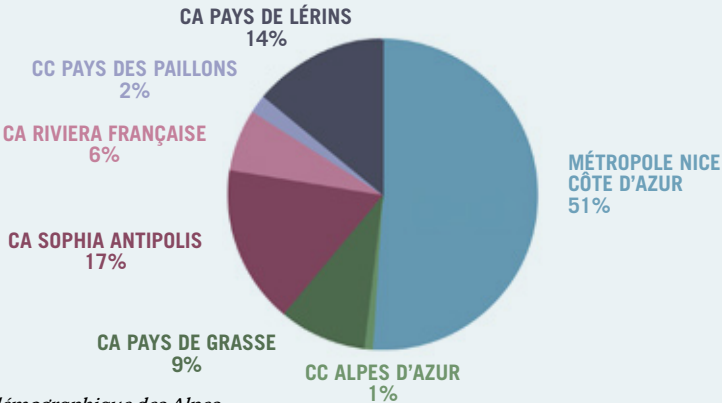
Ainsi, si la population maralpine a crû de 0,5% entre 2016 et 2022 contre une moyenne nationale s'établissant à 0,3%, cette évolution est essentiellement due au solde migratoire (0,6%) qui compense un solde naturel négatif (-0,1%)³.

À un maillage plus fin, on observe que cette croissance démographique est surtout localisée sur la Métropole Nice Côte d'Azur (+0,7%) et la CA Sophia Antipolis (+0,8%)⁴.

Cette dynamique renforce ainsi la tendance actuelle de répartition démographique : la population se concentre principalement sur le littoral, et plus particulièrement au sein de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA), qui regroupe à elle seule 51% des habitants du département.

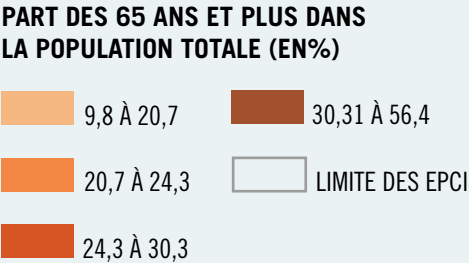
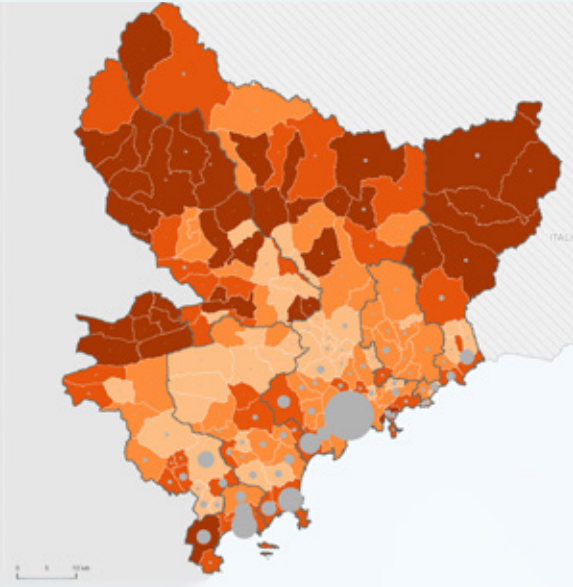
Cette population apparaît plus âgée que la moyenne : 31% des habitants des Alpes-Maritimes ont plus de 60 ans contre seulement 27% à l'échelle nationale⁵, tandis que les plus de 75 ans représentent même plus de 12% de la population du département, contre seulement 9,3% dans les Bouches-du-Rhône ou 9% à Paris⁶. Ces seniors vivent majoritairement à proximité du littoral (en particulier dans l'est du Var (32%) et dans l'ouest des Alpes-Maritimes (28%)⁷ et se concentrent quantitativement parlant surtout dans les quatre communes littorales les plus peuplées : Nice, Cannes, Antibes

RÉPARTITION DES HABITANTS DES ALPES-MARITIMES PAR EPCI

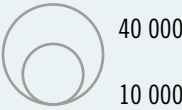


Source : « L'évolution démographique des Alpes-Maritimes », Agence d'urbanisme azuréenne, 2025.

PART DES 65 ANS ET PLUS DANS LA POPULATION TOTALE (EN%)



NOMBRE DE SENIORS EN 2020



Source : « Le vieillissement de la population : un phénomène national qui concerne aussi les Alpes-Maritimes », Agence d'urbanisme azuréenne, 2024.

et Cagnes-sur-Mer. Cette démographie particulière trouve son explication dans le fait que la Côte d'Azur est un territoire attractif pour les populations retraitées, attirées par ce cadre de vie d'exception. Ces ménages sont en général plus aisés que la moyenne : les Alpes-Maritimes sont ainsi le 2ème département en matière de concentration de ménages à haut patrimoine⁸.

Le département est, par ailleurs, touché par un vieillissement continu de sa population : selon les projections réalisées par l'Insee, la population maralpine devrait atteindre son pic en 2035, puis diminuer progressivement, le solde migratoire ne permettant plus de compenser un solde naturel négatif. Le vieillissement de la population devrait ainsi se poursuivre et la part des personnes âgées de plus de 65 ans devrait passer de 24% en 2018 à 31% en 2050, puis 32% en 2070.

3. « Séries historiques du RP, exploitation principale - 2016-2022 », Insee, 2025.
4. « L'évolution démographique des Alpes-Maritimes », Agence d'urbanisme azuréenne, 2025.
5. « Séries historiques du RP, exploitation principale – 2021 », Insee, 2024.
6. Ibid.
7. « La Silver Economie - le vieillissement de la population : quels enjeux de développement économique au travers de la silver économie ? », Agence d'urbanisme azuréenne, Région Sud, 2023.
8. « L'impôt sur la fortune immobilière 2024 », Direction générale des Finances Publiques, 2025.

UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE,
CONCENTRÉE GÉOGRAPHIQUEMENT

S'appuyant sur ses richesses naturelles et paysagères, son climat très favorable, sa proximité avec la mer et la montagne et sur des marques de renommée mondiale – Côte d'Azur, French Riviera, Cannes, Nice – le territoire azuréen a principalement fondé son développement économique d'après-guerre sur le tourisme. Plus récemment, le territoire se spécialise également dans les nouvelles technologies, comme en atteste la réussite de la technopole Sophia Antipolis, qui agrège près de 3 000 entreprises pour plus de 40 000 emplois mais aussi 4 500 chercheurs et 5 000 étudiants. La tendance au

vieillesse de la population devrait en outre mener à une augmentation significative des besoins d'accompagnement des personnes âgées et donc à une augmentation de l'emploi dans le domaine du médico-social : aide-soignant, infirmiers, métiers du loisir, etc., en faisant un territoire précurseur⁹ en matière de développement de la « Silver Economy ». En 2022, le secteur recensait déjà 63 000 équivalents temps plein (ETP).

Conséquemment, en 2020, plus de la moitié des emplois des Alpes-Maritimes (51,8%) sont concentrés dans quatre secteurs : le commerce/hébergement/restauration (21%) ; la santé (14,4%) ; l'administration publique (9,3%)

et la construction (7,1%)¹⁰. Cette concentration devrait se poursuivre compte tenu des offres d'emplois recensées : 31% concernaient encore des emplois en administration et 14% en hébergement et restauration¹¹.

Au niveau géographique, l'emploi est également largement concentré dans quelques pôles d'activités névralgiques. Ainsi, en 2015, l'INSEE décrivait que 81% de l'emploi salarié était concentré sur 9% du territoire, définissant 20 zones de « concentration de l'emploi ».

L'actualisation de ces chiffres illustre la persistance de ce phénomène. Sur les 400 000 emplois¹² du territoire en 2024, 360 000 sont situés uniquement dans quatre espaces géographiques : 164 000 à Nice/Saint-Laurent-du-Var ; 80 000 dans la zone d'emploi de Cannes ; 70 000 à Sophia Antipolis et 65 000 à Monaco.

Cette concentration spatiale devrait se poursuivre compte tenu des programmes d'aménagements locaux sur le territoire :
- L'Opération d'Intérêt National (OIN) Eco-Vallée du Var dans l'ouest niçois, vaste projet d'aménagement destiné à accueillir 30 000 emplois supplémentaires (au-delà des 60 000 existants) et 20 000 logements ;
- La revitalisation économique du quartier de La Bocca à l'ouest de Cannes ;
- Le projet d'extension de Sophia Antipolis vers le sud, destiné à accueillir 1 000 emplois supplémentaires par an.

Enfin, sur le plan de l'insertion professionnelle, le territoire se caractérise par un taux de chômage plutôt bas en comparaison de la moyenne régionale. Ainsi, la diminution du taux de personnes sans emploi est passée de 9,6% en 2018 à 7,2% en 2024 (8,2% en PACA, 7,3% en France).

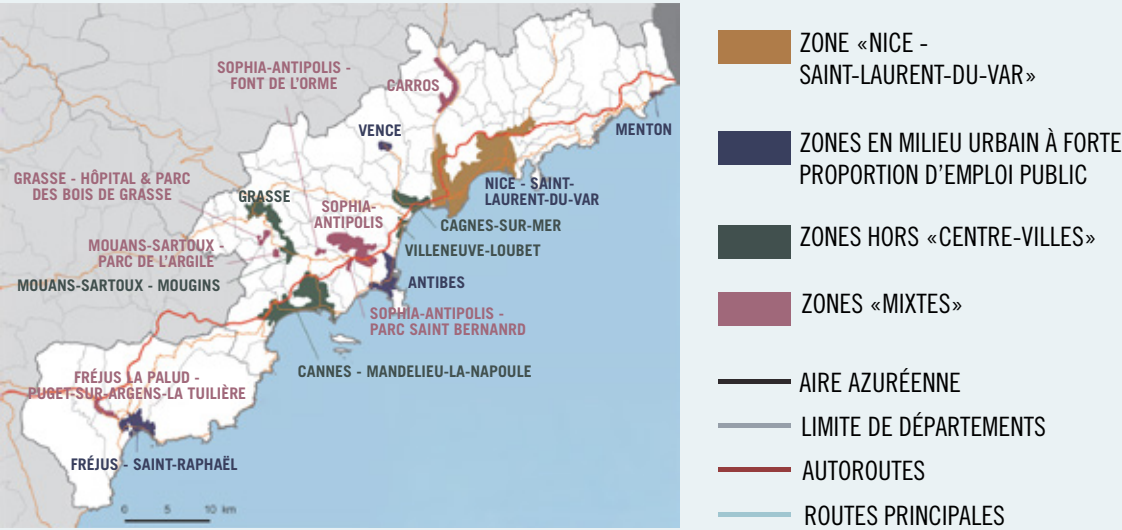
DES DISPARITÉS SOCIALES IMPORTANTES,
UNE PAUVRETÉ PLUTÔT CONCENTRÉE SUR LES
TERRITOIRES LITTORAUX

Le département des Alpes-Maritimes est le département le plus riche, mais aussi le plus disparitaire de la région. Si le territoire se caractérise par un revenu médian annuel (23 460€) inférieur à la moyenne nationale (24 330€), mais supérieur à la moyenne régionale (22 820€)¹³, il présente aussi le 9ème écart interdécile¹⁴ du pays : 3,8¹⁵, en très légère augmentation depuis 2012 (3,7).

En zoomant, on s'aperçoit que ces moyennes reflètent une réalité bien différente en fonction de l'intercommunalité dans laquelle on se situe. Ainsi, si les territoires marqués par une structure de l'emploi qualifiée - comme Sophia Antipolis - présentent un revenu médian élevé et un rapport interdécile marqué, les territoires disposant d'une bande littorale sont plutôt concernés par des emplois moins qualifiés, en partie tournés vers l'économie présente. Ils affichent ainsi un revenu médian bien plus faible, illustrant une certaine concentration géographique de la précarité.

Les ménages les plus modestes sont, en effet, particulièrement concentrés dans les grands centres urbains (Nice, Cannes, Fréjus...). Ainsi, si le taux de pauvreté départemental s'élève à 16%, il est plus élevé au sein de la Métropole NCA (18%) ou dans la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins (17,5%). Cette pauvreté s'agrège majoritairement au sein des quartiers prioritaires de la ville (QPV) se situant principalement dans les grandes villes du département (Grasse, Nice, Cannes) où vivent près de 74 000 personnes en 2024, soit 6% des habitants du territoire .

313 000 EMPLOIS SALARIÉS DANS LES ZONES DE
CONCENTRATION DE L'EMPLOI DE L'AIRE AZURÉENNE



Source : « Aire azurée - Offre foncière économique : 20 zones de concentration de l'emploi à enjeux », Insee, 2015.

9. La « Silver Economy » représente tous les produits, dispositifs et services destinés à améliorer la qualité et le confort de vie (soins, autonomie, loisirs...) des personnes âgées de 60 ans et plus.

10. Données extraites de l'outil « Data-emploi » de France Travail, 2025.

11. Ibid.

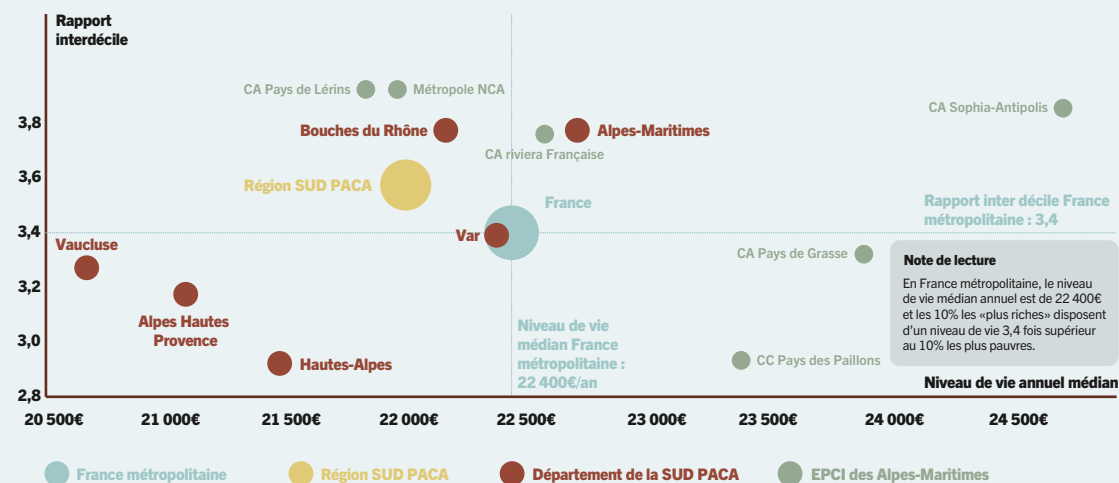
12. 330 000 dans les Alpes-Maritimes (Data-emploi) et 65 000 à Monaco (IMSEE).

13. « Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) – 2021 », Insee, 2024.

14. L'écart interdécile représente l'écart de revenus entre les 10% de ménages les plus aisés et les 10% les plus pauvres.

15. « Observatoire des inégalités 2021 », Insee, 2023.

COMPARATIF DU NIVEAU DE VIE ANNUEL MÉDIAN ET DU
RAPPORT INTERDÉCILE PAR STRATES TERRITORIALES (2020)



Source : « Le niveau de vie le plus élevé de la région dans les Alpes-Maritimes », Agence d'urbanisme azuréenne, 2021.

Le défi croissant de l'accès au logement sur l'un des territoires les plus chers de France

L'ABSENCE DE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE, AUJOURD'HUI CONTRAINTE PAR UN FONCIER LIMITÉ

Sur la bande littorale, l'urbanisation « horizontale » a progressivement été érigée en modèle de développement économique pour les communes reposant sur l'activité résidentielle et touristique, se traduisant par une artificialisation des sols toujours plus importante. Conséquemment, la tâche urbaine¹⁷ sur le territoire a été multipliée par 2,4 de 1970 à 1999 alors que l'évolution de la population n'a crû que de 28% sur la période, atteignant 1 011 326 habitants en 2024¹⁸. Cette absence de corrélation entre consommation foncière et augmentation de la population s'illustre par le développement important d'un parc de résidences secondaires, dont la cause principale est à trouver dans l'absence de vision d'ensemble de l'aménagement du territoire et de contrôle sur les opérations privées par le passé¹⁹.

Les Alpes-Maritimes sont ainsi caractérisées par une proportion importante de résidences secondaires (25%), bien plus élevée que la moyenne nationale (10%)²⁰. Ce phénomène est encore plus visible lorsque l'on zoome à l'échelle des EPCI azuréens : en 2021, la part de résidences secondaires était de 39,4% à Estérel Côte d'Azur Agglomération, de 38% dans la CA Cannes

Pays de Lérins et de 42% dans la CA Riviera Française²¹. En effectifs, la majorité des résidences secondaires se situent sur le littoral (73%, contre 14% dans le Moyen-Pays et 13% dans le Haut-Pays), où se situent également la majorité des emplois et des actifs.

Ce paradigme d'urbanisation est aujourd'hui largement contraint par les limites topographiques du territoire. Ainsi, entre 2012 et 2018, le taux d'évolution de l'artificialisation des sols du département n'est que de 0,2%, soit la plus faible évolution de la région (0,9% en moyenne)²². Cette très faible consommation foncière dans les années récentes s'explique par des fortes contraintes liées aux risques naturels (inondations, feux de forêt, mouvements de terrain, risques sismiques...) qui se traduisent par un panel réglementaire important (loi montagne, loi littoral, Plan de prévention des risques : inondation, sismique, incendie...).

Ainsi, le peu de foncier disponible contraint les possibilités de construction à proximité du littoral, et ce alors que la concentration géographique des emplois pousse les actifs à habiter au plus près de ces communes : ainsi, les deux tiers des habitants du département vivent dans des communes ne couvrant que 6% de l'espace des Alpes-Maritimes.

17. La tâche urbaine permet de spatialiser l'espace urbanisé sur le temps. Elle se calcule en agglomérant les bâtiments proches à moins de 50 mètres.

18. « Séries historiques du RP, exploitation principale – 2022 », Insee, 2025

19. Alice Delaleu, « 10 ans plus tard, où en est Nice Ecovallée ? », Chronique Architecture, 31 mars 2020.

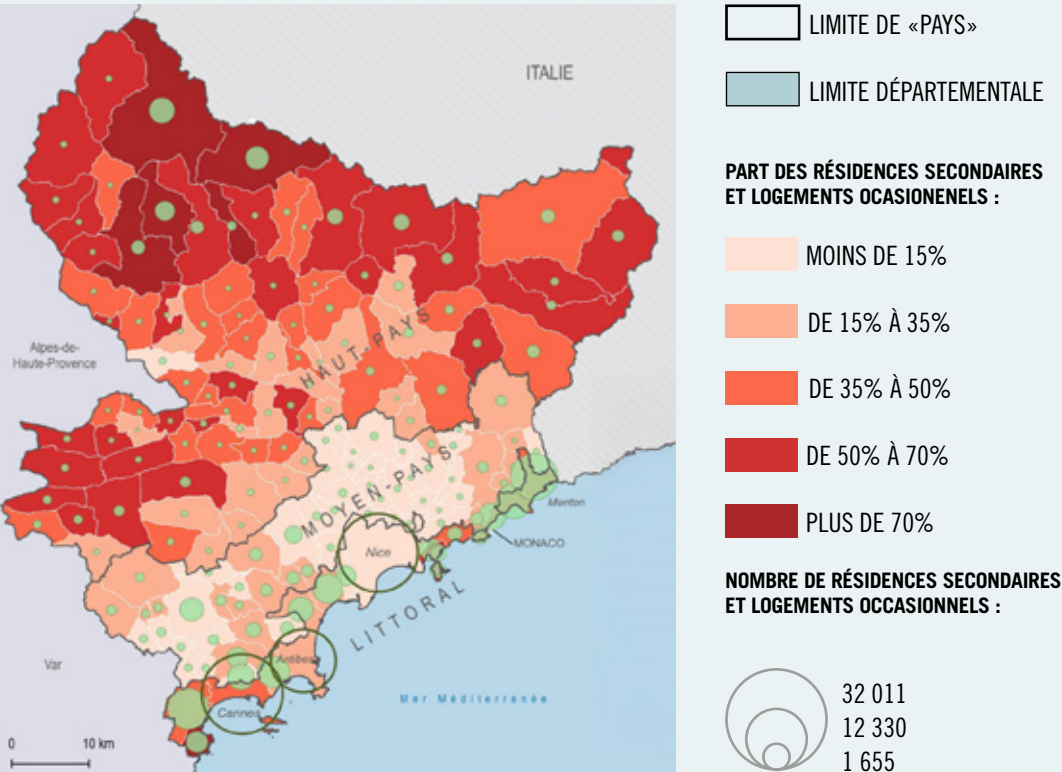
20. « Logement en 2021 – Département des Alpes-Maritimes », Insee, 2024.

21. Données extraites de l'outil « Connaissance du territoire » de la Région sud, 2025.

22. En outre, ce chiffre est pratiquement nul sur le littoral azuréen puisque ce taux est tiré vers le haut par les territoires du moyen et du moyen-pays. Sur les 6 EPCI du département, dans la période précitée, seule la communauté de communes (CC) Alpes d'Azur voit ses sols artificialisés augmenter de 29,7%, le deuxième taux le plus élevé étant la communauté d'agglomération (CA) du Pays de Grasse avec 0,2%.

16. Données extraites de l'outil « Cartographie des quartiers prioritaires de la ville » de l'ANCT, 2025.

PART DES RÉSIDENCES SECONDAIRES
ET OCCASIONNELLES PAR COMMUNE EN 2021



Source : « Plus d'un quart de résidences secondaires parmi les logements », Agence d'urbanisme azuréenne, 2025

EN CONSÉQUENCE, UN COÛT DU LOGEMENT
PARMI LES PLUS ÉLEVÉS DE FRANCE

Hors spécificités locales, les difficultés liées au coût et à l'accessibilité du logement s'expliquent aussi par un contexte national structurellement en crise.

23. « Les chiffres de la promotion privée au 4e trimestre 2024 et bilan annuel », Fédération des promoteurs immobiliers, 2024.
24. « Bilan de l'année immobilière, 1ères tendances pour 2024 », Conseil supérieur du notariat, janvier 2024.
25. « Panorama des prêts à l'habitat des ménages », Banque de France, mars 2024.
26. « Rapport d'information sur la crise du logement », Sénat, commission des affaires économiques, avril 2024.
27. « L'état du mal-logement en France », Fondation pour le logement, 2023.
28. « Recensement de la population (RP) 1990 dépouillement exhaustif – RP1999 à RP2022 exploitations principales », Insee, 2025.

CRISE NATIONALE DU LOGEMENT : LES DÉTERMINANTS

En 2024, à l'échelle nationale, on constate : une chute des volumes de la construction neuve par rapport à 2022 : -24% de permis de construire (373 000), -22% de mises en chantier (287 000), -26% de réservations de logements neufs (80 500)²³ ; une baisse des transactions dans l'ancien : -22% entre 2023 et 2024²⁴ ; une baisse de plus de moitié de la production de crédit immobilier entre 2022 et 2024²⁵ ; une chute des offres de location longue durée de 36% entre 2022 et 2024²⁶. Pourtant, plus de 4 millions de personnes sont considérées comme mal-logées, dont plus d'un million sans logement personnel²⁷.

Sur le long terme, on observe une chute de la rentabilité des investissements locatifs causée par des prix de l'immobilier augmentant bien plus vite que les loyers. Cette décorrélation, qui s'observe à compter des années 2010, s'explique par les taux très bas qui furent pratiqués par les banques centrales pour soutenir la croissance. Les loyers, eux, ont globalement suivi le rythme de progression des revenus des ménages. En parallèle, les besoins en logement ne cessent d'augmenter : entre 1990 et 2025, la population française a crû de près de 11 millions alors que le nombre moyen d'occupants par logement est passé de 2,59 à 2,15 sur la même période²⁸.

À plus court terme, cette situation est accentuée par une concomitance entre une inflation législative et réglementaire qui pèse sur la construction (loi SRU, dispositif zéro artificiali-

sation nette, RE2020...) et la location (interdiction de location des passoires thermiques) et une pression financière accrue sur les bailleurs privés et sociaux :

- Réduction du loyer de solidarité (RLS) en compensation de la baisse des Aides personnalisées au logement (APL), résultant en une perte sèche de 1,3 Md€/an pour les bailleurs sociaux ; retrait de l'Etat du Fonds National des Aides à la Pierre (FNAP), augmentant le coût d'équilibre des opérations immobilières ;
- Relèvement du taux de TVA sur les opérations de logement social de 5,5 à 10% hors QPV, augmentant de plusieurs milliers d'euros le coût des logements ;
- De nombreux prélèvements opérés sur le budget d'Action logement pour un total de près de 4 Md€ depuis 2017 ;
- Arrêt du Pinel²⁹ au 1er janvier 2025 sans mécanisme de remplacement ; réduction de l'APL-accession (dispositif d'aide au remboursement de crédit immobilier) et du prêt à taux zéro...

Enfin, la conjoncture internationale est venue aggraver ce phénomène :

- Hausse des taux d'intérêt à compter de 2022 (de 1 à environ 4%) toujours pas revenus à leurs niveaux pré-crise³⁰ ;
- Inflation des coûts de construction depuis 2022 du fait de matériaux (acier, cuivre, béton, verre) particulièrement touchés par l'inflation et qui pénalise les constructeurs à hauteur d'environ 20%.

29. Dispositif d'exonération d'impôt sur les investissements dans les logements neufs destinés à la location sous certains critères (zone tendue, logement collectif, bonne isolation, loyer plafonné...).

30. Ce renchérissement du coût du crédit immobilier a ainsi fait perdre environ 25% de leur pouvoir d'achat immobilier aux acheteurs potentiels. L'OIH chiffrerait ainsi qu'à salaire égal, les acheteurs ont perdu l'équivalent d'une pièce entre 2020 et 2025.

Mais la qualité de vie à la base de l'attractivité du territoire azuréen constitue autant son atout principal qu'une source de fragilité supplémentaire en matière de logement, le territoire souffrant d'une pression foncière et immobilière importante. La rareté faisant le prix, la pression foncière fait de Nice la deuxième ville la plus chère du pays pour l'achat d'un appartement dans l'ancien (derrière Paris et devant Lyon) et la seule à ne pas avoir connu de baisse de prix sur l'année 2024 contre -3,9% en moyenne nationale, -8,6% pour Lyon, -7,5% pour Bordeaux ou -3% pour Marseille³¹.

Le parc de logements apparaît par ailleurs complètement saturé, illustré par un recul de 60% de l'offre locative depuis 2021³². Cette situation représente un frein à son dynamisme économique : près de 20% des chefs d'entreprise du territoire expliquent avoir vu leurs projets de recrutement freinés ou compromis faute de logement disponible. Cette situation devrait par ailleurs s'aggraver : la concomitance entre l'interdiction de mise en location, depuis janvier 2025, des logements classés F ou G (8% des logements des Alpes-Maritimes étant concernés par cette classification d'après l'ADEME³³) et la suspension du dispositif MaPrimeRénov devrait mécaniquement diminuer l'offre de logements disponibles à la location.

UNE OFFRE DE LOGEMENT SOCIAL QUI PEINE À SE DÉVELOPPER, RENCHÉRISANT LE COÛT DU LOGEMENT LIBRE DE PLUS EN PLUS INACCESSIBLE AUX ACTIFS

L'offre de logement social, dont les prix sont encadrés par la loi, apparaît particulièrement faible sur le territoire azuréen, et ce alors que 70% de la population y est éligible. Les com-

munes peinent à répondre aux standards imposés par la loi Solidarité et renouvellement urbain (dite « loi SRU »), soit un taux de 20% à 25% de logements sociaux pour les communes de plus de 3 500 habitants. Ainsi, en février 2024, le préfet des Alpes-Maritimes prononçait la carence de 33 communes, les condamnant ainsi à des amendes pour un total de 11,4 millions d'euros. Pour la ville de Nice, malgré une progression de 10,4% en 2008 à 13,3% en 2022, on dénombre 20 000 demandeurs et plus de 26 000 à l'échelle de la métropole. Le déficit d'offre de logement social sur le territoire azuréen se chiffre ainsi par l'un des taux de pression³⁴ les plus élevés de France avec 16 demandes pour une attribution en 2024³⁵.

Cette faiblesse du parc social s'explique en grande partie par la rareté du foncier disponible, qui en renchérit mécaniquement le prix. Ainsi, l'Observatoire de l'Immobilier d'Habitat Côte d'Azur indique que le foncier dans les Alpes-Maritimes compte pour 30 à 35% du coût d'une opération immobilière, contre 10 à 15% dans les autres régions. Dès lors, les opérations immobilières comportant une part de logements sociaux – ces logements se construisant donc à perte sans compensation publique – entraînent une péréquation qui renchérit mécaniquement le coût du logement libre. Plus concrètement, sur une opération de 100 logements, en l'absence d'intervention publique permettant d'équilibrer l'opération, la production de 30 logements sociaux est rendue possible par la mise en vente à surprise des 70 autres logements.

Or, pour répondre à la demande en matière de logement, les documents de programmation territoriale estiment les besoins à 5 000 logements par an^{36/37}. Malgré une baisse constatée

	PERMIS DE CONSTRUIRE DÉLIVRÉS	MISE EN CHANTIER
AVRIL 2020 – AVRIL 2021	6 800	6 100
AVRIL 2021 – AVRIL 2022	6 500 (-4,5%)	6 000 (-1,5%)
AVRIL 2022 – AVRIL 2023	7 250 (+11%)	5 700 (-5%)
AVRIL 2023 – AVRIL 2024	5 900 (-18,5%)	3 800 (-33%)
AVRIL 2024 – AVRIL 2025	3 890 (-34%)	5 100 (+37%)

Source : Données extraites de la base de données SITADEL « La construction mensuelle de logements neufs dans les Alpes-Maritimes », 2025.

sur la période 2023-2024, on pourrait penser initialement que les chiffres de la construction neuve atteignent cet objectif :

Mais comme explicité précédemment, la croissance du prix des logements libres produits les rend progressivement inaccessibles pour une majorité d'actifs. Ainsi, la production tend plutôt à alimenter le parc de résidences secondaires : entre 1999 et 2021, elles représentent plus de 50 000 logements sur les 122 000 construits dans les Alpes-Maritimes, soit plus de 40%. A titre de comparaison, sur les 170 000 logements construits dans le Var, seuls 26 000 sont des résidences secondaires (15%)³⁸.

À ceci s'ajoute une situation croissante de transfert d'usage dû au poids en augmentation des locations saisonnières : parmi les dix villes françaises comptant le plus de meublés touristiques, trois sont situées sur le littoral azuréen, à savoir Cannes, Nice et Antibes (les deux premières constituant même le podium avec Paris)³⁹. En 2022, 7,6 millions de nuitées étaient enregistrées dans les Alpes-Maritimes, soit un tiers des nuitées régionales. Nice est par ailleurs la 6ème destination européenne, et 70% de ces réservations se situent dans les quartiers les plus touristiques (Promenade des Anglais, Vieux Nice). Selon l'Insee, le taux de fonction touristique – 92 lits touristiques pour 100 habitants en 2021 – est ainsi trois fois plus élevé sur les Alpes-Maritimes qu'en France métropolitaine.

36. PLH Métropole Nice Côte d'Azur = 2800 logements neufs/an ; PLH Cannes Pays de Lérins = 674 logements neufs/an ; PLH Pays de Grasse = 750 logements neufs/an ; PLH Sophia Antipolis = 300 logements/an ; PLH Riviera Française = 525 logements/an.

37. Ces chiffres prennent en compte la question de la résorption du mal-logement (environ X personnes vivent dans X logements indignes), les besoins futurs (liés à la croissance démographique et au desserrement de la taille des ménages) et aux besoins en matière de logements sociaux

38. « Séries historiques du RP, exploitation principale – 2021 », Insee, 2024.

39. « Territoire azuréen : ambitions 2040 », Institut Montaigne, novembre 2022.

31. « Bilan de l'année immobilière, 1ères tendances pour 2024 », Conseil supérieur du notariat, janvier 2024.

32. « Immobilier Côte d'Azur : entre tensions et stabilisation », CCI Alpes-Maritimes, 2025.

33. Données extraites de l'outil « DPE dans les Alpes-Maritimes » de l'ADEME, 2022.

34. Ce taux renvoie au rapport entre demandes et attributions de logements sociaux.

35. Métropole Nice Côte d'Azur, « PLH 2024-2028 – Bilan du PLH 2017-2022 », 2023.

Cumulés, ces deux phénomènes illustrent la difficulté à résorber la crise du logement à l'échelle du territoire. Le coût du foncier, causé par sa rareté, mène à une augmentation continue des prix du logement que le développement du parc social participe à accentuer. Face à l'impossibilité de louer ou de vendre ces logements libres à des résidents, le parc de résidences principales perd du terrain face au parc de résidences secondaires et de meublés touristiques, à la rentabilité plus élevée. Cette attrition participe elle-même à accentuer la rareté du foncier, auto-entretenant la hausse mécanique des prix...

DES ENJEUX DE RÉNOVATION IMPORTANTS

Le parc privé des grands centres urbains du territoire se caractérise par l'ancienneté de son bâti : près de 46% des logements du département ont été construits avant 1970, près de 78% avant 1990 (à titre de comparaison, ces chiffres s'élèvent respectivement à 38% et 66% dans le Rhône⁴⁰). Ce vieillissement entraîne

des problématiques de vétusté et d'isolation, dont l'ampleur peut se mesurer à travers notre enquête menée dans le cadre de ce rapport.

Les travaux de rénovation nécessaires, parfois importants, alimentent une vacance structurelle de long terme. Ainsi, le taux de logements vacants⁴¹ est particulièrement important dès lors que l'on s'approche du centre-urbain de Nice : il est de 8,4% dans les Alpes-Maritimes (contre 8,1% en moyenne nationale), de 11,6% à l'échelle de la Métropole NCA et de 14% pour la seule ville de Nice⁴². Conséquemment, la lutte contre l'habitat indigne est particulièrement prégnante dans les Alpes-Maritimes, considéré comme l'un des six départements étant les plus exposés du territoire national.

Pour lutter contre l'habitat dégradé, sont notamment mis en œuvre les dispositifs traditionnels de l'ANAH : Programme d'intérêt général (PIG) et Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), majoritairement concentrés dans le centre-ville de Nice, mais aussi dans le centre

de Grasse, à Saint-Laurent-du-Var et à l'Ouest de Cannes⁴³. Mais les bilans « habitat privé » de la DREAL PACA soulignent chaque année des résultats en-deçà des objectifs à l'échelle des Alpes-Maritimes (malgré un nombre d'opérations de rénovations qui augmente à l'échelle régionale) ainsi qu'une sous-utilisation marquée des dispositifs privés d'aide à la rénovation (type MaPrimeRénov) sur le territoire⁴⁴.

En raison du coût et de la rareté du logement, une part importante d'actifs est contrainte de s'éloigner toujours plus des principaux pôles d'activité pour se loger dans le moyen-pays. Mais ce territoire est particulièrement enclavé et mal desservi, rendant ces populations bien souvent dépendantes de l'automobile et devant emprunter des axes saturés, soulignant la nécessité d'une réflexion plus globale de l'aménagement du territoire.

PARC DES RÉSIDENCES PRINCIPALES
AYANT BÉNÉFICIÉ DE MAPRIMERÉNOV' (2021-2024)



Source : « Rénovation de l'habitat privé Bilan de l'Anah dans la région PACA pour l'année 2024 », DREAL PACA, 2025.

40. « Logement dans le Rhône », Insee, 2023.

41. Selon l'Insee, un logement vacant est un logement inoccupé se trouvant dans l'un des cas suivants :

- proposé à la vente, à la location ;
- déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation ;
- en attente de règlement de succession ;
- conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés ;
- gardé vacant et sans affectation précise par le propriétaire (par exemple un logement très vétuste...).

42. « Logement en 2021 – Département des Alpes-Maritimes », Insee, 2024.

43. Données extraites de l'outil « Cartographie des programmes de rénovation » de l'ANRU, 2025.

44. « Rénovation de l'habitat privé Bilan de l'Anah dans la région PACA pour l'année 2024 », DREAL PACA, 2025.

Des mobilités saturées, frein structurel au développement économique du territoire

Les résidents du territoire azuréen réalisent chaque jour près de quatre millions de déplacements, dont 3,8 millions sont internes au périmètre de l'étude⁴⁵. Il s'étend principalement sur trois « bassins de mobilité » définis par la Région Sud : le bassin N (Est des Alpes-Maritimes), le bassin M (Ouest des Alpes-Maritimes) ainsi que sur l'est du bassin L (Est du Var).

Ces délimitations administratives cachent une forte interconnexion sur l'ensemble du territoire : 39% des déplacements en provenance du bassin M sont à destination du bassin N⁴⁶ et 33% des déplacements du bassin en provenance du bassin N sont à destination du bassin M (notamment Sophia Antipolis) ou de Monaco⁴⁷.

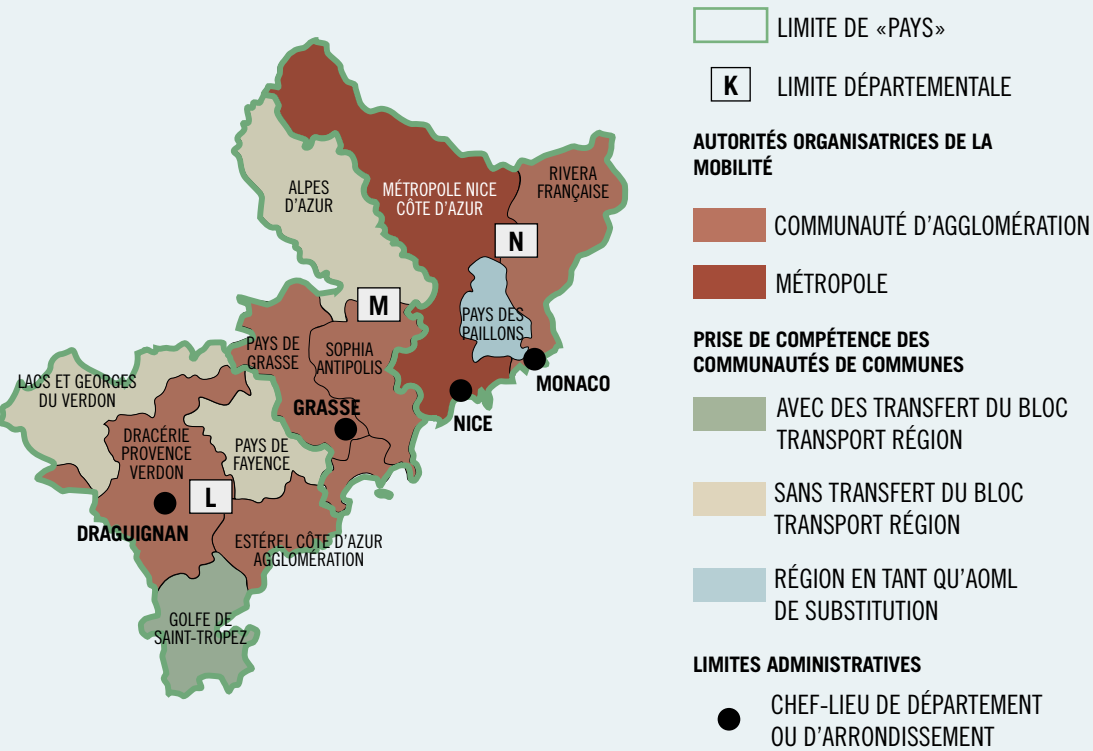
munes de l'Est Var (Montauroux, Fréjus), est à l'origine d'un éloignement croissant entre lieux de vie et pôles d'activité. Ainsi, sur l'ensemble du territoire azuréen, les distances parcourues sont deux fois plus longues que la moyenne de l'ensemble des déplacements quand il s'agit de se rendre sur le lieu d'études supérieures (11,2 km) ou sur le lieu de travail (10,3 km soit +2,2 km en 10 ans)⁴⁸.

DES DÉPLACEMENTS CONCENTRÉS AUTOUR DES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉ, DES MOBILITÉS COLLECTIVES INÉGALEMENT DÉVELOPPÉES SUR CES AXES

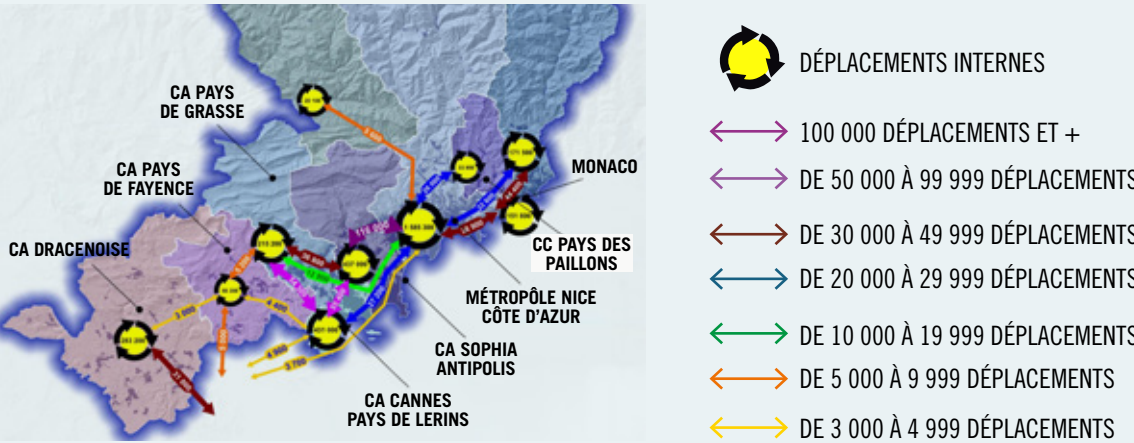
Sans surprise, ces déplacements sont essentiellement concentrés vers les principaux pôles d'activité du territoire. Ainsi, 50 000 personnes se rendent chaque jour à Monaco depuis Nice ou Menton et 75% des travailleurs salariés de la Principauté vivent dans les communes environnantes des Alpes-Maritimes⁴⁹. On constate également des mouvements pendulaires importants, à l'ouest – principalement entre la Métropole Nice Côte d'Azur, Sophia Antipolis, Grasse et Cannes Pays de Lérins, constituant à eux seuls 64% des déplacements du territoire

L'urbanisation continue du littoral a induit un développement d'infrastructures concentrées le long de la côte (A8, A500, ligne ferroviaire Marseille – Vintimille), le relief contraignant leur extension vers le moyen-pays. Or, l'augmentation du coût du logement, qui s'est traduite par une extension des zones résidentielles vers le moyen-pays comme à Grasse ou dans les com-

BASSIN DE MOBILITÉ DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



PRINCIPAUX FLUX DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS (2023)



Source : Cerema, « EMC2 Côte d'Azur - Est-Var – Monaco » (2024)

46. Données extraites de l'outil « Systra - Étude des flux de déplacements », 2017.
47. Ibid.
48. « Enquête Mobilité « Côte d'Azur – Est Var », CEREMA, 2024.
49. Ibid.

Source : « Délibération N°22-0605 - Approbation de la cartographie des bassins de mobilité », Contrat opérationnel de mobilité Région Sud, Annexe 2

45. « Enquête Mobilité « Côte d'Azur – Est Var », CEREMA, 2024.

(83% sur le seul périmètre des Alpes-Maritimes) – et à l’est vers Monaco et Menton.

L’importance de ces flux quotidiens et le développement inégal des mobilités collectives sur le territoire expliquent par ailleurs une dépendance persistante à la voiture dont le travail constitue le principal motif d’utilisation : 61% des déplacements pour se rendre au travail sont réalisés en voiture contre seulement 7% en transports collectifs. En outre, l’autosolisme est prégnant sur les axes domicile-travail avec un taux d’occupation des véhicules s’élevant à 1,04 sur ces trajets⁵⁰. Si la voiture pèse ainsi pour 76% des kilomètres parcourus dans le territoire azuréen, ces chiffres varient assez fortement en fonction du territoire puisque l’agglomération de la Riviera française présente un taux plutôt faible (66%) en comparaison du Pays de Grasse (88%) et du Pays des Paillons (87%). Ces derniers

territoires, plus lointains, restent ainsi structurellement dépendants de l’automobile, avec un taux de motorisation⁵¹ se portant respectivement à 93 et 90%, alors qu’elle n’est que de 65% à Nice. La dépendance à la voiture représente par ailleurs un coût important pour les ménages les plus précaires, soulignée comme l’un des facteurs de refus d’emploi par France Travail⁵².

Par conséquent, le développement des mobilités alternatives apparaît largement insuffisant et inégal à l’échelle du territoire azuréen dès lors que l’on s’éloigne de la métropole niçoise. Ainsi, si 62% des habitants de la Métropole Nice Côte d’Azur possèdent un abonnement de transport en commun, les taux d’abonnés sont bien moindres dans le Pays de Grasse (10%) ou dans l’Est-Var (11%)⁵³, territoires moins pourvus en équipements.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS DU TERRITOIRE

Notre enquête montre que la disponibilité des transports collectifs reste l’enjeu principal pour encourager le report modal.

38% des maralpins interrogés dans notre étude se disent ainsi « globalement insatisfaits » de l’offre de transports en commun existante. Mais ce chiffre cache une disparité à souligner : il tombe en effet à 27% d’insatisfaction lorsque l’on se concentre sur les habitants de Nice alors qu’il est de 46% lorsque l’on interroge les habitants du reste du département, révélant une

offre majoritairement concentrée près de la principale agglomération du territoire.

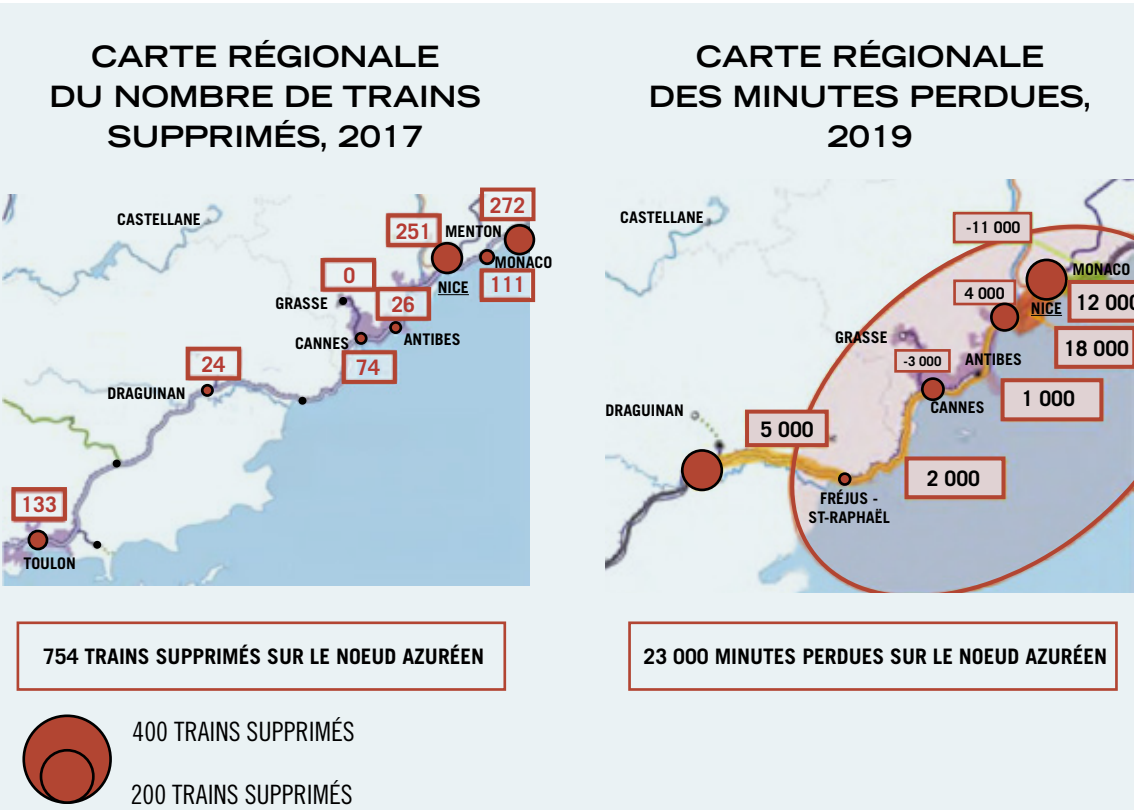
Ainsi, à la question : « prendriez-vous davantage les transports en commun si le réseau proposait... ? », 72% des habitants estiment qu’ils changeraient leurs habitudes si « l’amplitude horaire et la fréquence » de ces transports étaient renforcées. En outre, 66% des interrogés soulignent l’impératif de proposer « une plus grande fiabilité ».

DES INFRASTRUCTURES SATURÉES,
PEU D’ALTERNATIVES CRÉDIBLES À LA VOITURE

Si la métropole NCA dispose d’un réseau de tramway performant (une troisième ligne a d’ailleurs été inaugurée en 2019 desservant 210 000 personnes soit les 2/3 de la population de la ville), les autres modes de transport en commun sont essentiellement concentrés sur la bande littorale et sont jugés insuffisamment développés pour encourager un report modal massif.

Mais les risques naturels, notamment d’éboulements sur les axes Nord-Sud, couplés aux reliefs montagneux, sont des facteurs limitants à un développement plus important de ces

infrastructures. En conséquence, la saturation des axes de déplacement demeure une problématique centrale du territoire du fait des capacités limitées des infrastructures existantes :
- L’A8, qui atteint près de 140 000 véhicules/jour en entrée Ouest de Nice (s’aggravant aussi du fait de flux de transports de marchandises en provenance d’Italie) ;
- Un ratio d’installations ferroviaires à disposition des voyageurs par habitant et un maillage ferroviaire, en comparaison de secteurs comparables (région lyonnaise, région parisienne, Nord...), le plus faible de France. En conséquence, des taux de retards et d’annulations les plus élevés de France et ce malgré une amélioration du réseau entre 2017 et 2019 :



Source : « Dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique – Pièce D », SNCF Réseau, novembre 2021

50. Ibid.
51. Part des ménages possédant au moins une voiture.
52. Audition de France Travail menée par l’Institut Enterritoires, 2025.
53. « Enquête Mobilité « Côte d’Azur – Est Var », CEREMA, 2024.

UN ENJEU MAJEUR : LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES EN DIRECTION
DU BASSIN D'EMPLOI DE MONACO

Pôle d'activité dynamique recensant près de 80 000 emplois fin 2024 (+4,8% par rapport à fin 2023), Monaco illustre parfaitement l'enjeu de la connexion du territoire avec le bassin de vie des Alpes-Maritimes. En effet, l'analyse de la provenance des salariés de la principauté révèle que :

- 80% des salariés habitent dans les Alpes-Maritimes ;
- 16 000 à Nice (27,6%) ;
- 13 000 dans les communes limitrophes : Eze, Roquebrune-Cap-Martin, Cap d'Ail, etc. (22%) ;
- 7 300 à Menton (12,4%)⁵⁴.

Ainsi, 2/3 des actifs du littoral méditerranéen disent rencontrer des difficultés de circulation et de déplacements et 70% voient ces difficultés comme des facteurs de stress et de fatigue dans leur vie personnelle, ce qui occasionne une baisse d'efficacité au travail pour 41% d'entre eux⁵⁶.

DES EFFORTS DE RATTRAPAGE IMPORTANTS,
DES PROJETS EN DÉVELOPPEMENT

Le réseau de tram sera étoffé de deux nouvelles lignes à horizon 2026, la ligne 4 reliant Saint Laurent-du-Var à Cagnes-sur-Mer et la ligne 5 pour Nice – Drap en passant par La Trinité.

Concernant le ferroviaire, la mise en place des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) devrait mener, entre

Ces importants déplacements pendulaires ont pour conséquence un engorgement massif des rames ferroviaires (faisant de la ligne TER Cannes-Monaco la plus fréquentée de France) et de l'A500, principale route d'accès. Les frontaliers ont recours à 45% à la voiture, à 26% au train et à 22% au deux-roues⁵⁵. Or, les solutions mises en place jusqu'ici (augmentation de la fréquence de passage du TER Nice-Menton, développement de bretelles de sortie supplémentaires...) n'ont pas permis un report modal d'ampleur, appelant une réponse plus structurelle.

autres, à un doublement de la cadence des TER entre Cannes et Menton (6 contre 3,5/heure aujourd'hui) et à un doublement de la fréquence des TGV.

En matière de mobilités douces, le département des Alpes-Maritimes a approuvé en 2021 un Plan vélo à hauteur de 62 millions d'euros fixant un objectif de création de 84 km de pistes cyclables supplémentaires à horizon 2028, ce qui porterait le réseau à 319 km. Plusieurs projets en cours de réalisation devraient en outre se concentrer sur la problématique des trajets domicile-travail. Le développement notamment de l'itinéraire EuroVélo8⁵⁷ dans le cadre du Green Deal européen devrait permettre à terme de relier Le Tignet et Menton en voies cyclables et zone 30 en longeant la Méditerranée, pouvant constituer une offre

PROJETS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU FERRÉ À L'ISSUE
DES PHASES 1 ET 2 DE LA LNPCA

RÉGULARITÉ	CAPACITÉ/SERVICES (HEURE DE POINTS)
Amélioration de la fiabilité des circulations grâce à la suppression du croisement des voies : bifurcation de Cannes vers Grasse.	TER : 6 par heure et par sens entre Cannes et Menton en période de pointe (3,5 aujourd'hui).
Possibilité de trains simultanément à quai et pouvant se dépasser en gares de Nice Ville, Nice Aéroport, Cannes Ville et Cannes La Bocca.	Tous les TER directs de Cannes à Menton.
Réorganisation de la gare de Nice Ville permettant de fluidifier le passage des trains.	TGV : 3 TGV ou TER intervalles possibles par heure et par sens (1,5 aujourd'hui).
Amélioration du remisage des trains sur les sites de Nice Saint-Roch et Cannes Marchandises.	Arrêt de tous les TGV et TER intervalles de Nice Aéroport.

Source : « Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – Pièce D », SNCF Réseau, novembre 2021.

alternative pour les personnes travaillant sur le littoral.

UNE GOUVERNANCE FRAGMENTÉE,
COMPLIQUANT L'ORGANISATION DES MOBILITÉS
SUR LE TERRITOIRE

L'absence d'intégration des réseaux de transport – interconnexion insuffisante, changement de tarifs, etc. – entre les différents bassins de mobilité du territoire constitue un frein, souligné par 68% des Maralpins, à l'attractivité du territoire. Si une structure départementale, le Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM), a existé et devait permettre une

coopération au sein d'une instance unique, son fonctionnement a révélé des logiques de concurrence entre les différentes intercommunalités ayant abouti à un morcellement des réseaux et ayant empêché l'émergence de solutions adaptées aux flux de déplacements entre les périmètres administratifs⁵⁸. Depuis sa dissolution en 2017, la gouvernance territoriale en matière de mobilités repose donc sur l'action de six autorités organisatrices des mobilités (AOM)⁵⁹, traduisant un enchevêtrement institutionnel nuisant à l'efficacité des transports publics et à une gestion coordonnée du réseau. Ce manque de mutualisation est largement préjudiciable pour les administrés : lignes s'arrêtant aux frontières des

54. « 33 000 frontaliers travaillent à Monaco, 30% de plus en une décennie », Insee, 2024.
55. « Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – Pièce D », SNCF Réseau, novembre 2021.
56. « Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – Pièce D », SNCF Réseau, novembre 2021.

57. Site web du département des Alpes-Maritimes, « Plan vélo », 2024.
58. COURTEIX Julian, « L'organisation interterritoriale des transports publics dans les Alpes-Maritimes (2008-2018) : Conflits d'acteurs, empilement et discordances des structures politiques » L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, 39, Article 39, 2020.

intercommunalités, faible interconnexion des moyens de transport, billettique commune peu développée, etc.

En l'absence de syndicat unique, les coopérations territoriales se font désormais à la marge. Une seule structure de coopération a vu le jour sur le territoire, rassemblant quatre EPCI de l'ouest des Alpes-Maritimes (CA Sophia Antipolis, CA Cannes Pays de Lérins, CA Pays de Grasse et CC Alpes d'Azur) au sein du pôle métropolitain Cap Azur, bâti sur le périmètre du bassin de mobilité M (cf. figure 8). Celui-ci a pour objectif « de mettre en place des actions communes, de renforcer le dialogue entre les partenaires et des échanges d'expériences et de bonnes pratiques. »⁶⁰, cette coopération s'étant notamment illustrée par la mise en place d'une intermodalité entre les différents opérateurs de bus depuis 2022⁶¹ à l'aide de l'application « Compagnon mobilité », regroupant les différentes données de déplacement des trois réseaux de transports du territoire (Sillages, Palm Bus et Envibus). A l'inverse, la coopération

entre les différentes intercommunalités dans le bassin de mobilité N est très limitée. En outre, le CC Pays des Paillons, alors qu'elle constitue un point de passage obligé entre Nice et la côte Est du territoire, ne s'était pas emparée de la compétence mobilité au 1er janvier 2024, laissant la main à la région.

Cette situation induit de fait des effets de coupure importants entre les intercommunalités – et particulièrement entre les deux bassins de mobilité du département – alors que le littoral azuréen présente les traits d'un espace urbain continu et d'un bassin de vie partagé, l'analyse des flux domicile-travail révélant que de nombreux usagers sont contraints de traverser plusieurs périmètres institutionnels de manière quotidienne. Ce manque de mutualisation est donc particulièrement préjudiciable pour les administrés puisque les lignes de tramway et de bus tendent à s'arrêter aux frontières des EPCI et que l'interconnexion entre réseaux reste trop limitée.

FOCUS : LA RÉFORME DE LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS INDUITE PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

Votée à l'Assemblée nationale en 2019, la loi LOM tirait le constat d'une forte dépendance à la voiture individuelle qui pèse à la fois sur le pouvoir d'achat des ménages les plus précaires et sur les objectifs nationaux en matière de transition écologique. Cette situation s'explique notamment par une politique des transports jusqu'ici concentrée quasi uniquement sur les grands projets comme les lignes TGV, au détriment des mobilités quotidiennes.

Parmi les nombreuses mesures introduites par la loi, le rôle des autorités organisatrices des mobilités (AOM) est renforcé et généralisé à l'ensemble du territoire avec pour objectif de ne laisser aucune zone blanche. Concrètement, l'intercommunalité devient l'échelon chef de file privilégié afin d'organiser les mobilités sur son territoire, tout en laissant aux régions la possibilité d'occuper cette position par défaut.

Ainsi, en avril 2024, 747 intercommunalités sont AOM⁶².

Les régions restent AOM régionales (AOMR), compétentes pour les services d'intérêt régional (tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM), notamment les TER. Elles sont par ailleurs chargées d'animer la coopération entre les différentes AOM territoriales pour que les projets soient cohérents avec les dynamiques de déplacement identifiées, regroupées en des « Bassins de mobilité »⁶³.

Cette gouvernance partagée se structure à travers les « Contrats opérationnels de mobilités », co-produit entre la région et les acteurs des bassins de mobilité faisant le lien entre les différents « Plans de mobilités », feuilles de route produites par les AOM.

Les premiers « contrats opérationnels de mobilité » concernant le bassin de mobilité M (Ouest des Alpes-Maritimes) et N (Est du département des Alpes-Maritimes) devraient entrer en vigueur à la suite de la délibération du Conseil départemental du 27 juin 2025⁶⁴. Toutefois, l'analyse de la participation des acteurs aux instances d'élaboration de ces documents de

programmation indique une absence quasi systématique des territoires limitrophes (intercommunalités du bassin N aux réunions du bassin M, et ainsi de suite), révélant une faible culture de coopération en matière de gouvernance des projets de mobilité⁶⁵.

59. Métropole NCA (Ligne d'Azur) ; CA Sophia Antipolis (Envibus) ; CA Cannes Pays de Lérins (Palm bus) ; CA Pays de Grasse (Sillages) ; CA Riviera Française (Zest'Bus) ; CC Pays des Paillons via la région qui fait office d'AOM locale.
60. Site web de l'Agglomération Sophia Antipolis, « Pourquoi un pôle métropolitain ? », 2018.
61. Délibération n°12 du Conseil départemental des Alpes-Maritimes « Infrastructures routières et transports - mesures diverses », p. 119, 27 juin 2025.

62. « Interview croisée - Territoires et gouvernance des mobilités – Michel Neugnot pour Régions de France et Antoine Chéreau pour Intercommunalités de France », CEREMA, avril 2024.
63. L'échelle de Bassin de mobilité est représentative de la « mobilité du quotidien » (notamment des déplacements domicile-travail », dépassant les frontières administratives des intercommunalités.
64. Délibération n°12 du Conseil départemental des Alpes-Maritimes « Infrastructures routières et transports - mesures diverses », p. 119, 27 juin 2025.
65. Ibid., p.330 – p.587.

PRIORITÉ

O1

Diminuer le coût du logement pour les actifs

L'impossibilité pour une part croissante d'habitants de se loger près des centres-villes complexifie l'accès à l'emploi, aux études et aux services publics.

Dès lors, rendre plus abordable le coût des logements à proximité des bassins d'emploi répond à une exigence en matière de qualité de vie. C'est aussi un besoin crucial pour les employeurs qui peinent à attirer les candidats et à maintenir leurs effectifs. Toutes les entreprises et les administrations, quelle que soit leur taille, y sont confrontées : « Près de 20% des chefs d'entreprises azuréens ont vu leurs projets de recrutement freinés ou avortés faute de proposition de logement sur le territoire. Près de 9 entreprises sur 10 rencontrent des problématiques pour loger leurs salariés dans les Alpes-Maritimes, 77% des employeurs ont vu des candidats partir parce qu'ils n'avaient pas trouvé de solution pour se loger.⁶⁶»

Or, de nombreuses mesures pourraient être mises en place pour participer à une diminution générale du coût du logement sur le territoire, tout en ciblant plus efficacement les actifs, essentiels à son développement économique.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS DU TERRITOIRE

Notre enquête révèle que le prix des logements sur le territoire représente la priorité principale des habitants.

À la question « pour vous, quelles doivent être les priorités des pouvoirs publics locaux dans

les Alpes-Maritimes en matière de logement ? », ceux-ci répondent en effet à près de 48% « réduire ou limiter le coût du logement », soit 8 points de plus que la deuxième priorité qui est de « faciliter l'accès à la propriété ».

PROPOSITION 1

ACCÉLÉRER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX (LLS) EN ASSOUPPLISSANT LE CADRE FISCAL TOUT EN CIBLANT PLUS LARGEMENT LES ACTIFS

La difficulté de développer le parc social azuréen est en partie due à la concomitance entre un coût du foncier important, à une

diminution des fonds propres des bailleurs sociaux (Réduction du Loyer de Solidarité - RLS - pour compenser la baisse des Aides personnalisées au logement – APL -) et à une augmentation des coûts des opérations (retrait de l'Etat de la Fondation Nationale de l'Aide à la Pierre – FNAP -, relèvement du taux de TVA de 5,5% à 10% pour les logements sociaux hors-QPV, etc.).

66. Isabelle Auzias, « A Cagnes-sur-Mer, ces entreprises qui s'impliquent dans le logement de leurs salariés », Tribuqa, 28 juillet 2025.

LA CARENCE SRU : UNE DOUBLE PEINE AUX CONSÉQUENCES
QUI AFFECTENT LE LOGEMENT LIBRE

Les communes déficitaires au titre de la SRU ont pour obligation légale de rattraper leur retard. Elles sont soumises à un prélèvement annuel proportionnel à leurs ressources fiscales et à la teneur du déficit, mais les montants investis dans des logements sociaux sont déductibles de celui-ci.

En cas de non-respect des objectifs triennaux, le préfet de département peut établir un constat de carence. Ce constat entraîne plusieurs conséquences, dont les principales nous concernant : une majoration des pénalités appliquées aux communes (jusqu'à 5 fois le montant initial) et l'obligation pour toutes les opérations de construction de plus de 12 logements ou de plus de 800 m² de comporter au moins 30% de logements sociaux.

Pour les communes carencées au titre du SRU, l'équilibre économique des opérations est de plus en plus fragile et contraint les promoteurs à augmenter, en compensation, le prix des logements libres construits par un phénomène de péréquation. Cette situation a deux corollaires : un transfert d'usage de ces logements, trop coûteux pour être acquis par des actifs du territoire, et alimentant ainsi le parc de résidences secondaires ou de meublés touristiques ; et un retrait croissant des investisseurs locatifs, contraints par les réglementations de ces meublés touristiques (quotas, compensation, etc.) et pour qui la location à l'année apparaît peu rentable compte tenu du prix d'achat, entraînant un abandon de 30% des opérations immobilières faute de commercialisation suffisante⁶⁷.

Dès lors, un soutien réaffirmé au développement du parc social semble nécessaire. Celui-ci pourrait se concrétiser à travers plusieurs mesures citées dans nos auditions :

- La généralisation du taux réduit de TVA à 5,5% sur les ventes de logement sociaux sur l'ensemble des « zones tendues » près des zones d'emploi, actuellement réservé aux opérations situées dans les QPV ;
- Etendre ce taux réduit de TVA, pour l'heure réservé aux logements financés au titre du Prêt Locatif Aidé Intégration (PLAI) à ceux financés au titre du Prêt Locatif Social (PLS), pour diminuer par la même occasion l'impact sur le prix des logements libres ;
- La suppression de la RLS qui mine les fonds propres des bailleurs sociaux à hauteur de 1,1 Md€/an depuis 2018 ;
- Un réengagement progressif de l'Etat et des collectivités locales dans les aides à la pierre déductibles des pénalités SRU en échange d'une contractualisation avec les bailleurs sur des objectifs en matière de construction, d'objectifs d'attributions et de garantie d'entretien.

PROPOSITION 2

EXPÉRIMENTER L'INTÉGRATION DU LOGEMENT
INTERMÉDIAIRE (LLI) DANS L'ARTICLE 55
DE LA LOI SRU POUR EN FAVORISER LE
DÉVELOPPEMENT ET SANCTUARISER SON
STATUT

La crise du logement ne se réduit pas au logement social. Une majorité d'actifs aux revenus modestes ne disposent pas d'une situation qui leur permet de s'aligner sur les prix du marché locatif, mais ne sont pas non plus considérés

comme prioritaires à l'attribution d'un logement social : « un quart des salariés maralpins touchent moins de 1 500€ net par mois, la moitié moins de 2 000€... Dans ces conditions, se loger – à des prix abordables – est devenu un véritable défi »⁶⁸.

Pour ces ménages, le développement du logement locatif intermédiaire (LLI) apparaît comme une véritable solution, alors qu'il ne représente aujourd'hui que 3% du total des logements « abordables » produits.

LE LOGEMENT LOCATIF INTERMÉDIAIRE (LLI)

Le logement locatif intermédiaire (LLI) est un loyer encadré, inférieur au prix du parc privé (15 à 20% moins cher environ) mais n'étant pas considéré comme du social. Les bailleurs sociaux peuvent produire du LLI à hauteur de 10% maximum de leur parc pour équilibrer leur offre, la rendre plus acceptable aux yeux des riverains, etc.

Dans un objectif de mixité sociale, le LLI doit nécessairement être intégré dans des programmes comprenant au minimum 25% de surface de logements sociaux, à l'exception des quartiers concernés par le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) et des communes comprenant déjà plus de 25% de LLS.

On distingue ainsi plusieurs types de logements « abordables » (sociaux et intermédiaires) :

- Le « Prêt Locatif Aidé d'Intégration » (PLAI, entre 4,5 et 6€/m²) : le type de logement social le moins cher, à destination des situations d'urgence (DALO) ;
- Le « Prêt Locatif à Usage Social » (PLUS, entre 5 et 6,70€/m²) : à destination des foyers modestes, ils représentent la majeure partie de la production de logements sociaux ;
- Le « Prêt Locatif Social » (PLS, entre 7,7 et 13€/m²) : logements majoritairement produits en zones tendues (surtout en IDF) ;
- Le LLI (entre 8,7 et 17€/m²).

Dans ce cadre, certains bailleurs sociaux proposaient déjà depuis 2022 l'inscription d'objectifs précis en matière de logements intermédiaires dans les PLU et d'intégrer le logement intermédiaire dans les quotas de 25% prévus par la loi SRU, à travers un système

de pondération (5 logements intermédiaires compteraient ainsi comme 1 logement social par exemple). Le maire d'Antibes avait ainsi déclaré, en février 2024, que sa ville et la communauté d'agglomération Sophia Antipolis étaient prêtes à faire l'expérimentation d'un

67. Marc-Philippe Daubresse et Mickaël Cosson, « Pour une relance durable de l'investissement locatif », Rapport remis au gouvernement, juin 2025.

68. Isabelle Auzias, « À Cagnes-sur-Mer, ces entreprises qui s'impliquent dans le logement de leurs salariés », Tribuqa, 28 juillet 2025.

tel dispositif. Tous les nouveaux programmes devaient donc intégrer, en partenariat avec les promoteurs et les bailleurs, du logement intermédiaire faisant l'objet de loyers encadrés.

Une autre solution pourrait être de neutraliser les LLI du décompte SRU des opérations. Concrètement, une opération prévoyant la construction de 100 logements – donc soumise à l'obligation de bâtir 30 logements sociaux – mais qui prévoirait la construction de 10 logements intermédiaires ne serait plus comptabilisée que comme une opération de 90 logements sur lesquels s'appliquerait l'obligation de 30%.

Le développement du logement intermédiaire ne doit pas être considéré comme un dévoiement de la loi SRU. D'une part car en soutenant l'accès au logement des actifs du territoire, il permet de favoriser la mixité sociale à l'échelle même des immeubles, et renforce ainsi l'adhésion des riverains à ces opérations ; et d'autre part car en permettant aux bailleurs d'équilibrer plus facilement leurs opérations immobilières, il participe à une diminution mécanique du prix des logements libres, ce qui permet à son tour de faciliter l'accès au logement pour une série de ménages. En conséquence, le LLI est présenté comme un produit vertueux par l'ensemble des acteurs auditionnés, soulignant par ailleurs la nécessité de le sanctuariser pour assurer une visibilité de long terme et la pérennité de ce genre de produit.

PROPOSITION 3

ACCROÎTRE LA MOBILITÉ AU SEIN DU PARC SOCIAL POUR LUTTER CONTRE SA SOUS-OCCUPATION ET OPTIMISER L'OCCUPATION DES SURFACES

Toutefois, ce soutien à la construction ne pourra, à lui seul, répondre à cette situation de pénurie. En 2017, la Cour des comptes⁶⁹ soulignait déjà un ralentissement préoccupant de la mobilité résidentielle au sein du parc social, résultant en une sous-occupation marquée et par une faible sortie des ménages vers le parc privé : en 2022, le taux de mobilité n'était que de 5,7% dans les Alpes-Maritimes⁷⁰. La rareté et la cherté de l'offre libre sont en effet autant de raisons pour les ménages, désormais au-dessus des plafonds de ressources (environ 10% des locataires), de préférer l'inamovibilité.

Alors qu'à l'échelle nationale, une amélioration du taux de mobilité d'un point représenterait « une offre équivalente à la construction de près de 50 000 logements »⁷¹, plusieurs solutions reviennent régulièrement dans les discussions telles qu'une majoration progressive du supplément de loyer de solidarité (SLS)⁷² pour encourager la mobilité vers le parc privé des ménages disposant des ressources les plus élevées. Dans le cas du territoire azuréen, ces solutions semblent toutefois imparfaites compte tenu de la faiblesse structurelle de l'offre libre.

En revanche, le vieillissement marqué de la population induit d'autant plus une nécessaire réflexion sur l'évolution des besoins des ménages (taille, localisation, accessibilité, diminution de la taille du foyer...) logés dans

le parc social, et donc son occupation effective. Créée à l'initiative de Côte d'Azur Habitat, premier bailleur social du département, la plateforme « échangeLogement06 » mutualise les moyens de sept bailleurs sociaux en permettant aux locataires de trouver des biens adaptés à leurs besoins et d'échanger facilement leur logement avec d'autres locataires via cette plateforme en tenant compte de certaines obligations réglementaires⁷³. Entre septembre 2022 et février 2023, l'expérimentation de ce dispositif a permis d'observer un premier impact positif avec 400 locataires inscrits et déjà 40 échanges de logements validés. Outre la transparence de l'information permise par ce « portail » qui recense les différents types de logement, cette plateforme permet aux locataires d'éviter un certain nombre de démarches administratives complexes.

Pourtant présenté comme un modèle du genre par plusieurs acteurs auditionnés, ce dispositif

n'est que trop peu communiqué institutionnellement (absent notamment des sites Internet du Département ou de la Métropole...) et souffre d'une trop faible médiatisation. Si une réflexion concernant les freins à ces échanges pouvait être menée pour accroître le potentiel de celui-ci (une famille en PLU ne peut par exemple pas échanger avec une famille en PLAI, ce qui limite les possibilités d'appariement), une communication plus proactive pourrait constituer une première pierre au renforcement de la fluidité du parc social.

Ce portail, en permettant de mutualiser l'information liée aux ménages (changement de la composition familiale) pourrait en outre être la première pierre d'une action plus proactive en matière d'incitation à la mobilité de ce parc : incitation au départ via des aides fiscales versées par la CAF ou a contrario une pénalité en cas de suroccupation prolongée d'un logement social...

69. « Le logement social face au défi de l'accès des publics modestes et défavorisés », Cour des comptes, février 2017.

70. William Allaire, « Paca : le parc HLM régional a progressé de 2% en 2022 », Mesinfos, 2024.

71. « Le logement social face au défi de l'accès des publics modestes et défavorisés », Cour des comptes, février 2017.

72. Un supplément de loyer de solidarité (SLS) appelé surloyer peut être réclamé au locataire lorsque le total des revenus des personnes qui habitent le logement dépasse d'au moins 20% les revenus maximums à respecter pour l'attribution d'un logement social.

73. Anthony Borré et Rodrigue Moulin, « Une bourse d'échanges de logements des Alpes-Maritimes ? », Tribuca, février 2025.

“ Le développement plus large du logement intermédiaire, au loyer encadré, permettrait de cibler les jeunes couples, des actifs qui vont s’intégrer sur le long terme dans le territoire.”



**GÉRALDINE
DUMAS**

Directrice régionale
Côte d'Azur - ERILIA

Si la crise du logement est visible au niveau national, elle l'est d'autant plus sur le territoire azuréen. Quels leviers mobilisables voyez-vous pour inverser la tendance ?

Un premier levier serait clairement de faciliter l'obtention des permis de construire. La complétude des dossiers est de plus en plus compliquée car construire est un acte politique. Chaque semaine, un dossier est mis en veille, même si les projets étaient validés. Il faudrait développer les incitations fiscales en ce sens. Enfin, mettre en place une procédure particulière de traitement plus rapide et moins contraignante de l'instruction des permis sur les zones tendues, notamment des projets affichant une majorité de logements

abordables, permettrait d'avancer rapidement là où le logement est d'intérêt général.

Un deuxième levier serait de se pencher sur l'incitation à l'investissement locatif et à la location longue durée, qui permettrait de limiter l'attractivité des meublés touristiques. Une telle politique devrait nécessairement se pencher sur la question de la rentabilité de ce type de location, mais aussi sur la protection des bailleurs. Les procédures d'expulsion sont extrêmement longues, même pour les professionnels du secteur. Ça permettrait aussi de lutter contre un certain nombre de logements vacants, autrement qu'en imposant des taxes.

Peut-on parler de crise du logement social à l'échelle locale ? Comment soutenir le secteur ?

Le foncier est contraint et les projets de construction peuvent inquiéter les riverains. Il faut faire un travail de fond pour refondre les critères d'attributions, trop arbitraires. Le développement plus large du logement intermédiaire, au loyer encadré, permettrait de cibler les jeunes couples, des actifs qui vont s'intégrer sur le long terme dans le territoire. Pour les bailleurs sociaux, ça permet de favoriser un meilleur équilibre des opérations immobilières. Mais pour cela, il faudra l'intégrer dans la loi...

Accroître la mobilité du parc est aussi une solution. Il reste toutefois difficile d'encourager les départs lorsque le marché privé affiche des niveaux de loyers particulièrement élevés. Une plateforme d'échange a été mise en place dans les Alpes-Maritimes pour favoriser ces mobilités. Le dispositif est prometteur, mais encore récent, et manque de recul à ce stade.

Enfin, un réengagement fort de l'Etat et des collectivités est indispensable pour soutenir le secteur sur la durée : aides à la pierre, suppression de la « réduction du loyer de solidarité » qui fragilise les fonds propres des bailleurs...

Quels autres outils voyez-vous pour favoriser l'accès au logement des ménages les plus modestes ?

Je crois beaucoup au Bail Réel Solidaire (BRS), qui permet d'encourager l'accession à la propriété en opérant un démembrement de la propriété du foncier et du bâti, ce qui baisse mécaniquement les prix. Encadré, cet outil empêche la spéculation sur le long terme. Tout comme le logement intermédiaire, c'est un outil qui souffre encore d'un manque important de communication et d'incitation, notamment à destination des communes qui ne voient parfois pas l'intérêt. Inscrire le BRS comme un produit à part entière de la production de logement social devrait être une priorité.

Le véritable enjeu de fond demeure la régulation des prix du foncier, qui continue de progresser malgré la crise que traverse le secteur. Ce phénomène constitue une limite majeure aux politiques publiques menées jusqu'ici. Il serait envisageable, dans certains périmètres définis par les PLU, d'encadrer le foncier afin de faciliter les préemptions et de rendre les opérations plus soutenables. Ce dispositif pourrait s'accompagner d'incitations fiscales ciblées pour les vendeurs, qui ne pourraient plus spéculer. Le sujet est complexe, mais il est absolument déterminant pour l'avenir du logement social.

PROPOSITION 4

FACILITER L'ACCESSION SOCIALE EN INCITANT AU DÉVELOPPEMENT DU BAIL RÉEL SOLIDAIRE (BRS)

Dans un rapport publié en août 2025, l'Institut Montaigne rappelle que « l'accession à la propriété reste l'objectif résidentiel par excellence des classes moyennes, une aspiration à la fois concrète et symbolique, au carrefour de la réussite sociale, de l'émancipation et de la sécurité financière. Pour 73% des Français, devenir propriétaire avant la retraite est

un impératif, et 70% considèrent cet achat comme une étape de vie importante, presque un passage obligé⁷⁴.

Or, l'écart entre les générations s'est creusé. La flambée des prix du foncier et de l'immobilier, la hausse des taux d'intérêt et la stagnation des salaires sont autant de freins à l'accession à la propriété. Sur le territoire azuréen, la pression foncière particulièrement forte et la concurrence entre résidents secondaires et permanents mettent en exergue cette difficulté croissante.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS DU TERRITOIRE

Alors que 62% habitants déjà propriétaires expliquent que le devenir fut « facile », ce chiffre chute drastiquement pour les locataires actuels : ils sont en effet 87% à décrire qu'envisager de devenir propriétaire est « difficile ». En conséquence, à la question

« pour vous, quelles doivent être les priorités des pouvoirs publics dans les Alpes-Maritimes (région, département, métropole, villes...) en matière de logement ? », 40% des interrogés répondent « favoriser l'accès à la propriété », soit le deuxième choix le plus plébiscité.

Dispositif opérationnel depuis 2017, le BRS permet à des ménages, sous conditions de revenus, de devenir propriétaires d'un logement neuf, à prix maîtrisé, en zone tendue.

Le BRS dissocie en effet le foncier (qui appartient à un Organisme Foncier Solidaire [OFS], structure à but non lucratif) et le bâti qui, lui, appartient au ménage sur une durée limitée (en général 99 ans). Pour « louer » le foncier, les ménages versent une redevance mensuelle aux OFS. Les prix de revente ultérieurs sont enca-

drés afin de garantir le caractère abordable des logements sur le temps long. Cet outil permet donc de réduire, voire de neutraliser, le coût du foncier dans le coût total d'achat d'un bien immobilier, mais aussi d'assurer le caractère anti-spéculatif et social du logement.

Il existe, au 30 janvier 2025, 25 OFS opérant en région PACA⁷⁵. Pour encourager son développement, plusieurs pistes méritent d'être explorées afin de renforcer la visibilité et la viabilité de ce système :

- Les conditions liées au contrat de BRS (encadrement du prix de revente, possibilité de sous-location...) pourraient être uniformisées pour empêcher de trop grandes distorsions de concurrence entre les OFS (dans le but d'obtenir des parts de marché) et harmoniser la communication autour du produit ;
- Le modèle économique des OFS pourrait être soutenu plus proactivement, notamment en définissant une politique d'aide au BRS dans les PLU et PLUi (à travers des quotas, par exemple) : « Quand bien même le dispositif BRS permet des montages économiques innovants, les OFS font également part de difficultés à atteindre l'équilibre économique de leurs opérations : le coût du foncier ne permettant pas de proposer des prix de sorties ou des redevances mensuelles adaptés aux ménages cibles du dispositif. L'inflation a eu des effets sur certaines commercialisations de BRS, réduisant de facto le nombre de ménages pouvant prétendre au dispositif »⁷⁶. Une fiscalité incitative pour les vendeurs fonciers pourrait ainsi être envisagée (via une baisse de la TVA applicable) en échange d'un taux minimum de production annuel qui serait défini contractuellement entre les communes et les préfetures.

PROPOSITION 5

DÉVELOPPER LE PRODUIT DU VIAGER SOLIDAIRE

Le viager solidaire est une forme de viager dans laquelle un propriétaire âgé vend son logement à un bailleur social, mais continue d'y habiter jusqu'à sa mort. L'acheteur paie alors un capital et une rente mensuelle au propriétaire jusqu'à son décès, date à laquelle le bailleur acquiert le bien.

Le concept de « viager solidaire » est différent d'un viager classique dans le sens où la rente est versée par une organisation à but non lucratif (bailleur social, association, etc.), permettant de diluer le risque lié à une date de libération du bien plus tardive que prévu. Cet argent permet ainsi d'aider les personnes âgées en situation de précarité (aménagement de la maison pour le grand âge, accompagnement par un aide-soignant, etc.) ou pour réaffecter le bien dans le cadre d'un parcours social (accession à la propriété sociale ou à la location sociale avec un encadrement des prix).

Alors que plus de deux millions de personnes devraient se trouver en situation de perte d'autonomie à l'horizon 2050⁷⁷, ce type de dispositif s'avère particulièrement intéressant pour un territoire à la population vieillissante comme la Côte d'Azur. Au Pays basque, territoire aux problématiques similaires, le Département des Pyrénées-Atlantiques et l'établissement public foncier local (EPFL) se sont associés pour promouvoir largement ce système⁷⁸. En s'appuyant sur l'implication de l'association « Solidaires pour l'habitat » (SOLIHA) et sur un engagement croissant de l'EPF PACA, une telle démarche pourrait être envisagée sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes pour, à terme, récupérer une part des logements qui sont amenés à être transmis.

Enfin, l'Etat doit absolument se réengager dans le soutien aux ménages, via une pérennisation du Prêt à Taux Zéro (PTZ)⁷⁹ qui devrait s'arrêter en 2027.

74. « Classes moyennes : les nouvelles clés d'accès à la propriété », Institut Montaigne, août 2025.

75. « Organismes de foncier solidaire et bail réel solidaire », Ministère chargé du logement, 2025

76. Ibid.

77. Christine Pirès-Beaune, « Garantir la prise en charge de personnes âgées en établissement », Rapport remis à Mme la Première ministre Elisabeth Borne, 2023.

78. « Tout comprendre sur le viager solidaire », EPFL Pays Basque, 18 novembre 2024.

79. Prêt sans intérêt, consenti par le ministère du logement pour l'achat d'une résidence principale aux ménages sous conditions de ressources.

PROPOSITION 6

CONSIDÉRER LES ACTIFS EXERÇANT EN ZONE TENDUE COMME UN PUBLIC PRIORITAIRE LORS DE L'ATTRIBUTION DE LOGEMENTS SOCIAUX

Le manque de complémentarité entre logement et mobilité peut parfois provoquer des conséquences paradoxales. Un exemple parlant est celui de la pénurie de conducteurs de transports collectifs qui touche Menton, faute de logements abordables pour ces salariés. Les deux dynamiques s'entretiennent : plus les logements sont chers, moins la desserte est bonne...

Une première évolution législative pourrait donc être de réserver une partie des logements construits – sur le modèle du contingent préfectoral – à des entreprises du secteur privé dont les actifs assurent une « mission essentielle » au développement du territoire (entre autres : chauffeurs de transports collectifs, personnel soignant...) pour leur permettre de se loger à proximité de leur emploi et d'en assurer

la continuité et la qualité. Les entreprises assurant une mission de service public pourront ainsi contribuer au financement de la construction de logements sociaux en orientant leurs achats de réservation vers des zones proches des bassins d'emploi nécessaires pour répondre aux impératifs des services à accomplir.

Cette évolution pourrait permettre d'entamer une réflexion plus globale concernant la part réservée aux actifs en général dans les attributions de logements sociaux. Sans nécessairement remettre en cause les critères DALO liés à l'urgence, il pourrait être envisageable d'intégrer les « actifs exerçant en zone tendue » dans les publics prioritaires définis par les communes dans leur convention intercommunale d'attribution. Une quote-part minimale pourrait être définie et mesurée annuellement pour en suivre les effets. Intégrer ce critère permettrait, sans revenir sur les droits des personnes les plus précaires, de souligner l'importance des actifs dans la politique de logement terri-

LE SYSTÈME DES « RÉSERVATAIRES » DE LOGEMENTS SOCIAUX

Lors de chaque opération d'attribution de logements sociaux, 4 acteurs peuvent disposer chacun d'une part du parc, cette proportion étant définie par convention dépendamment de l'équilibre économique du projet lors de l'opération de construction :

- L'Etat, au titre du contingent préfectoral, dispose de 30% des logements. Dans ces 30%, 25% sont réservés aux publics prioritaires (DALO), les 5% restants sont consacrés aux agents publics. Si les 5% d'agents publics ne sont pas utilisés, ils viennent

abonder la part de 25% restante réservée aux personnes défavorisées. L'inverse n'est toutefois pas possible.

- Les collectivités, au titre de la garantie des emprunts et des subventions d'équilibre, disposent de minimum 20% des logements, dont ¼ doivent être réservés à des publics prioritaires.
- Action Logement, dont ¼ doivent être réservés à des publics prioritaires (dits DALO⁸⁰).
- Les bailleurs sociaux, dont ¼ doivent être réservés à des publics prioritaires.

toriale, de prioriser ceux-ci en cas d'arbitrage tout en renforçant l'acceptation pour les riverains des éventuels projets de construction.

PROPOSITION 7

RENFORCER LES DISPOSITIFS INCITATIFS À LA LOCATION SOCIALE PAR DES BAILLEURS PRIVÉS

Les auditions ont souligné que le développement du parc abordable ne pourra que difficilement se baser sur la mobilisation de fonds publics compte tenu du contexte budgétaire. Afin de mobiliser le parc privé à des fins sociales, plusieurs dispositifs en place permettent d'inciter les bailleurs à louer leur bien à des ménages modestes à des prix inférieurs à ceux du marché, permettant en outre aux communes de les comptabiliser au titre de l'inventaire SRU.

Trois dispositifs majeurs et complémentaires existent et gagneraient à être développés plus largement :

- Le dispositif Loc'Avantages permet à des bailleurs privés de bénéficier de réductions d'impôts (entre 20 et 65%) et de primes financières (jusqu'à 2 000€) si ceux-ci acceptent de pratiquer un loyer inférieur aux prix du marché et de le louer à des locataires sous conditions de ressources ;
- L'intermédiation locative (IML) consiste en l'intervention d'un tiers social (association ou agence immobilière sociale) jouant l'intermédiaire entre un bailleur privé et un ménage en

difficulté. Ce tiers s'occupe de la gestion, de la garantie des loyers et de la remise en état en cas de dégradation en échange de la pratique d'un loyer inférieur aux prix du marché (rendant donc le bailleur éligible aux aides de Loc'Avantages) pour en faire un logement social ;

- Le dispositif « louer pour l'emploi » permet à un propriétaire de bénéficier d'un accompagnement d'Action Logement (financement de travaux de rénovation, sécurisation locative, prise en charge des honoraires de location...) en échange de la location du bien à un salarié résidant dans l'agglomération à un loyer encadré.

Dès lors, plusieurs recommandations, inspirées de celles proposées par la Fédération des Associations et des Acteurs pour la Promotion et l'Insertion par le Logement⁸¹, pourraient être à l'étude :

- Bonifier la prime d'intermédiation locative dans les zones tendues (Cannes, Nice, limitrophes à Monaco...);
- Bonifier la prime financière de Loc'Avantages et de Louer pour l'emploi ;
- Promouvoir le dispositif à l'échelle du territoire à travers des engagements chiffrés et des projets pilotes ;
- Mieux informer les propriétaires des démarches nécessaires et des avantages de ces dispositifs ;
- Pérenniser le dispositif Loc'Avantages, actuellement supposé prendre fin au 31 décembre 2027, pour déterminer une trajectoire à long terme.

80. Critères énumérés par l'article L. 441-1 du code de la construction et de l'habitation : Personnes handicapées ; Personnes mal logées ou exposées à des situations d'habitat indigne ; Personnes confrontées à un cumul de difficultés financières et de difficultés d'insertion sociale ; Personnes reprenant une activité après une période de chômage de longue durée ; Personnes victimes de violences conjugales et/ou victimes de viol ou d'agression sexuelle ; etc.

81. « Développement de l'intermédiation locative dans le parc privé », Fédération des Associations et des Acteurs pour la Promotion et l'Insertion par le Logement, 2 mars 2021.

PRIORITÉ

O2

Accroître l'offre
de logements sur
le territoire

La crise du secteur de la construction est devenue une problématique prioritaire dans les Alpes-Maritimes et notamment sur le littoral : en 2024, le territoire était même considéré comme connaissant une « pénurie de biens » liée à un effondrement du volume de locations en trois ans dans des villes comme Nice (-63,5%), Antibes (-61,4%), ou Cannes (-59,2%)⁸².

La rareté d'un bien augmentant son prix, il apparaît nécessaire, par tous les moyens possibles, de relancer la production de logements.

PROPOSITION 8

CONCRÉTISER LE PROJET D'UN « USUFRUIT LOCATIF SOCIAL EMPLOYEUR »

Alors que « près de neuf entreprises sur dix rencontrent des problématiques pour loger leurs salariés dans les Alpes-Maritimes, et que 77% des employeurs ont vu des candidats partir parce qu'ils n'avaient pas trouvé de solution pour se loger⁸³ », de plus en plus d'employeurs se voient contraints de s'investir dans des projets immobiliers (acquisition ou location de logements) lorsqu'ils en ont la possibilité. Or, l'absence de tout cadre législatif incitatif empêche les plus petites entreprises de faire de même, expose les employeurs à de nombreux risques juridiques et, globalement, peut décourager à effectuer de tels investissements. Promouvoir un cadre sécurisé et incitatif à ce genre d'activité permettrait de faire émerger de nouveaux acteurs prêts à investir en faveur du logement des actifs, à savoir les entreprises elles-mêmes.

L'idée d'un usufruit locatif social employeur (ULS-E) était portée par le député Dominique Da Silva dans le cadre d'une proposition de loi déposée en novembre 2023⁸⁴. C'est une version spécifiquement dédiée aux employeurs de l'usufruit locatif social (ULS), qui consiste en un partage temporaire de l'utilisation

d'un bien: un investisseur privé possède ainsi le logement (la nue-propriété) tandis qu'un bailleur social en a l'usage et la gestion pendant une durée comprise entre 15 et 25 ans (l'usufruit), échéance à laquelle l'investisseur récupère la pleine propriété.

L'ULS-E est similaire à ceci près que l'investisseur serait un employeur ou un groupement d'entreprises, qui aurait la possibilité de loger leurs employés dans les logements construits ou rénovés en question (sous condition de ressources). Une étude menée par le cabinet d'études économiques Asterès⁸⁵ décrit un tel dispositif comme « une double incitation aux entreprises (financière, puisque les prix d'acquisition de la nue-propriété sont 40% inférieurs au prix du marché, et attractivité du recrutement) à investir dans la construction ou la rénovation [...] qui permettrait également de lever les oppositions à la construction de logements sociaux. Il en résulte des estimations d'un potentiel de 29 000 à 42 000 constructions/rénovations par an au niveau national. »

La contrainte d'une solution de logement liée au contrat de travail doit toutefois mener à une réflexion en coordination avec les bailleurs sociaux pour parvenir au développement d'une solution de relogement des salariés en question. Pour permettre aux plus petites entreprises

82. Quentin Gres, « L'évolution de la crise immobilière en 2024 et 2025 », *seloger.com*, 2025.

83. Isabelle Auzias, « Logement des actifs, Cagnes en pointe », *Tribu.ca*, juillet 2025.

84. Dominique Da Silva, « Proposition de loi visant à la création d'un usufruit locatif social employeur », *Assemblée nationale*, 25 avril 2023.

85. « L'Usufruit locatif social « employeur » : une piste pour surmonter les difficultés de logement », *Asterès*, 2023.

de pouvoir accéder au dispositif sans que les coûts fixes ne deviennent prohibitifs, celui-ci pourrait être destiné aux groupements d'entreprises et permettre de diviser la nue-propriété entre les adhérents qui en tireront le bénéfice. Enfin, pour faciliter l'engagement des banques, les emprunts des entreprises pourraient, en cas de nécessité, bénéficier d'une garantie portée par Action Logement ou par le bailleur social détenant l'usufruit des logements (qui pourrait par exemple s'engager à racheter progressivement la nue-propriété).

PROPOSITION 9

FACILITER ET SÉCURISER LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES LIÉES À L'INSTRUCTION DES PERMIS DE CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

L'allongement des temps d'instruction des permis de construire est souligné comme l'une des raisons principales de la diminution drastique des volumes de construction.

Pour remédier à cette problématique, il serait intéressant d'assouplir et d'améliorer certaines procédures dans les zones les plus tendues en matière de logement. À ce titre, plusieurs pistes intéressantes ressortent des échanges menés avec des professionnels du secteur :

- Instaurer une collégialité décisionnaire des services instructeurs lors du traitement des permis de construire pour uniformiser les procédures – l'interprétation des textes pouvant diverger – tout en interdisant les demandes abusives de pièces complémentaires non définies par la loi ;
- Limiter le recours aux « sursis à statuer⁸⁶ » abusifs (en obligeant à une justification précise, en ramenant à douze mois contre vingt-quatre en l'état actuel, en excluant cet outil pour tout projet de densification, etc.) ;
- Poursuivre la dématérialisation complète des processus d'instruction, obligatoire depuis 2022 mais inaboutie ;

- Interdire les demandes de pièces complémentaires non prévues par la loi ;
- Instituer une concertation préalable à l'étude du permis de construire, menée sous l'égide du maire...

“Nous souffrons d'un manque d'offre criant sur notre territoire, ce qui a pour conséquence une tension très importante sur le marché locatif, qu'il soit social, libre ou encore intermédiaire. Nous avons en France des lois, des règlements urbanisme en place avec les PLU. Nous parlons souvent de vouloir simplifier nos règles et lois. Si nous avons su juguler l'inflation en France, nous sommes loin de réguler l'inflation administrative, avec un mille-feuille administratif qui ne cesse de croître. Nous demandons que les lois et règles soient respectées et suivies dans les instructions de PC, notamment en termes de délais d'instructions et les densités autorisées par rapport aux PLU en vigueur. Nous devons avancer ensemble pour produire plus de logements sur le territoire, et répondre aux besoins de logements abordables et accessibles pour les jeunes, les actifs, les seniors...”

Laurent Tirot, Président Côte d'Azur et Corse de la Fédération des promoteurs immobiliers

Ces mesures pourraient être introduites – pour expérimentation – uniquement dans les zones les plus tendues, dans lesquelles le logement devrait être considéré comme « cause d'intérêt général ».

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS DU TERRITOIRE

Notre enquête révèle une forte préoccupation concernant l'ancienneté et la qualité des logements, dont une partie se révèle vacante.

Ainsi, à la question « pour vous, quelles doivent être les priorités des pouvoirs publics dans les

Alpes-Maritimes en matière de logement ? », les interrogés répondent à 31% « rénover les logements anciens », à 26% « lutter contre les logements insalubres » et à 25% « mieux réguler les logements vacants ».

PROPOSITION 10

DÉVELOPPER UNE POLITIQUE PROACTIVE DE RÉNOVATION DES LOGEMENTS INSALUBRES ET VACANTS DU PARC PRIVÉ

Différents dispositifs financés par l'ANAH existent déjà dans le cadre des « Opérations de revitalisation du territoire » :

- Prime de « sortie de vacance » à hauteur de 5 000€ par logement pour le financement de travaux⁸⁷ visant à remettre un logement vacant en location. Une extension de ce dispositif pourrait par ailleurs être envisagée sur les résidences secondaires ;
- Le « Dispositif d'intervention immobilière et foncière (DIIF)⁸⁸ » consistant en une aide pouvant aller jusqu'à 25% du montant de réalisation d'une opération d'acquisition-réhabilitation d'immeubles à des fins de location sociale ;
- La « Vente d'immeubles à rénover (VIR)⁸⁹ » consistant aussi en une aide pouvant aller jusqu'à 25% du montant de réalisation d'opération d'acquisition-réhabilitation d'immeubles à des fins de vente sociale.

Mais face à la dégradation continue du parc immobilier privé et à la persistance d'un taux de vacance particulièrement élevé, des mécanismes incitatifs innovants pourraient voir le jour. Une approche pragmatique pourrait s'appuyer temporairement sur l'attractivité et la rentabilité de la location en meublé touristique sur le territoire. En effet, les meublés de tourisme pourraient préserver une fonction vertueuse de contribution à l'effort de rénovation du centre ancien et d'injection d'argent dans l'économie locale en faisant travailler des entreprises du bâtiment pour conserver et entretenir le patrimoine. Surtout, il agirait comme un vecteur de remobilisation des nombreux logements vacants en alimentant à moyen terme l'offre locative classique.

Pour cela, un cadre dérogatoire pourrait être mis en place dans ces quartiers comprenant un régime temporaire plus permissif sur la durée de location en échange de travaux de rénovation avec obligation, à l'issue, de revenir sur le marché locatif longue durée. Le temps de cette dérogation serait proportion-

86. Le sursis à statuer permet à une commune ou à un EPCI de geler temporairement l'instruction des permis de construire lorsqu'un document de planification est en cours d'élaboration ou de révision. Cette procédure est régulièrement décrite comme utilisée abusivement par certaines communes (utilisation systématique même lorsque le projet n'est pas en contradiction avec les nouvelles orientations, utilisation à des fins politiques...).

87. Uniquement valable dans les territoires concernés par les « Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) ».

88. Uniquement valable dans les territoires situés dans les périmètres des « Opérations de revitalisation du territoire ».

89. Ibid.

nel au coût de la rénovation : plus le logement est vétuste, plus la durée autorisée en meublé touristique serait longue. Le calcul de cette durée autorisée pourrait s'appuyer sur la performance énergétique du logement comme indicateur et être comprise entre 3 et 5 ans en fonction de travaux effectués. Le rendement que ce type de location constituerait une incitation intéressante pour stimuler l'investissement locatif dans un centre-ville où la rentabilité sur les opérations de rénovation est extrêmement complexe à atteindre. Le permis temporaire serait en outre délivré à condition que les travaux aient respecté un certain nombre de critères de qualité et ne se limitent pas à des « cache-misères ». Un tel outil agirait comme un vecteur de remobilisation des nombreux logements vacants en alimentant à moyen terme l'offre locative longue durée.

PROPOSITION 11

CRÉER UN CADRE LÉGAL ET FISCAL PLUS INCITATIF À LA DENSIFICATION

Le modèle d'étalement urbain qui a prévalu dans les Alpes-Maritimes montre aujourd'hui ses limites face à l'objectif de zéro artificialisation nette fixé à horizon 2050 par la loi Climat et résilience. Par ailleurs, environ 35% du territoire métropolitain niçois est classé en zone Natura 2000 ce qui limite grandement les opportunités d'étalement. Il semble donc indispensable d'encadrer l'urbanisation pour limiter l'extension des zones urbaines sur les espaces naturels, agricoles et forestiers. En réponse à ces injonctions contradictoires, entre besoins de construction et limites à l'artificialisation, la densification de l'existant apparaît indispensable ce qui ouvre plusieurs pistes d'actions.

90. Selon une étude menée par la société UpFactor présentée le 11 décembre 2023 à Christian Estrosi.

91. Le bonus de constructibilité est un mécanisme juridique qui permet de déroger en partie aux règles de construction autorisées sur un terrain par les PLU. Cette dérogation est conditionnée à la poursuite d'objectifs vertueux (bonne isolation énergétique, densification des territoires en zone tendue, mixité sociale...) et permet par exemple d'ajouter des étages ou d'augmenter le nombre de logements du projet. Leur octroi est encadré par les collectivités signataires du PLU, à savoir les communes ou les intercommunalités.

La surélévation des bâtiments constitue potentiellement une piste intéressante pour créer des étages supplémentaires sur les immeubles existants. Dans le cadre du PLH, la Métropole a pu identifier⁹⁰, un gisement de 5 000 bâtiments pouvant supporter des étages supplémentaires correspondant à un potentiel de 7 750 logements, en particulier sur le parc de Côte d'Azur Habitat.

Une réflexion pourrait également être menée sur la densification des zones commerciales d'entrée de ville. Imposer une sous-mixité d'usage dans ces zones pour obliger à construire du logement au-dessus des commerces revêtirait effectivement un double intérêt : cela répondrait à la nécessité de produire des habitats près des commerces et des emplois, tout en permettant de requalifier architecturalement ces zones souvent peu attractives.

“La densité ce n'est pas un gros mot. Dans certaines communes, on ne va pas au maximum des plans locaux d'urbanisme et on n'utilise pas le bonus de constructibilité⁹¹. C'est autant de logements en moins. Passer de cinq étages au lieu de trois sur du neuf augmenterait de 40% l'offre de logement.”

Dominique Estrosi-Sassone, Sénatrice des Alpes-Maritimes

Source : « Manifeste Immobilier Côte d'Azur », CCI des Alpes-Maritimes, 9 septembre 2021

Mais globalement, le cadre fiscal actuel apparaît trop peu incitatif à la densification. Or, ces opérations posent l'enjeu central de

l'acceptation des riverains puisqu'elles peuvent impliquer une modification de leur cadre de vie : promiscuité, réduction des espaces verts, pression sur les équipements publics...

Un certain nombre de mesures incitatives à l'appropriation de ces possibilités de densification pourraient être envisagées pour lever cette « fébrilité ». Certaines ont notamment été abordées dans le cadre d'un récent rapport d'information de l'Assemblée nationale⁹², qui préconisait ainsi :

- D'interdire la fixation d'une densité maximale dans leurs PLU afin de favoriser systématiquement les opérations d'aménagement les plus denses possibles ;
- D'étendre les dérogations (hauteur, emprise au sol, gabarit) du « bonus de constructibilité » à tous les projets permettant la réhabilitation d'une friche et à toutes les communes situées en zones tendues ;
- La modification des critères de calcul des dotations de l'Etat aux communes, notamment la dotation de solidarité rurale (DSR) – aujourd'hui calculée uniquement en fonction de la longueur de voirie – pour y ajouter un critère de densité.

D'autres mécanismes fiscaux pourraient, en parallèle, renforcer cette dynamique :

- Une pérennisation des « aides aux maires bâtisseurs », inscrites dans le PLF 2025 à hauteur de 100 M € dans le fonds vert, pour encourager la délivrance des permis de construire « vertueux » (sans étalement urbain, prix abordables, densité maximale...) ;
- A l'inverse, comme préconisé par l'Association

des maires de France, la réinstauration du « versement pour sous-densité » (VSD)⁹³ afin de pénaliser la sous-exploitation foncière.

PROPOSITION 12

MOBILISER LES SOLUTIONS DE DENSIFICATION DOUCE POUR LUTTER CONTRE LA SOUS-OCCUPATION FONCIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉ

En parallèle, plusieurs pistes pourraient être mobilisées pour procéder à une optimisation des surfaces occupées. En effet, le vieillissement continu de la population a mené à une augmentation soutenue de la sous-occupation sur le territoire : les deux plus grandes agglomérations du département que sont Cannes et Nice connaissent ainsi un important taux de sous-occupation très accentué⁹⁴, respectivement de 11% (21 500 logements) et 7% (20 000 logements). Ces résidences, souvent des maisons (82%), sont généralement détenues par des couples propriétaires et plus âgés dont les enfants ont quitté le logement familial en grandissant (« décohabitation »).

Ce vivier ne pourra jamais être exploité à son plein potentiel, ne serait-ce que parce qu'une majorité de ces propriétaires sont peu enclins à déménager : seulement 9% selon l'INSEE qui décrit que « le souhait de rester dans son logement peut être lié, au-delà de l'attachement à la maison familiale, à l'utilité procurée par ces pièces supplémentaires pour accueillir régulièrement ses enfants ou petits-enfants, ou encore des amis ou des hôtes payants »⁹⁵.

92. LE FEUR Sandrine et DE PELICHY Constance, « Rapport d'information déposé en conclusion des travaux d'une mission d'information sur l'articulation des politiques publiques ayant un impact sur la lutte contre l'artificialisation des sols », Assemblée nationale, avril 2025.

93. Le VSD permettait aux communes disposant d'un PLU d'instituer un « seuil minimal de densité », en dessous duquel était exigible un VSD. Il était versé par tout bénéficiaire d'un permis de construire lorsque la densité était inférieure à ce seuil. Ce dispositif a rencontré un faible succès (seulement 34 communes l'ont mis en place en 2013) et a été abrogé par la loi de finances en 2021 en raison de la complexité de mise en œuvre, des résistances locales et de la difficulté à calibrer les seuils.

94. La sous-occupation très accentuée définit les résidences principales qui ont au moins 3 pièces de plus que les besoins théoriques du ménage.

95. « Un quart des ménages vivent dans un logement en sous-occupation très accentuée », Insee, juillet 2025.

Toutefois, plusieurs solutions à la marge pourraient permettre d'en exploiter une partie, pour peu que les propriétaires concernés soient effectivement incités à le faire.

Ainsi, pour développer la tendance du « BimBy » (Build in my Backyard), consistant en la division d'une parcelle pavillonnaire pour construire une seconde habitation dans le jardin, la création d'un statut de « micro-promoteur » pourrait être envisagée sur le modèle du « micro-entrepreneur ». Celui-ci permettrait un accès facilité à des financements et un traitement fiscal spécifique pour encourager à la valorisation de sa résidence principale. Pour ces propriétaires, souvent âgés et pouvant avoir du mal à assumer l'entretien de leur maison pour des raisons financières, ces solutions pourraient ainsi s'avérer très bénéfiques, pour peu qu'un intermédiaire puisse s'occuper de l'ensemble des démarches administratives : mise en relation avec les locataires, garantie du versement des loyers, etc. Sur le modèle de l'intermédiation locative, ce type de dispositif pourrait par ailleurs être confié à des bailleurs sociaux volontaires.

De la même façon, les communes qui le souhaitent pourraient s'engager en faveur d'une promotion de la « cohabitation intergénérationnelle ». Ce système permettrait d'une part de lutter contre l'isolement des personnes âgées propriétaires tout en leur permettant de générer des revenus supplémentaires ; et d'autre part de libérer du logement tout en répondant aux enjeux en matière de sobriété foncière puisque ne serait consommé que du foncier pavillonnaire. Tout l'enjeu du modèle repose sur la capacité des communes disposées à s'impliquer dans un tel système à assurer un cadre contractuel simple et sécurisé pour inciter à l'appropriation du mécanisme. Ce système a notamment été mis en place à Perpignan via l'association Ensemble2Génération qui

organise la mise en relation jeunes-seniors et rédige les contrats de cohabitation, pouvant faire l'objet de modèles.

Enfin, une étude d'opportunité concernant les perspectives de développement du coliving pourrait être menée avec les principaux promoteurs du territoire. Cette nouvelle forme d'habitat, reposant sur le partage d'espaces communs tout en disposant d'une chambre ou d'un studio privé, se développe progressivement depuis le début des années 2010 et gagne en popularité, notamment dans Paris, compte tenu de l'optimisation de l'espace qu'elle permet de réaliser. Toutefois, une étude du cabinet Xerfi souligne que « le coliving ne dispose d'aucune base juridique et bute sur des freins majeurs : flou juridique sur son statut, encadrement des loyers, alourdissement de la taxe foncière et opposition croissante des élus. [...] Les formes d'exploitation se basent soit sur le modèle de la résidence avec services, soit sur la colocation à la chambre dans le diffus, soit sur une forme hybride prise à bail par un exploitant puis de sous-location. »⁹⁶. Or, le coliving pourrait également représenter une offre intéressante pour un nombre important de publics cibles sur le territoire azuréen : actifs en formation ou en période d'essai, saisonniers, salariés en mobilité temporaire... La réalisation d'une telle étude de marché pourrait ainsi révéler la nécessité future de se pencher sur ce nouveau modèle qui pourrait parfaitement répondre aux besoins.

PROPOSITION 13

DESSERRER LES CONTRAINTES DE CONSTRUCTION PRÈS DE L'AÉROPORT AU REGARD DES ÉVOLUTIONS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION

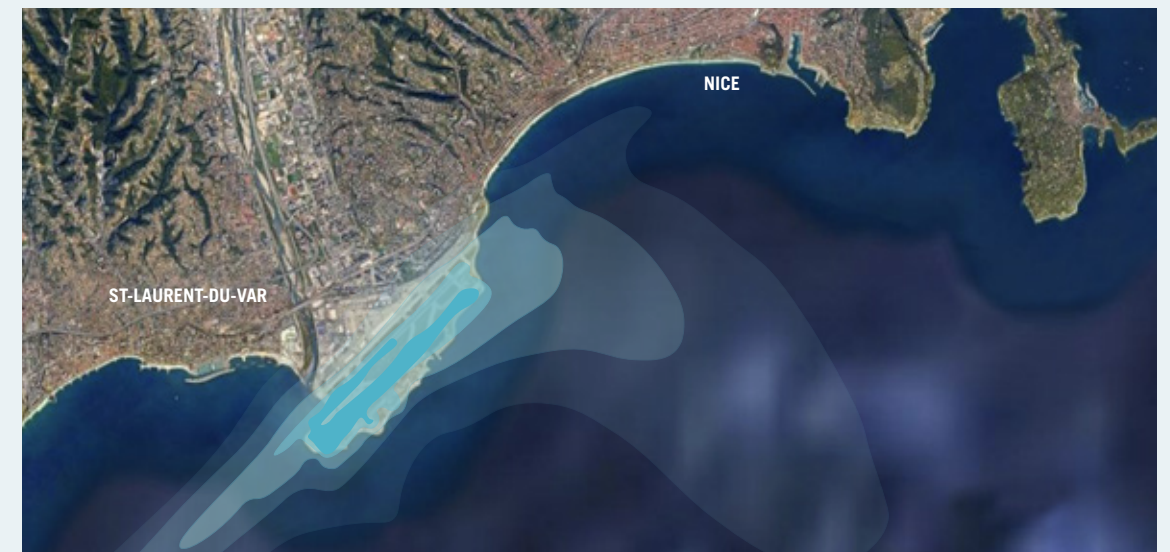
Pour protéger d'une exposition au bruit néfaste pour la santé humaine, les États européens sont dans l'obligation d'établir régulièrement

des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) autour des aéroports comportant plus de 50 000 mouvements annuels. Ces plans doivent être révisés tous les 5 ans, comportent une série de mesures (prévention, réduction du bruit...) et prévoient notamment d'établir une carte stratégique

du bruit (CSB), qui délimite les zones en fonction du degré de nuisance.

La zone de l'aéroport de Nice, forte de plus de 160 000 mouvements annuels (2024) est donc nécessairement concernée. Ainsi, la CSB⁹⁷ du bruit de 2023 définit le schéma suivant :

CARTE STRATÉGIQUE DU BRUIT DE L'AÉROPORT DE NICE.



Source : Site web de la préfecture des Alpes-Maritimes, « Carte stratégique du bruit », 2020.

Le code de couleur renvoie ainsi à des zones A (violet foncé et clair) et B (rouge), sur lesquelles il est interdit de construire, et des zones C (orange) et D (jaune) dans lesquelles les constructions sont contraintes et soumises à conditions. Selon l'estimation des populations affectées présentée dans le PPBE 2020-2024, moins de 10 000 personnes vivraient dans ces zones C et D⁹⁸, illustrant une sous-exploitation foncière majeure. Or, selon plusieurs acteurs auditionnés, si les techniques actuelles d'isolation permettent de

mieux gérer ces nuisances – comme le révèlent d'ailleurs les 2 700 logements rénovés depuis 2011 sur le parc existant – les projets de logement restent largement contraints. Pour pallier cette problématique, un assouplissement des règles, à l'occasion de la révision à venir du PPBE, pourrait donc être étudié. Cette révision pourrait par exemple être centrée sur la question de logements temporaires (saisonniers, étudiants) afin de limiter les nuisances à long terme.

96. « Le marché du coliving à l'horizon 2028 », Xerfi, octobre 2025.

97. Site web de la préfecture des Alpes-Maritimes, « Carte stratégique du bruit », 2020.

98. Site web de la préfecture des Alpes-Maritimes, « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome de Nice Côte d'Azur pour les années 2020-2024 », p.33, 2020.

“ La mobilité et le logement doivent s’inscrire dans une logique bas carbone et d’intégration territoriale. ”



**LUDOVIC
PAILLÉ**

Directeur Régional chez
VINCI Construction en charge du
périmètre Génie Civil Côte d’Azur

Comment garantir un accès au logement pour attirer et fidéliser les talents ?

Le logement est aujourd’hui un véritable frein à l’attractivité économique sur la Côte d’Azur. C’est un enjeu auquel nous faisons face, en effet nos collaborateurs peinent à se loger à proximité des bassins d’emploi et cette tension immobilière accentue la pénurie de main-d’œuvre dans nos métiers. Or, nos projets dépendent de la capacité à mobiliser des équipes qualifiées, c’est un enjeu stratégique. Sans solutions rapides, nous perdons en compétitivité et en capacité à honorer nos engagements. Nous souhaitons ainsi contribuer aux réflexions et initiatives menées sur le territoire pour identifier des leviers efficaces et adaptés. Pour commencer, développer des partenariats territoriaux avec les collectivités et les bailleurs pour permettre des logements abordables et réserver des quotas pour

nos salariés sont des pistes intéressantes. Ensuite, nous pourrions envisager des solutions concrètes pour nos équipes. Telles que des résidences temporaires, du coliving, des aides à l’installation et un guichet unique pour simplifier les démarches. Enfin, il faudrait miser sur l’innovation : réhabilitation de bâtiments existants et construction modulaire pour accélérer la mise à disposition, tout en intégrant des critères environnementaux. L’objectif doit être clair : faire du logement un levier d’attractivité et de fidélisation durable.

La mobilité est-elle un enjeu économique pour vous ?

Oui bien sûr, un trafic saturé et le manque d’alternatives efficaces à la voiture pénalisent la compétitivité économique d’un territoire. Chaque minute perdue dans les embouteillages est une perte de productivité et un

frein au développement économique, ce qui dégrade également la qualité de vie. Face à cet enjeu, il s’agit en premier lieu, de développer les solutions multimodales : renforcer les transports collectifs en partenariat avec les autorités, structurer le covoiturage via des plateformes dédiées et mettre en place des navettes d’entreprise. Ensuite, aménager les infrastructures avec des zones de stationnement réservées aux professionnels, des hubs de mobilité pour faciliter les échanges et optimiser les flux. Les outils numériques offrent également de nouveaux leviers : des plateformes collaboratives pour limiter les déplacements ou encore la mise en place de solutions de planification intelligente pour éviter les heures de pointe. L’ambition est simple : réduire les temps de trajet, tout en maintenant la compétitivité régionale et concilier performance opérationnelle avec qualité de vie des collaborateurs.

Est-ce possible de concilier efficacité économique et développement durable du territoire ?

Les contraintes environnementales et urbanistiques obligent à repenser nos modèles. La mobilité et le logement doivent s’inscrire dans une logique bas carbone et d’intégration territoriale. Pour une entreprise du BTP, c’est à la fois une responsabilité et une opportunité. Il faut travailler collectivement à identifier des solutions pour réduire notre empreinte environnementale, notamment les trajets domicile-travail avec l’électrification des flottes de véhicules, la création de hubs de transport propres et la promotion des mobilités douces. Notre objectif est d’allier attractivité économique, transition écologique et qualité de vie pour un développement azuréen équilibré.

Le développement des locations meublées touristiques et des résidences secondaires est perçu de façon hétérogène sur le territoire : si ces logements participent à la vie économique, en particulier via la consommation touristique, dont dépend largement le territoire, ils participent également à la raréfaction de l'offre à destination des résidents permanents.

PRIORITÉ

03

Mieux concilier
logement à l'année et
économie touristique

FOCUS : LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES PERMISES PAR LA LOI LE MEUR

La loi du 19 novembre 2024 a fait évoluer le cadre législatif et réglementaire en conférant aux communes plusieurs instruments pour mieux réguler l'essor des meublés touristiques. Les communes ont désormais la possibilité :

- De mettre en place des politiques de quotas pouvant ainsi réduire de 30 jours par an la durée maximale de location touristique d'une résidence principale.
- De créer des zones réservées aux résidences principales dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU), pour les communes en zones tendues ou dont la proportion de résidences secondaires excède 20%.

Parallèlement, le texte abaisse l'abattement fiscal de 71% sur les recettes des meublés touristiques à 50% et limite cet avantage fiscal aux loueurs

dont les recettes ne dépassent pas 77 700 € par an contre 188 700 € auparavant. Pour, les meublés touristiques non classés, le texte a réduit cet abattement à 30% et le plafond de recettes à 15 000 €, contre 77 000 € auparavant.

Et pour finir, est mis fin à une distorsion réglementaire concernant la réalisation du diagnostic de performance énergétique qui n'était jusqu'à présent obligatoire uniquement dans le cas des locations longues durées. Désormais, tous les logements proposés nouvellement à la location en meublé de tourisme en zone tendue et soumis à autorisation de changement d'usage devront attester d'un DPE classé au moins E, soit un calendrier plus contraignant que pour la location longue durée classique

Ces nouvelles dispositions ont fait l'objet de réactions contrastées sur le territoire. Certaines villes comme Nice ont annoncé fin 2024⁹⁹ s'en emparer immédiatement pour renforcer les réglementations locales en vigueur¹⁰⁰ sur les locations saisonnières avec pour objectif de diminuer de moitié le nombre de meublés touristiques à Nice (de 6 à 3% du parc immobilier de la ville). Mais

d'autres communes comme Roquebrune-Cap Martin ou Cannes n'ont pas suivi cette tendance, ne souhaitant pas imposer de limite stricte pour, selon le maire de Cannes David Lisnard « pénaliser l'abus, et non l'usage », défendant que l'essor de ces meublés touristiques « permet à des habitants de compléter leurs revenus, tout en favorisant une mixité touristique bénéfique pour

99. « Un plan de bataille sans précédent pour enrayer la crise du logement à l'échelle du territoire », Nice 24, 17 février 2025.

100. La durée des autorisations accordées devrait ainsi être réduite de 6 à 3 ans non renouvelables. Conjointement, pour les résidences principales, le nombre de jours autorisés pour la location touristique se verrait réduit de 120 à 90 jours. Ont été annoncées, en outre, l'instauration de quotas de meublés touristiques dans quatre secteurs : Riquier – Port – Mont Boron ; Vieux Nice ; Magnan - Promenade des Anglais ; Centre-ville. Ces nouvelles réglementations viennent renforcer celles déjà en vigueur : depuis 2018, une obligation de compensation (une location d'un meublé de tourisme devait donner lieu à la mise en location classique d'un autre logement) était déjà en place.

le dynamisme des quartiers »¹⁰¹, alimentant une nécessaire réflexion sur le rapport coût/bénéfice de telles réglementations et sur la façon de renforcer l'accès au logement des résidents sans dégrader l'attractivité touristique du territoire.

PROPOSITION 14

FAVORISER LA LOCATION LONGUE DURÉE EN CRÉANT UN STATUT DU « BAILLEUR PRIVÉ » INCITATIF ET PROTECTEUR

L'essor des locations meublées touristiques s'explique certes par un modèle économique permis par l'émergence de nombreuses plateformes numériques, mais est aussi dû à une faible rentabilité de l'investissement locatif longue durée, caractérisé par des risques plus importants (impayés, occupation illégale du logement...), par la concomitance de nouvelles normes (interdiction de location des logements classés F ou G depuis le 1er janvier 2025) et d'une diminution des dispositifs fiscaux incitatifs (Suppression du crédit d'impôt Pinel, suspension de MaPrimeRénov...).

Or, la baisse d'attractivité de l'investissement locatif de longue durée impacte l'ensemble du secteur de la construction neuve. Nécessitant un certain « taux de réservation »¹⁰² pour être certains d'atteindre un équilibre économique, les promoteurs immobiliers sont de plus en plus frileux à investir, menant à un abandon 30% des opérations à l'échelle nationale, alors même que ces opérations sont bien souvent mixtes et prévoient notamment une part de logement social et intermédiaire¹⁰³. De façon générale, la fiscalité locative¹⁰⁴ pèse de plus en plus lourde-

ment sur l'investissement immobilier et conduit de nombreux acteurs économiques à privilégier d'autres types de placement financiers plus attractifs, d'autant plus que ces derniers bénéficient de la flat tax et ne sont pas soumis à l'impôt sur la fortune immobilière (IFI).

L'idée de renouer avec un statut du bailleur privé « attractif » ne revient pas à encourager la rente (le taux moyen d'imposition des bailleurs se situe à environ 20%, soit bien loin des tranches les plus élevées de l'impôt sur le revenu¹⁰⁵). Comme décrit dans le rapport Daubresse-Cosson, remis à la ministre du logement de l'époque Valérie Létard, un tel statut revient à reconnaître le rôle économique majeur que joue le logement privé dans le développement économique des territoires : en France, en 2024, 40% des Français sont locataires, dont 23% dans le parc privé et 17% dans le public¹⁰⁶. Logeant ainsi près d'un Français sur cinq, les propriétaires-bailleurs sont des acteurs économiques et sociaux essentiels au bon fonctionnement de la société.

Une série de mesures, notamment préconisées par les parlementaires chargés de cette réflexion, nous semblent intéressantes à mettre en place :

- Permettre aux bailleurs réalisant de la location nue (plus de 60% des biens loués) de déduire l'amortissement du bien, au même titre que les bailleurs réalisant de la location meublée ;
- Rehausser l'abattement forfaitaire de la location nue à 50%, au même niveau que la location meublée ;

Assimilant la location meublée à de l'activité économique, le législateur a permis aux bailleurs de ce type de biens de bénéficier d'un certain nombre d'avantages fiscaux comme l'amortissement du bien¹⁰⁷ ou un abattement forfaitaire¹⁰⁸. Or, la location nue représente une part majoritaire de l'activité locative¹⁰⁹ et celle-ci représente tout autant une activité économique. Mettre fin à ces distorsions juridiques permettrait d'améliorer la rentabilité de la location nue.

- Rehausser le plafond d'imputation du déficit foncier à 40 000€ pour l'adapter à la hausse des prix ;

Lorsque les charges locatives, à savoir les coûts nécessaires à l'entretien d'un bien mis en location, dépassent les bénéfices, on parle de déficit foncier. Ce déficit foncier est dit « reportable » sur le revenu global, c'est-à-dire déductible du revenu lié à la location de ce bien, ce qui permet de réduire la base imposable des bailleurs. Mais la progression de ces coûts d'entretien (hausse

des taux d'intérêt, prix des matériaux) et l'inflation normative en matière de rénovation énergétique rendent le plafond de ce dispositif, fixé à 10 700€ depuis près de 25 ans, est aujourd'hui obsolète et devrait être réévalué.

- Proposer une réduction de l'impôt sur la fortune immobilière (IFI) pour les biens mis en location de longue durée.

La mise en place de l'IFI visait à taxer les situations de rente immobilière des hauts patrimoines (correspondant à plus de 1,3 millions d'euros). Toutefois, une distinction devrait être opérée entre les bailleurs réalisant de la location longue durée et les autres car ceux-ci contribuent à la richesse nationale en permettant aux ménages de se loger.

L'ensemble de ces mesures devrait encourager les propriétaires, dont le logement était vacant ou loué en meublé touristique, à se repencher sur la rentabilité potentielle de la location longue durée.

101. « "Il faut trouver un équilibre" : mais pourquoi Cannes ne va pas limiter le nombre de jours de location des meublés touristiques type Airbnb ? », Cannes-actus, 24 février 2025.

102. C'est-à-dire une vente en amont de la construction du logement.

103. Marc-Philippe Daubresse et Mickaël Cosson, op.cit. 2025.

104. Taxation des plus-values, taxe foncière, imposition au taux marginal des revenus fonciers et de la location meublée, non-revalorisation du déficit foncier, IFI sur le patrimoine locatif...

105. Marc-Philippe Daubresse et Mickaël Cosson, op. cit. 2025.

106. Marc-Philippe Daubresse et Mickaël Cosson, op. cit. 2025.

107. Déduction des charges et intérêts d'emprunt de l'imposition des recettes locatives.

108. Déduction d'une partie des recettes locatives de leur imposition.

109. Sur 5,9 millions de foyers fiscaux déclarant des revenus locatifs, 4,8 millions sont en location nue et 1,2 million sont en location meublée.

“ Là où les pouvoirs publics ont quasiment interdit la location de résidences secondaires sur les plateformes, cela ne résout absolument pas le problème du logement. ”



**AUXENCE
MOULIN**

Responsable Relations aux collectivités et partenariats d’Airbnb

La location touristique est souvent vue comme en concurrence avec le logement de long terme dans les territoires les plus tendus. Qu’en pensez-vous ?

Il y a parfois une confusion dans le débat public. On a tendance à penser que chaque annonce de location meublée touristique correspond à un logement en moins pour les habitants. C’est évidemment faux ! Dans la métropole niçoise par exemple, ce sont plus de 35% des annonces sur Airbnb qui sont des résidences principales (louées en l’absence de leur propriétaire) ou des chambres chez l’habitant (qui valorise une pièce en plus, par exemple d’un enfant parti étudier). Pour les deux tiers restants, on observe que 71% des annonces sont louées occasionnellement et non de façon intensive : et pour cause, ce sont des résidences secondaires occupées de temps en temps par leurs propriétaires et louées occasionnellement à des voyageurs quand ils n’y sont pas.

A l’échelle de la métropole, ce sont environ 19% des annonces sur Airbnb qui relèvent de la location intensive et sont donc potentiellement des biens d’investissement. Moins de une sur cinq ! Bien entendu, c’est plus que la moyenne nationale au regard de l’attractivité de la Côte d’Azur, mais même ici, l’écrasante majorité des biens loués ne sont donc pas en concurrence avec le logement.

C’est pour cela que, là où les pouvoirs publics ont quasiment interdit la location de résidences secondaires sur les plateformes, cela ne résout absolument pas le problème du logement. L’exemple du Pays basque est à ce titre marquant : alors que cette quasi-interdiction est entrée en vigueur en mars 2023, les autorités locales évoquent une baisse du nombre d’annonces sur les plateformes d’environ 5.000, qui aurait permis le retour à la location à l’année de moins de 200 biens, dans l’ensemble des 24 communes du Pays basque ! C’est donc à peine

5% des biens qui sont revenus dans le marché. Plus que de la location meublée touristique, la situation très difficile du marché du logement sur la Côte d’Azur pâtit peut-être d’une proportion très élevée de résidences secondaires par rapport aux résidences principales.

Certaines communes se sont d’ores et déjà emparées d’une disposition de la loi Le Meur de 2024 pour freiner la construction de résidences secondaires dans des zones délimitées dans leur PLU. Qu’en pensez-vous ?

C’est une idée très intéressante, et bien plus efficace que d’autres dispositifs comme la compensation – qui contraint les propriétaires souhaitant louer un bien en location touristique à créer des mètres carrés de logement en même temps... c’est-à-dire une quasi-interdiction – ou la limitation à 90 jours de la location des résidences principales - je dis bien, principales ! - qui par définition ne ramène aucun appartement nouveau sur le marché locatif. Cette interdiction touche avant tout les petits propriétaires français qui utilisent la location meublée touristique pour arrondir leurs fins de mois.

C’est bien plus intelligent de réserver des zones à la construction de résidences principales, pourquoi ? Car interdire la location touristique en Côte d’Azur ne remettrait pas beaucoup de logements en circulation. Ce sont souvent des maisons, situées près du littoral, et donc hors de prix pour une majorité d’actifs. Alors que si on contraint la construction future, en disant que désormais, plutôt que des maisons avec piscine on va construire des résidences collectives, on débloque beaucoup plus de logements ! Et par ailleurs, on évite des pertes sèches en matière de recettes touristiques, car on parle de territoires dans lesquels le tourisme fait aussi vivre des travailleurs, des commerçants, etc. et crée des milliers d’emplois non délocalisables Il faut bien comprendre que la crise du logement dépend assez marginalement des effets de bords du

développement du meublé de tourisme. A Nice, ce sont seulement 1% des biens résidentiels de la ville qui sont loués intensément en meublés de tourisme. Mais ce n’est pas 1% de logements qui manquent, c’est 10%, 15%...

Par ailleurs, la mesure nouvelle dont certaines villes se saisissent - à raison - sont les quotas par quartiers. C’est une mesure un peu technique et qui demande du travail de contrôle de la part des services de l’urbanisme, donc elle est surtout adaptée aux grandes villes. Les quotas, s’ils sont proportionnés, permettent non seulement de viser cet équilibre entre le logement à l’année et l’hébergement touristique, et en plus de mieux gérer les flux de voyageurs pour éviter qu’ils se concentrent tous dans les quartiers centraux.

Quels autres outils voyez-vous pour favoriser l’accès au logement des ménages les plus modestes ?

Il existe déjà des dispositifs intéressants qu’il conviendrait d’approfondir. Je pense au bail mobilité, qui a déjà fait ses preuves, et qui permet de loger temporairement des étudiants, des saisonniers, des actifs en formation ou en déplacement pendant une durée limitée dans l’année (NLDR : 10 mois maximum, non reconductible) à des conditions plus avantageuses pour le locataire tout en permettant au bailleur de faire du meublé touristique le reste du temps pour rentabiliser l’occupation de son bien le reste du temps. Attention toutefois, ce dispositif doit être strictement contrôlé par les collectivités locales pour éviter les détournements inacceptables de certains propriétaires (heureusement peu fréquents) qui imposent ce type de bail à des actifs qui cherchent un logement pérenne. Airbnb est intraitable avec ces gens qui violent la loi : lorsqu’ils nous sont signalés par les autorités, nous supprimons ces hébergeurs de notre plateforme.

Un autre mécanisme, innovant cette fois-ci, pourrait utiliser la rentabilité de la location touristique pour inciter à la rénovation du bâti ancien, des appartements vacants de longue durée. C'est ce qui existe à Colmar, où la mairie accorde des autorisations dérogatoires pour des meublés touristiques spécifiquement pour des biens vacants depuis plusieurs années et sous condition de lourds investissements de remise en état. Après quelques années de rentabilisation des travaux grâce à l'hébergement touristique, l'autorisation dérogatoire prend fin, et les biens reviennent sur le marché longue durée. C'est une logique vertueuse. Mais il faut pour cela que les élus acceptent d'investir dans une mesure dont l'effet sur le logement est visible à moyen voire long terme. Or le temps politique s'y prête malheureusement de moins en moins.

Enfin, je pense qu'il est essentiel de permettre aux élus locaux de distinguer la réglementation applicable aux résidences secondaires - qui représentent un appoint indispensable à l'offre d'hébergement touristique dans de nombreuses

communes littorales sous-dotées en hôtellerie - et celle applicable aux biens d'investissement dédiés exclusivement à la location touristique. Sans que ces derniers ne soient à bannir partout - les capitaux et l'attractivité apportés par des investisseurs sont souvent nécessaires -, il faut permettre aux Maires de limiter fortement cette activité là où le marché locatif est trop tendu, tout en laissant les propriétaires de résidences secondaires louer occasionnellement pour dégager un revenu supplémentaire (permettant payer la taxe foncière et la taxe d'habitation sur les résidences secondaires ou d'entretenir son bien).

La loi ne permet aujourd'hui pas d'opérer cette distinction entre résidence secondaire et bien d'investissement. C'est un problème auquel nous réfléchissons avec les élus locaux qui veulent concilier attractivité touristique et préservation du logement pérenne. Cette mesure préserverait les recettes fiscales des collectivités tout en évitant la perte de logements pour les habitants.



PROPOSITION 15

PROMOUVOIR UNE DISTINCTION JURIDIQUE DANS LE RÉGIME DES RÉSIDENCES SECONDAIRES ENTRE « BIENS DÉDIÉS AU TOURISME » (INVESTISSEMENTS TOURISTIQUES) ET « BIENS OCCUPÉS » (RÉSIDENCES FAMILIALES OCCASIONNELLEMENT LOUÉES)

Le régime juridique actuel des résidences secondaires ne permet pas d'opérer une distinction fine entre ces types d'activités différentes que sont l'investissement dédié exclusivement à la location touristique, et la simple valorisation occasionnelle d'une résidence secondaire par leurs propriétaires. Or, si certains sont potentiellement en concurrence avec la location longue durée (on pense ici aux biens d'investissement, avec un but unique de rentabilité via la location meublée de tourisme), d'autres ne reviendront jamais dans le marché locatif classique car leurs propriétaires les utilisent régulièrement : résidences secondaires effectives, biens familiaux occupés par divers propriétaires au cours de plusieurs semaines dans l'année. Ces derniers ne sont loués occasionnellement que pour payer la fiscalité locale, l'entretien du bien, etc.

Cette non-distinction mène certaines communes, dont l'économie repose en grande partie sur ces résidences secondaires « occupées » (comme l'illustre l'exemple de Cannes précité), à ne pas réglementer le secteur de peur de pénaliser une partie de leur population concernée. Par ailleurs, ces biens sont largement plus rentable pour la commune qu'une résidence principale puisque plus lourdement taxée et non comptabilisés au titre de la loi SRU.

Ainsi, une évolution juridique – qui passerait donc nécessairement par une réforme législative - permettrait aux communes de pouvoir opérer cette distinction pour restreindre,

si elles le souhaitent, un peu plus fortement les biens d'investissement dédiés au tourisme, sans pénaliser l'ensemble des habitants détenant une résidence secondaire et louée occasionnellement.

PROPOSITION 16

RÉSERVER LES SECTEURS LES PLUS TENDUS PROCHES DES BASSINS D'EMPLOI À LA CONSTRUCTION EXCLUSIVE DE RÉSIDENCES PRINCIPALES

Depuis sa promulgation en novembre 2024, plusieurs communes en France (Bonifacio, Chamonix, St-Malo...) ont annoncé¹¹⁰ faire usage d'une disposition introduite par l'article 5 de la loi Le Meur permettant aux communes dénombrant plus de 20% de résidences secondaires de décider, dans l'élaboration de son PLU, de réserver des secteurs à la construction exclusive de résidences principales.

Généraliser l'usage de cette disposition au territoire azuréen devrait permettre de limiter en partie le détournement de la construction à destination des résidences secondaires, que nous avons chiffré à plus de 40% précédemment, et ainsi favoriser les projets de logements collectifs à destination des actifs résidents.

PROPOSITION 17

SOUTENIR L'APPROCHE TERRITORIALISÉE DES POLITIQUES DE QUOTAS DE MEUBLÉS DE TOURISME EN PROCÉDANT À UN MAILLAGE PAR QUARTIER

Nice, qui l'a récemment adopté, et Cannes s'intéressent à une disposition du même article prévoyant la possibilité pour les maires « de fixer, sur tout ou partie du territoire de la commune, dans une ou plusieurs zones géographiques

qu'elle délimite, le nombre maximal d'autorisations temporaires [à faire du meublé touristique] ». Nice devrait implanter des quotas dans près de 39 secteurs jugés particulièrement tendus, quand Cannes ne devrait restreindre que les zones de la Croisette et du Suquet.

Laissant la main aux élus du territoire et leur donnant la possibilité d'opérer à un maillage plus « fin » qu'à l'échelle de la commune, cette approche semble plus pertinente et proportionnée que la « compensation » (effective à Marseille) ou les appels inapplicables à des interdictions pures et simples sans discrimination géographique (la loi française ne le permettant pas, en raison de la protection de la propriété privée).

Ces quotas par quartier permettent en effet de concilier le besoin particulièrement fort de logements dans certains secteurs et soutien de l'activité touristique dans d'autres (avec la possibilité de cibler uniquement les quartiers avec une forte prégnance du phénomène d'investissement). De plus, une politique de quotas ciblée pourrait susciter un « effet de dispersion » agissant comme un levier d'investissement dans les quartiers moins attractifs et les communes moins centrales.

Certaines réticences vis-à-vis de ces dispositifs sont toutefois encore exprimées par certaines communes et justifient par ailleurs une approche empirique par l'utilisation de données, en lien avec le risque juridique encouru : une collectivité souhaitant faire usage de ces outils de régulation doit en effet justifier du bien-fondé des mesures prises : « Les juges administratifs ont, à plusieurs reprises, annulé la mise en œuvre de changements d'usage considérant que la commune qui instaurait ce dispositif ne démontrait pas de manière probante que la

réglementation adoptée était justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général tenant à la lutte contre la pénurie de logements destinés à la location ou qu'une telle mesure était proportionnée à l'objectif poursuivi ». Ainsi, un soutien juridique et administratif renforcé de la part d'acteurs concernés (préfecture, agence d'urbanisme, sociétés de meublés de tourisme) pourrait renforcer l'efficacité de ces dispositifs.

PROPOSITION 18

DÉVELOPPER PROACTIVEMENT L'HÉBERGEMENT SAISONNIER

Les saisonniers sont des salariés essentiels au développement économique du territoire azuréen, mais constituent une population au statut plus précaire (contrat court, salaires moins élevés, etc.). Pour ces travailleurs, l'offre de logements apparaît encore largement insuffisante et s'avère souvent trop coûteuse, mettant en péril l'attractivité des métiers qui en dépendent. De nombreux dispositifs existent déjà et sont mobilisés dans des territoires aux problématiques similaires. Parmi ceux-ci :

- Les Foyers de jeunes travailleurs, au nombre de six dans le département (Antibes, Nice, Grasse, Cannes, Valbonne¹¹²) ;
- Les « Villages saisonniers » (exemples à Saint-Tropez ou Cannes) ;
- La mise à disposition de chambres d'internats scolaires et universitaires (comme à Nice) ;
- Les résidences hôtelières à vocation sociale (une seule à Nice).

Or, face aux besoins grandissants en main d'œuvre et aux difficultés de recrutement toujours prononcées soulignées dans les auditions, ériger comme priorité le doublement des capacités actuelles en matière d'hébergement saisonnier semble essentiel.

111. DREAL Corse, op. cit. 2025.

112. Site web de la CAF des Alpes-Maritimes, « Vous êtes jeune travailleur et vous recherchez un logement temporaire ? ».

110. Véronique Chocron, « Ces villes qui disent stop aux nouvelles résidences secondaires », *Le Monde*, 19 août 2025.

En parallèle, d'autres solutions pourraient être explorées. Parmi elles :

- Le renforcement de la solvabilité des saisonniers, en permettant à l'employeur de se porter garant vis-à-vis des bailleurs privés ;
- Un développement plus soutenu des « baux mobilité » ou des locations mixtes comme cela est promu à Nice, permettant à des propriétaires de louer jusqu'à 10 mois dans l'année à des publics spécifiques (étudiants, salariés en formation) tout en bénéficiant d'une sécurité accrue de la part de la puissance publique. Dans les zones les plus tendues, la location des mois restants à la suite de la réalisation de ce bail mobilité pourrait être orientée vers les saisonniers via une intervention d'un tiers social (bailleur social) s'occupant de toutes les démarches visant à loger temporairement un saisonnier, avant de rendre au propriétaire le plein usage de son logement ;
- La réactivation d'un réseau fédéré des « lieux d'accueil saisonniers » interrompu par la crise sanitaire et encouragée par la Cour des comptes¹¹³ et la Direction générale des entreprises afin de mutualiser les bonnes pratiques et l'information auprès des saisonniers ;

- L'assouplissement, en matière de règle d'urbanisme, des normes relatives aux « hébergements transitoires mobiles » (comprendre structures types mobil-home), tel que recommandé par la Cour des comptes, afin de pouvoir proposer des solutions de logement plus simples et moins coûteuses, naturellement devant répondre à un cahier des charges clairement défini. Cette modification pourrait simplement passer par l'ajout d'une catégorie « hébergement transitoire pour les saisonniers » au décret n° 2023-894 du 22 septembre 2023 « portant adaptation du régime de dispense de formalités d'urbanisme applicable à certaines constructions démontables »¹¹⁴.

Toutefois, toutes ces pistes ont un défaut commun, elles sont expérimentales et ne répondent pas à un besoin pérenne.

113. « Le logement des travailleurs saisonniers », Cour des comptes, p. 93, juillet 2025.

114. Ce décret permet, permet, dans certaines zones, de dispenser d'autorisation d'urbanisme l'implantation, pour une durée maximale de 24 mois, de certaines constructions temporaires et démontables telles que les résidences universitaires, les résidences sociales, les centres d'hébergement et de réinsertion sociale, les structures d'hébergement d'urgence et celles nécessaires au relogement temporaire rendu nécessaire par des opérations d'aménagement urbain.



PRIORITÉ

O4

Décongestionner le littoral azuréen

Alors que le littoral azuréen concentre la majorité des emplois, la congestion des infrastructures participe à une perte de temps significative et à une dégradation de la qualité de vie des usagers, toujours plus contraints dans leurs déplacements.

Cette décongestion doit notamment passer par une politique majeure en matière de renforcement de l'offre de transports collectifs existante, mais aussi par une vision claire en matière d'aménagements futurs : optimisation de l'autoroute A8, développement des mobilités actives, etc.

PROPOSITION 19

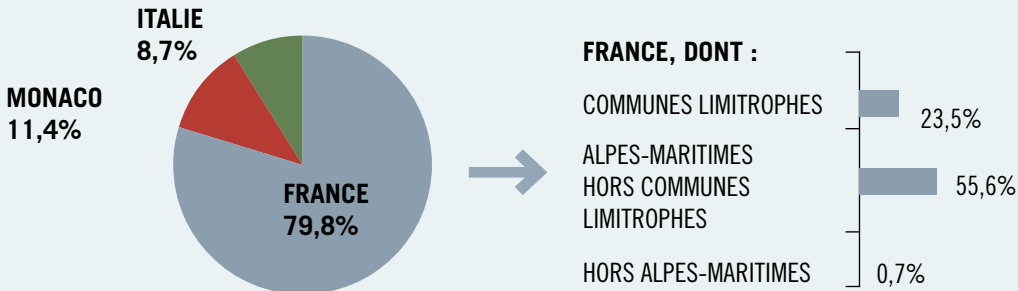
FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UN « MÉTRO AZURÉEN » POUR DÉCONGESTIONNER LE LITTORAL

Le renforcement du réseau existant – notamment de la ligne TER –, aussi essentiel qu'il soit, ne suffira pas à répondre à l'enjeu majeur de l'accessibilité du littoral azuréen. L'accès aux bassins d'emplois – Cannes la Bocca, Sophia Antipolis, Nice, Monaco – devrait être structuré pour la planification future des politiques de mobilités du territoire. Au regard de l'ampleur de la problématique, il apparaît indispensable d'envisager sérieusement une solution à la hauteur des enjeux en présence. Ainsi, comme souligné par la quasi-totalité des acteurs rencontrés lors de notre démarche, l'investissement dans

la réalisation d'un véritable « métro azuréen » ambitieux, reliant l'Ouest du territoire (Cannes/Mandelieu) à l'Est (Menton, voire Vintimille) pour lui donner une dimension internationale) en passant par les bassins d'emplois de Nice et Monaco, apparaît une étape indispensable.

Ce projet ne partirait pas d'une feuille blanche, et pourrait se baser sur les premières études menées pour la réalisation d'une liaison souterraine reliant La Brasca (Eze) à Monaco. Cet axe - dont le coût est estimé à plus d'1,2 milliards d'euros - « devra être capable de transporter 2 400 passagers par heure et par sens, avec une capacité extensible à 3 600 passagers »¹¹⁵. Accompagné par la société d'ingénierie Systra, il ne devrait pas voir le jour avant 2031.

RÉPARTITION DES SALARIÉS PRIVÉS DE MONACO SELON LEUR LIEU DE RÉSIDENCE



Source : Caisses sociales de Monaco, IMSEE, 2025.

115. Estelle Imbert, « Ce que l'on sait sur la future liaison souterraine entre La Brasca et Monaco », Monaco Tribune, 26 mars 2025.

PROJECTION DU TRACÉ DE LA LIGNE DE MÉTRO IMAGINÉ
PAR LA FÉDÉRATION DES ENTREPRISES MONÉGASQUES



Source : Benjamin Godart, « Les dirigeants d'entreprises monégasques proposent un métro pour désengorger Monaco », Monaco La tribune, 9 septembre 2025.

Or, cet axe pourrait constituer la base de départ d'un projet reliant Cannes - en passant par l'aéroport de Nice - pour relier la Principauté à toute la partie Ouest du littoral. Ce tracé, dont les coûts sont estimés par plusieurs groupes de travaux publics à près de 4 milliards d'euros pour la partie Nice-Vintimille, doit être perçu à travers une logique de long terme : « Ce métro azuréen serait amorti sur un siècle – comme tous les grands projets d'infrastructure de ce type dans le monde. Le billet coûterait bien plus d'un euro, mais moins que les frais quotidiens de carburant, de péage et de stationnement. Nice-Est serait accessible en 11 minutes, l'aéroport en 23 minutes. Cela changerait tout ! »¹¹⁶.

Si le gouvernement monégasque, soutenu par de nombreux acteurs économiques du territoire, ne se montre pas opposé au projet, il argue toutefois de la nécessité pour la France de prendre l'initiative et de « mener toute une série d'études technico-économiques afin d'en estimer précisément le coût et l'opportunité »¹¹⁷. Cette liaison directe serait susceptible d'engager

un report modal important de la voiture vers le métro bien plus rapide et efficace, mais aussi plus rentable à très long terme : les estimations prévoient 5 000 voyageurs par heure en période de pointe, dans le sens Nice-Monaco le matin et Monaco-Nice le soir. Le gain économique

“ Les usagers sont rationnels. Pour qu'il y ait un report modal, il faut leur proposer des solutions qui ne leur font pas perdre du temps. [...] Le gouvernement n'a pas conscience des économies que cela pourrait permettre puisque les gens ne prendraient plus que le métro... Ce genre de projets se rentabilisent sur 100 ans, il faut avoir une vision de long terme ! ”

Philippe Ortelli, président de la Fédération des Entreprises Monégasques

pourrait ainsi s'avérer important pour les deux parties : un développement économique facilité pour Monaco, un accès plus simple à un bassin d'emploi important pour les Alpes-Maritimes.

Enfin, ce nouveau mode de transport pourrait être étudié comme une solution en matière de report de fret. Traversant l'entièreté du département d'Est en Ouest vers l'Italie, un fonctionnement nocturne pour opérer du transport de marchandises serait tout à fait envisageable, et répondrait ainsi doublement à l'enjeu de décongestion des infrastructures routières.

Sans se prononcer sur le chiffrage précis d'un projet aussi ambitieux que complexe, cette étude souhaite réaffirmer son souhait d'en étudier plus largement et sérieusement l'opportunité compte-tenu de son bénéfice potentiel pour le territoire dans son ensemble : « À ceux qui disent que c'est trop gros, que c'est trop ceci, que c'est trop cela... Je réponds, les Suisses l'ont fait¹¹⁸. Désormais, nous mettons ce projet entre les mains de ceux qui peuvent décider. »¹¹⁹

PROPOSITION 20

ERIGER COMME PRIORITÉ LE RENFORCEMENT
DU MAILLAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DANS LES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS

Sur l'ensemble de la bande littorale, se rendre d'une agglomération à une autre est un pari risqué si vous êtes contraints par le temps. Or, là encore, l'offre vient à manquer pour proposer une solution adaptée de report modal aux habitants du territoire.

Deux projets majeurs concernant l'Ouest et l'Est du territoire devraient voir le jour dans les années à venir pour pallier cette problématique. Considérés par la plupart des acteurs auditionnés comme des projets essentiels, nous proposons de les ériger en priorité pour accélérer leur finalisation.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS DU TERRITOIRE

Notre enquête révèle que les habitants attendent globalement une amélioration de l'offre en matière de transports en commun pour modifier leurs habitudes de déplacement.

Ainsi, à la question « Prendriez-vous davantage les transports en commun si le réseau

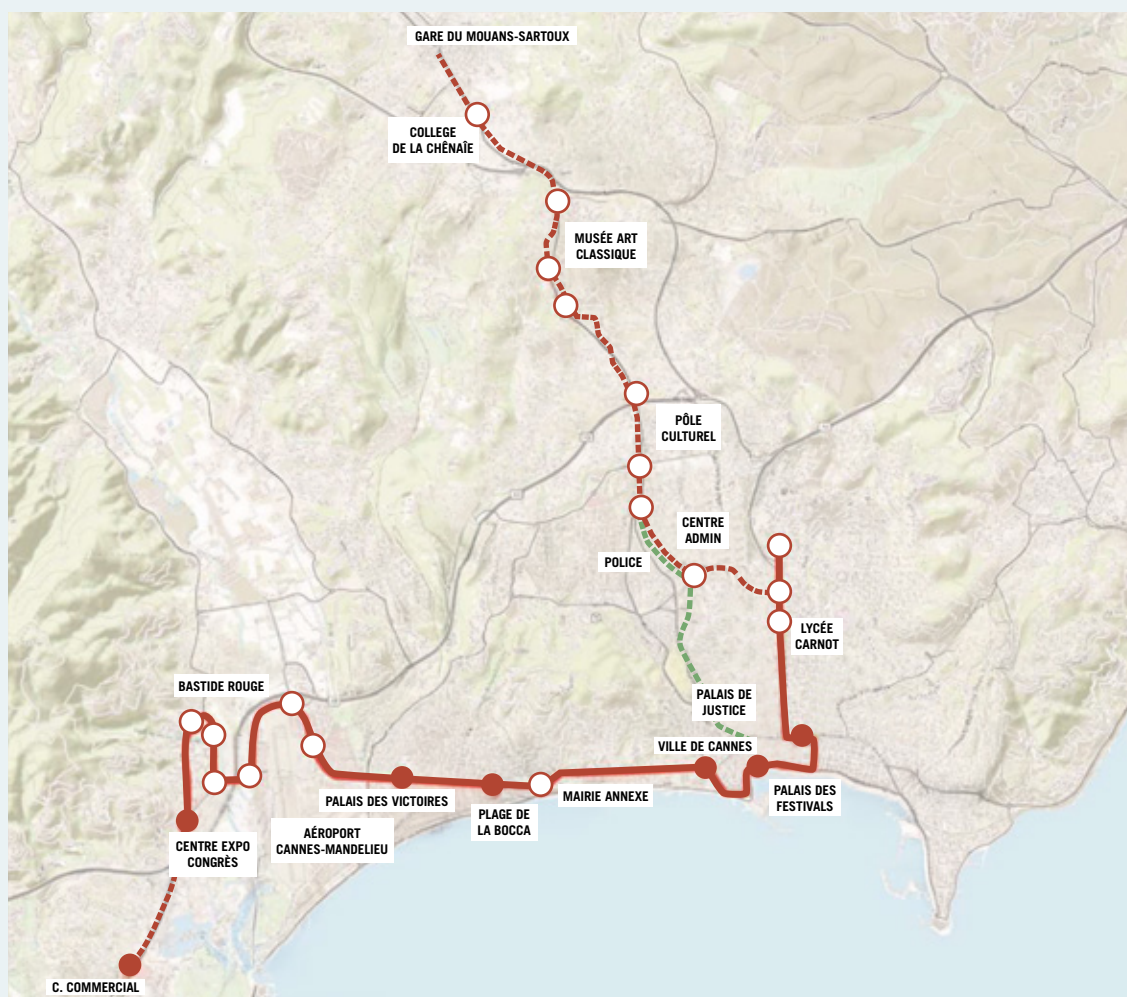
proposait... ? », 61% des interrogés répondent « davantage de lignes de métro et de tramway ». Ce chiffre est d'ailleurs bien plus important à Nice (67%) que dans le reste du territoire (58%) où la dépendance à la voiture est naturellement plus importante.

116. Sabrina Bonnarigo, « Nice–Monaco–Vintimille en métro : un projet à 4 milliards relancé », L'observateur de Monaco, 10 septembre 2025. Citation de Philippe Ortelli.
117. Sabrina Bonnarigo, « Métro Nice-Monaco-Vintimille : la réponse prudente du gouvernement monégasque », L'observateur de Monaco, 12 septembre 2025.
118. Lausanne dispose déjà de deux lignes de métro et le pays a construit plus de 50 km de tunnel à travers les Alpes en quelques années.
119. Sabrina Bonnarigo, « Nice–Monaco–Vintimille en métro : un projet à 4 milliards relancé », L'observateur de Monaco, 10 septembre 2025. Citation de Philippe Ortelli.

1. Concrétiser l'extension du réseau Palm Express par le prolongement du Bus à haut niveau de service (BHNS) Mandelieu-la-Napoule – Cannes – Mouans-Sartoux et explorer les possibilités d'un prolongement vers Grasse pour en faire un réseau structurant de l'ouest du département.

Le bassin Cannois dispose, à ce jour, de deux lignes de BHNS « Palm express » reliant l'ouest (Mandelieu-la-Napoule – Cannes centre) et le Nord (Cannes centre – Carnot) totalisant déjà 11 500 voyages/jour en moyenne et ayant permis un report modal de plus de 100 000 voyageurs/mois entre 2022 et 2024¹²⁰.

TRACÉ DU BHNS PALM EXPRESS ACTUEL ET SON EXTENSION PRÉVUE



Source : « Le réseau Palm bus et son bus à haut niveau de service Palm Express », DREAL PACA, 12 décembre 2024.

2.Accélérer la création des lignes 4 et 5 de Tram sur la métropole Nice Côte d'Azur.

Les projets des lignes 4 (direction Cagnes-sur-Mer) et 5 (direction Drap) sont deux projets inscrits dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040. Ces extensions du Tram doivent permettre d'augmenter l'offre de transports en commun et, à terme, de réduire largement la part de l'automobile.

Le projet de la ligne 4 a déjà bien avancé et devrait être livré à horizon 2026. Elle devrait permettre de relier l'ouest de Nice (en partant de l'aéroport) à Cagnes-sur-Mer en passant par Saint-Laurent-du-Var.

TRACÉ DE LA FUTURE LIGNE 4



Source : Site web de la Métropole Nice Côte d'Azur, « Transports en communs ».

120. « Le réseau Palm bus et son bus à haut niveau de service Palm Express », DREAL PACA, 12 décembre 2024.

“ Les générations précédentes ont fait beaucoup de choses pour aménager et structurer notre territoire. Il faut renouer avec une politique ambitieuse de grands projets pour radicalement changer la vie des gens. ”



**PIERRE
IPPOLITO**

Président du Groupe Ippolito,
Co-Président du Club ETI Sud

Le logement des actifs était votre sujet principal lorsque vous présidiez l'UPE06. Quels sont, à l'heure actuelle, les axes prioritaires que vous identifiez ?

Il faut créer la catégorie des « actifs » en matière d'accès au logement, aujourd'hui l'Etat n'a aucune statistique sur cette catégorie de la population. Avant de définir des programmes pour les actifs, il faudrait que ce terme soit identifié comme une segmentation à part entière, de la même manière que les étudiants sont segmentés, les saisonniers sont segmentés, etc. C'est un prérequis indispensable au vu de notre organisation politique et fiscale pour pouvoir faire des produits à destination de cette catégorie spécifique.

Il faut aussi trouver un moyen de compenser les problématiques foncières du littoral. Pour

ça, il nous faut une structure, un organisme réellement dédié au Moyen-Pays, qui dispose des moyens nécessaires pour développer une vision d'ensemble sur ce territoire, et ce territoire uniquement. Les bailleurs, et on les comprend, préfèrent travailler sur des projets situés sur le littoral, dont l'envergure est souvent plus importante. Pourtant, le foncier structurant se trouve dans le Moyen-Pays : c'est là qu'on a de la place pour faire du logement pour les actifs, là qu'on peut envisager d'impulser une croissance démographique pour avoir de la croissance économique.

Une structure dédiée à cet aménagement horizontal – d'Ouest en Est sur tout le département – aurait sa propre culture, sa propre logique, et permettrait réellement d'apporter une solution concrète à la pénurie de logements.

On sait que les sujets de logement sont souvent liés à la problématique de la mobilité. Quelles seraient les priorités pour décongestionner les infrastructures de transports ?

Il faut penser la rupture, changer le quotidien des gens. Créer une ligne de métro reliant l'Ouest des Alpes-Maritimes à Monaco signifierait de relier l'entière du bassin économique en 30 à 40 minutes. Cela améliorerait considérablement le quotidien des habitants du département à moyen-terme, qui seraient alors libres d'habiter et de travailler là où ils le souhaitent et cela constituerait une réponse majeure aux problématiques de logement dans les grandes agglomérations. Le coût d'un tel projet est important, mais il permettrait de faire des économies sur d'autres domaines, on peut par exemple envisager de reporter une partie du fret vers cette ligne, qui fonctionnerait la nuit et s'étendrait jusqu'à Vintimille. Un tel fonctionnement pourrait permettre de largement rentabiliser la ligne à long terme.

Ce serait également un moyen intelligent de désengorger l'A8, qui est centrale dans le département. Autre grand projet de rupture : pourquoi ne pas relancer l'idée d'une A8 bis, destinée au fret et qui contournerait Nice, comme cela avait été pensé quelques dizaines d'années plus tôt ? Les contraintes économiques et environnementales contraindront nécessairement le projet par rapport aux ambitions de l'époque, mais on pourrait penser à un tracé plus minimaliste, qui permettrait tout de même de désengorger l'A8 actuelle à hauteur de 20/30% de son trafic. Ces aménagements doivent nécessairement être réfléchis à l'approche de la fin de la concession à venir en 2032.

Quels autres outils voyez-vous pour favoriser l'accès au logement des ménages les plus modestes ?

La division du territoire en deux, voire trois bassins de mobilités si l'on compte l'Est Var, freine la coordination effective en matière d'offre de transports et de développement de projets. En matière de gouvernance, la logique serait de réussir à faire émerger une instance de coordination rassemblant les différentes autorités organisatrices des mobilités, pour penser la mobilité à l'échelle du territoire. A terme, l'idée doit être d'aller vers une interopérabilité des systèmes de transport collectifs...

Ces projets nécessiteront des moyens. Pourquoi ne pas développer une offre touristique qui serait fléchée vers le financement de ces transports ? On pourrait penser à un pass unique avec accès total à tous les modes de déplacement du territoire, en lien avec les activités de tourisme. Les recettes générées seraient précisément redistribuées à tel ou tel organisme, chargé d'améliorer les transports à terme, et moins faire peser les coûts sur les usagers du quotidien.

TRACÉ INDICATIF DE LA FUTURE LIGNE 5



Source : Site web de la Métropole Nice Côte d'Azur, « Transports en communs ».

Le projet de ligne 5 permettrait quant à lui d'améliorer la desserte métropolitaine dans sa verticalité puisqu'elle vise à relier l'Est de Nice à Drap. Son tracé n'est qu'indicatif à ce jour, la finalisation de la ligne étant prévue pour 2031 au minimum.

Or, la desserte verticale du territoire apparaît comme une priorité pour permettre aux logements situés dans le moyen-pays de pouvoir être reliés aux principaux bassins d'emploi. Considérer ces deux projets comme d'intérêt majeur a donc pour objectif de s'assurer de leur réalisation dans les temps.

PROPOSITION 21

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU RÉSEAU FERRÉ

Le réseau ferré du territoire est unanimement souligné comme présentant un trop grand nombre de défauts pour effectuer des trajets pendulaires (retards, annulations...). Ces limites sont un frein clair à un report modal plus important des autosolistes vers les transports collectifs.

Une amélioration des performances du réseau est donc indispensable pour assurer sa compétitivité face à la voiture. Celle-ci devrait passer par les phases 1 et 2 du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), dont nous avons cité les améliorations à prévoir d'ici 2035.

Toutefois, l'avancée majeure est listée en phase 3 du projet et consiste en une « désaturation du nœud ferroviaire azuréen par une ligne nouvelle reliant directement Cannes, Sophia-Antipolis et Nice ». Or, cette ligne ne devrait pas voir le jour avant 2040¹²¹, ce qui est loin d'être à la hauteur des enjeux du territoire. Au même titre que pour la proposition précé-

dente, ce projet de développement des mobilités entre les trois bassins d'emploi principaux devrait être considéré comme une priorité nationale tant l'enjeu en termes d'emploi et de développement économique est majeur.

“ Le train est, en l'état actuel des choses, incompatible avec le fait d'avoir des impératifs... ”

Steve Cappatti, Président de la section artisanale de la Fédération du bâtiment des Alpes-Maritimes

PROPOSITION 22

DÉFINIR UN CAHIER DES CHARGES CLAIR SUR LES POTENTIELLES OPTIMISATIONS DE L'A8 DANS LE CADRE DE LA FIN DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC EN 2032

La fin de la concession de l'autoroute A8 à horizon 2032 pose nécessairement la question de son évolution future. Établir un cahier des charges complet de tous les aménagements souhaitables (élévations, création de voies, creuser en souterrain...) permettrait de constituer une base claire dans le processus d'optimisation de l'infrastructure, actuellement trop limitée pour envisager des projets visant à réduire la part modale de la voiture.

En outre, ces études pourraient être l'occasion d'explorer la possibilité de relancer le projet de création d'une autoroute 8 bis réservée au transport international routier (TIR), déjà envisagée dans les années 80.

Le projet initial était particulièrement ambitieux et devait permettre un contournement de Nice en partant de Mandelieu-la-Napoule pour rejoindre La Turbie sur 56km.

121. « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition », Ministère chargé des transports, janvier 2023.

TRACÉ INDICATIF DU PROJET DE L'A8 BIS



Source : Site web de la Métropole Nice Côte d'Azur, « Transports en communs ».

Sans proposer à nouveau un projet d'une telle ampleur, la possibilité d'une extension qui partirait de Cannes pour aller jusqu'à l'Allianz Riviera permettrait de désengorger une partie importante de l'ouest de l'A8, qui relie certains des bassins d'emplois principaux (Cannes, Sophia...).

L'avantage de disposer d'un cahier des charges complet serait de pouvoir orienter les futures propositions dans le cadre de prochains appels d'offre pour cette délégation de service public, et donc d'orienter les fonds privés qui seront investis.



“ La saturation des infrastructures de transports, couplée à la pénurie de logements, est un frein à l’embauche important. C’est un facteur bloquant de la croissance économique du territoire, mais cela menace même parfois la continuité du service public. ”



**PIERRE
ANTRAS**

Directeur territorial Sud-Provence-Alpes-Côte d’Azur - Keolis

Quelles sont les contraintes qui pèsent sur le développement du territoire ?

Il y a un réel problème de logement, et donc in fine de main d’œuvre. Le développement des mobilités est insuffisant pour permettre aux salariés habitant en périphérie de rejoindre leur lieu d’emploi, tout en représentant un coût qui peut décourager. L’usage de la voiture contraint une partie de la population et constitue un frein à l’embauche important, ce qui pousse le privé à progressivement se muer en gestionnaire immobilier pour pallier la problématique du logement de ses salariés.

La congestion routière apparaît en effet comme un problème majeur. Quelle stratégie pour résorber ce phénomène ?

Je crois qu’il faut tout développer à la fois : le bus, le covoiturage, le train, les mobilités actives... L’idée principale doit être de désengorger les métropoles. L’essentiel est de bien cibler les besoins. Il faut documenter l’offre, mais aussi analyser la faisabilité. Les autorités organisatrices des mobilités n’ont pas toujours la capacité à porter ce genre d’études.

Tout l’Ouest du département est mal desservi, et notamment Sophia Antipolis. Chez Keolis, nous avons identifié trois zones de rabattement à drainer : Grasse, Cannes et Fréjus. Plus de 10 000 personnes viennent chaque jour de ces zones-là. Mais il n’existe à ce jour aucune alternative pertinente à la voiture, il faut parfois prendre plusieurs modes de transports, qui ne desservent pas forcément avec un maillage très fin... A la demande du ministre des transports, nous avons réalisé une étude sur l’opportunité de réaliser des voies réservées aux bus sur l’A8. C’est un projet complexe impliquant de nombreux acteurs, mais cela met en lumière une prise de conscience au niveau de l’état. On travaille en parallèle avec des fournisseurs de vélo, pour favoriser la multimodalité.

Enfin, afin de fluidifier le trafic, il faut également travailler sur la réduction du trafic de transit sur l’A8 pour le transport de marchandises. Pourquoi ne pas envisager un développement plus important du fret via le ferroviaire ?

Quels sont les défis à relever en matière de gouvernance ?

Certaines structures comme le pôle métropolitain Cap Azur fonctionnent bien. Mais la bonne volonté ne suffit pas à surmonter les freins existants. On a notamment un problème de tarification hétérogène en fonction des territoires, ce qui induit un manque de cohérence pour les usagers. La région soutient aussi la mise en interopérabilité des titres entre les intercommunalités, mais il y a de très nombreux problèmes techniques.

Il ne suffit pas de grand-chose. Centraliser la compétence transport pourrait, à terme, permettre de régler de nombreux soucis de mobilité. Quand les différents acteurs impliqués discutent, en général ça avance.

PROPOSITION 23

RÉALISER DES ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ
SUR LA RÉALISATION DE LIAISONS EXPRESS EN
CAS DE POSSIBILITÉ D'ÉLARGISSEMENT DE L'A8

Réduire la part modale de la voiture circulant sur l'A8 est une nécessité urgente pour décongestionner l'infrastructure. Mais pour ce faire, il faut proposer une offre de transport collectif à l'efficacité et la fiabilité - a minima - équivalente.

Ces aménagements sont difficilement envisageables à l'heure actuelle compte tenu de l'absence de bande d'arrêt d'urgence sur laquelle envisager de déborder pour créer des tronçons réservés pour des transports collectifs. En effet, un service d'autocar, fréquent, performant et fiable constitue un moyen privilégié pour gagner des parts de marché sur la voiture comme l'ont montré le succès des lignes Marseille - Vitrolles (ligne 91) et Marseille - Aix-en-Provence (ligne 50)¹²² ou encore l'exemple de l'autoroute A57.

L'EXEMPLE DE L'ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE A57 (TOULON)

Face à la congestion routière de l'A57, dont les 2x2 voies ne permettaient plus de garantir un trafic fluide face au flux croissant de véhicules, l'État a confié à VINCI Autoroutes la modernisation de cette autoroute et son élargissement à 2x3 voies sur 7 kilomètres, « depuis la sortie est du tunnel de Toulon jusqu'à la bifurcation A57/A570, dans chaque sens ». L'investissement d'un montant d'environ 300 millions d'euros a été entièrement financé par Vinci Autoroutes par le mécanisme de la concession.

Dans un territoire où 65% des déplacements se font en voiture, le seul élargissement de la voirie ne suffisait pas à relever les défis des mobilités du territoire. Celui-ci s'est donc basé sur la conception d'une voie réservée à des car

express, dont la voie est directement reliée au pôle d'échange multimodal de Sainte-Musse, grâce à deux nouveaux arrêts de bus créés directement sur l'A57.

La création de ces arrêts pour les transports collectifs à Sainte-Musse vient ainsi compléter un nœud intermodal d'une envergure inédite sur la Métropole avec la connexion entre :

- Des lignes urbaines express (4 lignes) et interurbaines (6 lignes) - via l'autoroute ;
- Le réseau structurant urbain via les lignes à haut niveau de service ;
- Le réseau ferroviaire via la nouvelle halte TER, sur un site stratégique majeur (l'hôpital, la zone d'activités économiques, établissements scolaires, complexes sportifs, écoquartier...).

Pourtant, certaines études comme celle menée par Keolis laissent à penser qu'une telle offre pourrait participer à un report modal important :

122. La 50 est d'ailleurs la ligne d'autocar la plus fréquentée d'Europe grâce à un système de navette reliant plus de 300 fois par jour Marseille et Aix-en-Provence, entre 5h45 et 0h50, de manière cadencée (toutes les 5 minutes en heure de pointe) et fiable grâce aux voies réservées. Ainsi, sur les 105 000 déplacements quotidiens, environ 13 000 se font à présent en car contre 7 500 passagers en train malgré une voie ferrée renouvelée reliant les deux villes.

LA LIAISON AVEC SOPHIA ANTIPOLIS VIA DES CAR EXPRESS,
QUELLE OPPORTUNITÉ DE REPORT MODAL ?

La technopole de Sophia Antipolis et ses 40 000 actifs (dont 16 000 étudiants) représentent un enjeu majeur de desserte du territoire azuréen. Une étude menée par Keolis en novembre 2024 révèle en effet que 90% de ces actifs ont recours

à la voiture pour les trajets domicile-travail (95% pour les originaires de Grasse, 88% pour Cannes, 72% pour Nice) pour près de 90 000 déplacements par jour en moyenne, dont la moitié serait liée au flux domicile-travail.

5 CORRIDORS AU POTENTIEL DE PLUS
DE 5 000 DÉPLACEMENTS PAR JOUR À DESTINATION
DE SOPHIA ANTIPOLIS



5 corridors apparaissent ainsi intéressants en ce qu'ils dépassent les 5 000 déplacements/jour. Pour Keolis, ces axes représentent ainsi un

potentiel intéressant pour le développement de lignes express de 1 000 voyageurs (donc avec une estimation de report modal de 20%).

Source : Keolis (2024)

Pour étudier l'opportunité de tels aménagements (possibilité d'élargissement, de tronçons réservés sans voie continue...), de plus amples études pourraient ainsi être menées et intégrer le futur cahier des charges.

PROPOSITION 24

DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE POUR LES TRAJETS PENDULAIRES

L'incitation à la pratique du covoiturage est un levier incontournable des Autorité organisatrices des mobilités (AOM) pour réduire l'usage du véhicule individuel.

Mais, résultat d'une fragmentation importante sur le territoire départemental, ces dispositifs incitatifs pour les trajets domicile-travail - via la plateforme « Klaxit » (devenu BlablacarDaily) - varient parfois fortement selon les intercommunalités : nombre de trajets quotidiens remboursés, indemnisation forfaitaire des conducteurs, distance minimum du trajet... En conséquence, les agglomérations du territoire se situent très en retrait des villes en matière de covoiturage : seules Nice (26ème) et Fréjus (87ème) figuraient dans le top 100 des villes où la pratique était la plus répandue, bien loin de Marseille (11ème) ou Aix-en-Provence (12ème)¹²³.

Un premier levier mobilisable pourrait ainsi être l'harmonisation des règles d'indemnisation à l'échelle de toutes les AOM départementales pour renforcer la clarté et la visibilité des dispositifs auxquels les usagers peuvent prétendre, tout en accentuant largement la communication autour de la pratique, jugée largement insuffisante par la majorité des acteurs interrogés.

Un second levier pourrait se trouver dans une articulation plus ambitieuse avec les employeurs du territoire via la réalisation de Plans de mobilité employeurs ou inter-entre-

prises (PMIE). Rendus obligatoires par la loi LOM (2019), ces plans permettent notamment d'agir sur l'aménagement des horaires (arrivées décalées, temps partagés, évitement des heures de pointe) et les aides aux mobilités alternatives, dont le télétravail. Ces plans, via par exemple une incitation financière qui pourrait être proposée par la Région à titre d'expérimentation, pourraient favoriser le covoiturage d'entreprise, dont l'avantage majeur est qu'il supprime la barrière de l'inconnu et fait nécessairement converger de manière plus évidente les salariés d'une même entreprise vers les mêmes zones géographiques.

Enfin, le développement des parkings de covoiturage, dans le cadre du « Plan mobilité 2028 » doit être poursuivi pour atteindre son objectif affiché de 20 nouvelles aires pour un total de plus de 840 places.

PROPOSITION 25

RENFORCER L'ACCÈS AUX MOBILITÉS DOUCES POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Répondre à l'enjeu de décongestion du littoral par les mobilités actives répond par la même occasion aux enjeux majeurs que sont la santé publique et la décarbonation des déplacements du quotidien. Renforcer l'accès à ces formes de mobilités nécessite d'une part de renforcer l'offre disponible (infrastructures dédiées et véhicules dans le cas du vélo par exemple), mais aussi d'en améliorer l'accessibilité.

Outre la nécessité de poursuivre les aménagements pour la pratique du vélo sur le département (construction de plus de stationnements vélos à proximité des pôles d'échanges, finition de l'EurovéloRoute8 pour éviter la discontinuité...), il apparaît nécessaire de renforcer les dispositifs incitatifs à ces reports modaux, sur le modèle de ce qui a pu être fait à Sophia Antipolis. Dans ce cadre, certains dispositifs comme le

L'EXPÉRIMENTATION « GOOD WATT » À SOPHIA ANTIPOLIS

Dans la technopole, marquée par un taux d'autosolisme de 88%, une expérimentation visant à évaluer la proportion de salariés prêts à laisser leur voiture pour effectuer leurs déplacements domicile-travail en vélo à assistance électrique (VAE) fût menée en 2022.

Ce dispositif « Good Watt », cofinancée par l'Etat et l'ADEME, avait donné lieu à la livrai-

son, à titre gracieux, d'environ 20 vélos par entreprise afin de les fournir aux employés volontaires.

A la fin de la phase de test, 70% des salariés participants s'étaient ainsi déclarés prêts à poursuivre ce fonctionnement, soulignant un potentiel important en matière de report modal en cas d'incitation forte des pouvoirs publics.

« crédit mobilité »¹²⁴ gagneraient à être améliorés et visibilisés pour permettre réellement aux entreprises de soutenir la décarbonation des mobilités domicile-travail. Ce dispositif est en effet à ce jour largement sous-exploité : selon le Baromètre des flottes et de la mobilité d'Arval et Ipsos de 2024, seules 11% des entreprises interrogées développent des solutions alternatives de mobilité et 2% procèdent au remplacement de véhicules de leur flotte par des allocations monétaires. Et pour cause, cette enveloppe budgétaire correspond au régime fiscal et social applicable à un salaire si bien que le crédit mobilité ne jouit d'aucun avantage fiscal – à l'inverse du véhicule de fonction – qui inciterait les entreprises à le mettre en place et les salariés à l'utiliser.

Une première solution serait donc d'appli-

quer à cette enveloppe des avantages fiscaux similaires à ceux du véhicule de fonction pour inciter les employeurs à mettre en place le dispositif et à soutenir la décarbonation des mobilités de leurs actifs. Plus globalement, la Région et l'Etat doivent absolument renforcer ce soutien direct au report modal des actifs. L'expérimentation de Sophia Antipolis gagnerait donc à être pérennisée et étendue sur l'ensemble du territoire : elle pourrait par exemple prendre la forme d'une prime à l'achat pour les employeurs du territoire.

123. Laurent Garcia, « Covoiturage : le Vaucluse en recul chez Blablacar », L'écho du mardi, juillet 2025.

124. Conforté par la loi LOM de 2019, ce dispositif permet aux salariés de convertir leur voiture – en cas de renoncement total ou partiel – de fonction en capital-crédit mobilité, soit une enveloppe budgétaire variable dédiés à la mobilité (abonnement transport, location de voiture pour les déplacements professionnels ou vacances en famille, billets de train, etc.).

Impossibilité de se loger près du littoral, mais un parcours du combattant pour pouvoir s’y rendre : tel est le dilemme auquel font face les ménages souhaitant s’installer dans le moyen-pays maralpin, dont la desserte est encore insuffisamment développée.

Répondre à la pression locative du territoire rend nécessaire la définition d’une réelle stratégie d’aménagement du moyen-pays, où le foncier est encore disponible. Mais créer du logement sur ce territoire ne répondra pas aux enjeux d’accès à l’emploi si la mobilité n’y est par ailleurs pas renforcée.

PROPOSITION 26

FAIRE DES « CHEMINS DE FER DE PROVENCE »
UNE VÉRITABLE LIGNE DE DESSERTE VERTICALE
STRUCTURANTE DE LA VALLÉE DU VAR

Ligne historique de la région, les « Chemins de fer de Provence » (historiquement surnommés

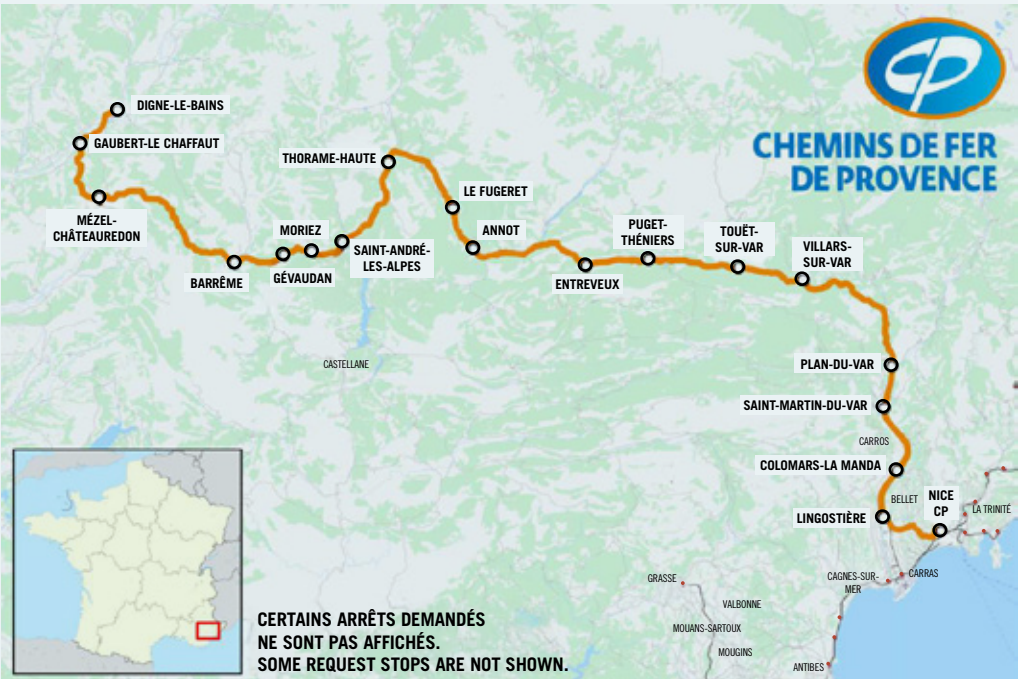
le « Train des Pignes ») visaient à désenclaver la vallée du Var en connectant le moyen-pays maralpin au reste du territoire. Seule la ligne Nord, reliant Digne à Nice, a survécu au projet initial qui comportait trois axes.

PRIORITÉ

05

Développer le potentiel
du moyen-pays maralpin

TRACÉ ACTUEL DES « CHEMINS DE FER DE PROVENCE »



Source : « Les chemins de fer de Provence », Wikipédia.

Aujourd'hui exploitée par la Région Sud sous forme de régie directe, cette ligne est décrite comme largement sous-exploitée, majoritairement présentée comme à usage uniquement touristique. Or, certains des acteurs auditionnés ont souligné son potentiel majeur en matière de desserte (notamment en matière de trajets pendulaires pour les actifs) et de fret (de nombreuses gares se situant sur le trajet, notamment celle de Lingostière).

D'ores et déjà, plusieurs aménagements pourraient être considérés comme prioritaires afin d'accroître son potentiel en matière de report modal pour une partie des actifs :

1. La finalisation du creusement du tunnel de Moriez, dont les travaux n'ont à ce jour toujours pas fait l'objet d'une adjudication¹²⁵. Cette coupure induit en effet que le parcours de Saint-André à Digne s'effectue en autocar, ralentissant considérablement le trajet à partir de ce point ;
2. Une augmentation de la capacité des véhicules, à un usage plutôt touristique à l'heure actuelle (une cinquantaine de passagers en simultané au maximum) ;
3. Une augmentation de la fréquence de passage, pour s'adapter aux horaires des actifs. Celle-ci a d'ailleurs été réduite à l'été 2024, ne conservant que 3 allers-retours/jour.

Mais ces premiers aménagements doivent marquer le commencement d'une réflexion autour de la définition d'une véritable stratégie régionale sur l'exploitation de cette liaison, avec comme objectif de désenclaver une partie du moyen-pays et de progressivement reporter une partie du fret routier vers le ferroviaire. Une véritable stratégie de long terme pour cette ligne devra donc être définie à l'avenir.

PROPOSITION 27

**DOTER LE TERRITOIRE D'UN AMÉNAGEUR
PUISSANT VIA L'INTERVENTION D'UNE
SPLA COUVRANT L'ENSEMBLE DES
INTERCOMMUNALITÉS DU MOYEN-PAYS**

Compte tenu de la pression foncière que connaît le littoral azuréen, la majeure partie des logements construits dans les années à venir le seront dans le moyen-pays. Or, cette zone est encore trop faiblement aménagée : peu de services, une desserte insuffisante, etc.

Afin d'assurer une mise en œuvre cohérente de l'ensemble des projets d'aménagements sur le territoire, divisé en plusieurs strates administratives, il apparaîtrait ainsi pertinent d'étudier l'opportunité de créer, ad hoc, une Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) à l'échelle de l'ensemble des intercommunalités du département afin de mutualiser efficacement les ressources techniques et financières et d'assurer une coordination efficace entre les différents acteurs.

Cette SPLA, dont la gouvernance serait partagée entre toutes les intercommunalités, aurait donc pour objectif :

- De porter et piloter diverses opérations d'aménagement structurantes ;
- D'assurer une maîtrise foncière du moyen-pays pour anticiper les besoins futurs, en lien avec l'Etablissement Public Foncier (EPF) de la Région ;
- D'assurer une mutualisation efficace des moyens pour renforcer l'ingénierie locale des territoires les moins dotés.

Doter le territoire d'un aménageur puissant compétent pour opérer sur l'ensemble du moyen-pays devrait permettre de renforcer la vision à long terme du développement du territoire et d'optimiser la consommation foncière dans les années à venir, en bonne coordination avec les projets locaux en matière de mobilité, de développement de services, etc.



125. « Les chemins de fer de Provence », Fédération nationale des associations d'usagers de transports PACA, juillet 2024.

PRIORITÉ

06

Adapter la gouvernance aux enjeux du territoire

La gouvernance du territoire azuréen apparaît comme largement fragmentée entre de multiples acteurs institutionnels (région, intercommunalités, autorités organisatrices des mobilités...) et peine à répondre efficacement à l'enjeu d'intégration de cet espace.

Afin de renforcer la planification et de favoriser la coordination effective de ces acteurs, nous proposons de réformer cette gouvernance pour permettre aux usagers de profiter d'un réseau plus intégré et plus interopérable.

PROPOSITION 28

FUSIONNER LES TROIS BASSINS DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE AZURÉEN POUR FAVORISER LA PLANIFICATION ET LA CONCERTATION

Comme explicité plus tôt, le territoire azuréen est scindé entre trois bassins de mobilité M (Ouest des Alpes-Maritimes) et N (Est des Alpes-Maritimes) et L (Est du Var), définis par la Région en concertation avec les AOM. Ces bassins de mobilité sont l'échelle à laquelle sont réalisés les « contrats opérationnels de mobilité » (COM)¹²⁶ et les « plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire » (PAMS)¹²⁷.

Or, comme mentionné plus tôt, le territoire prend la forme d'un bassin de vie continu et les trajets pendulaires allant au-delà de ces frontières administratives sont nombreux (Sophia – MNCA // Cannes – MNCA...). Cette scission est la première explication du manque de planification commune entre les différentes AOM du territoire, résultant en la publication de trois

COM auxquels n'ont, par ailleurs, que très peu participé les AOM de l'autre bassin¹²⁸, freinant la mise en place d'une réflexion commune.

La fusion de ces bassins de mobilité devrait ainsi permettre de contraindre plus largement les différentes autorités administratives à coopérer et à faire émerger une vision commune du territoire en matière de mobilité.

PROPOSITION 29

FAIRE ÉMERGER UNE INSTANCE DE COORDINATION INTER-AOM POUR PENSER LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

L'échec du SYMITAM à contraindre les AOM à se coordonner en matière de mobilités doit interroger sur la méthode à adopter pour dépasser la logique de fragmentation institutionnelle, celle-ci ne permettant pas d'assurer cohérence et complémentarité entre les différents projets du territoire.

126. Le contrat opérationnel de mobilité, conclut par la Région à l'échelle de chaque bassin de mobilité, définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que les modalités de coordination avec les départements, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges multimodaux, afin de favoriser le développement de l'intermodalité, notamment en ce qui concerne :

- Les différentes formes de mobilité et d'intermodalité (horaires, billettique, tarification...);
- La création et l'aménagement de pôles multimodaux [...];
- La gestion des incidents;
- Le recensement et la diffusion des bonnes pratiques en matière de mobilité pour assurer une cohésion territoriale;
- L'aide à la conception et la mise en place d'infrastructure de transports [...].

127. Le PAMS « définit les conditions dans lesquelles les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

128. Conseil départemental des Alpes-Maritimes, « Contrats de mobilité des bassins M et N », annexes, juillet 2025.

Un modèle plus agile et plus souple permettant aux acteurs de se coordonner pourrait par exemple passer par la création d'un comité stratégique inter-AOM, reposant sur la signature de conventions partenariales. Celui-ci serait chargé de mutualiser l'information, le suivi des projets et les moyens dédiés.

Une telle gouvernance devrait permettre d'assurer une meilleure coordination des politiques locales en matière de mobilités et de favoriser la remise en route d'une réelle dynamique collective à l'échelle du territoire azuréen.

PROPOSITION 30

FAVORISER L'INTEROPÉRABILITÉ DES SERVICES DE TRANSPORTS

À terme, tout l'enjeu de ce renouveau de la gouvernance des mobilités est de favoriser une plus grande interopérabilité entre les systèmes de transport du territoire, la diversité des opérateurs, des systèmes techniques et l'éparpillement de l'information apparaissant comme un frein clair à la lisibilité et à l'accessibilité de l'offre de transports collectifs sur le territoire.

In fine, l'objectif est de faciliter la vie des usagers en leur permettant d'accéder à un service uniforme et fluide quel que soit leur parcours et les autorités organisatrices concernées. Cette plus grande coordination des acteurs doit permettre :

- De développer une billettique unique en vue de la création d'un titre de transport commun à tous les modes de transport sur le territoire ;
- D'harmoniser les systèmes d'information (comme c'est le cas dans l'Ouest du département via l'application « Compagnon mobilité ») ;
- De négocier collectivement la tarification sur le territoire pour éviter les ruptures (réseaux à « deux vitesses » avec une gratuité partielle sur certaines parties et des tarifs plus importants sur d'autres).

À terme, cette interopérabilité constitue le levier principal de l'attractivité des transports collectifs au détriment de la voiture individuelle. Elle suppose un engagement clair de l'ensemble des acteurs concernés (région, AOM, communes) autour d'un objectif partagé à long terme de bonne desserte des bassins d'emploi, essentiel à une éventuelle future labellisation d'un service express régional métropolitain (SERM) pour le territoire.



ENQUÊTE

LOGEMENT ET MOBILITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT AZURÉEN : CE QUE VEULENT LES HABITANTS

PRODUIT PAR **Institut
territoires** AVEC

ODOXA
L'opinion tranchée

Méthodologie et périmètre

Une enquête d'opinion a été conduite auprès des habitants des Alpes-Maritimes, incluant un focus spécifique sur les habitants de la métropole niçoise. L'objectif était de recueillir leur perception des enjeux de logement et de mobilité, mieux cerner les difficultés concrètes qu'ils rencontrent au quotidien, et mettre en lumière les écarts de situation et de ressenti entre les habitants de la métropole niçoise et ceux des autres territoires maralpins.

Réalisée en ligne par l'institut Odoxa du 2 au 21 juillet 2025, l'enquête repose sur un échantillon représentatif de 603 personnes âgées de 18 ans et plus résidant dans les Alpes-Maritimes, dont 199 habitants de la métropole de Nice.

La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas appliquée aux variables suivantes : sexe, âge et catégorie socioprofessionnelle de l'interviewé.

Principaux enseignements

LE LOGEMENT DANS
LES ALPES-MARITIMES

1

LE COÛT DE FONCTIONNEMENT (47%) EST LE MOTIF D'INSATISFACTION LE PLUS ÉLEVÉ, SUIVI DE LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE (35%) ET DU PRIX (32%).

2

87% DES LOCATAIRES DU DÉPARTEMENT AFFIRMENT QU'IL EST DIFFICILE POUR EUX DE DEVENIR PROPRIÉTAIRES.

3

PRÈS DE 4 HABITANTS SUR 10 AFFIRMENT QUE LEUR LOGEMENT EST MAL ISOLÉ, QUE CE SOIT PHONIQUE (41%) OU THERMIQUE (37%) ET 7% JUGENT LEUR LOGEMENT INSALUBRE.

4

FAIRE BAISSER LE COÛT DU LOGEMENT (48%) ET FAVORISER L'ACCÈS À LA PROPRIÉTÉ (40%) SONT D'AILLEURS LES DEUX PRIORITÉS MAJEURES DES MARALPINS.

Principaux enseignements

LA MOBILITÉ DANS
LES ALPES-MARITIMES

1

SI LA MOITIÉ DES MARALPINS SONT DES AUTOMOBILISTES QUOTIDIENS (48%), ON Y TROUVE AUSSI 57% DE PIÉTONS QUOTIDIENS ET 41% D'USAGERS HEBDOMADAIRES DES TRANSPORTS EN COMMUN.

2

POUR PROFITER ENCORE DAVANTAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN, LES HABITANTS ATTENDENT AVANT TOUT UNE PLUS GRANDE FRÉQUENCE (72%) ET UNE MEILLEURE CONNEXION (68%).

3

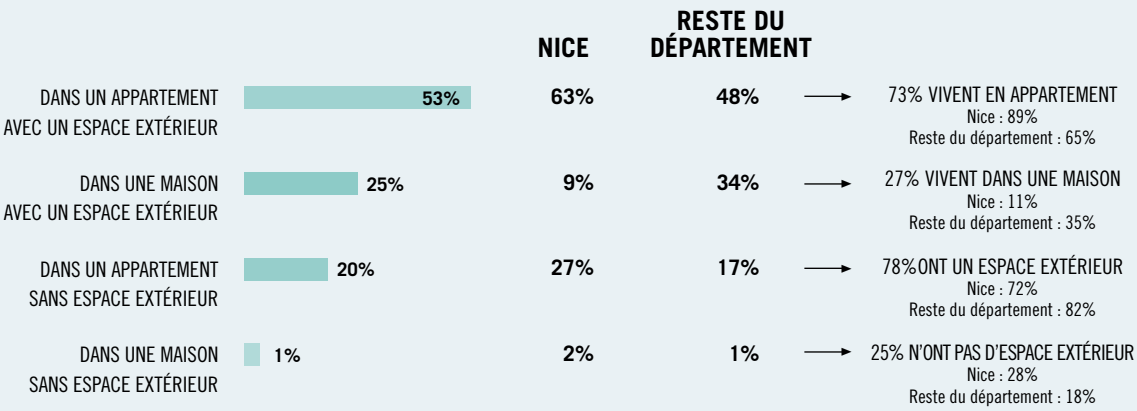
LES HABITANTS SONT PARTICULIÈREMENT INSATISFAITS DES PLACES DE STATIONNEMENT (67%) ET DANS UNE MOINDRE MESURE DU COÛT DE LEURS DÉPLACEMENTS (44%) ET DE L'OFFRE RELATIVE AUX MOBILITÉS DOUCES (40%).

4

LA PRIORITÉ MAJEURE DES HABITANTS EST DE RÉDUIRE LES EMBOUTEILLAGES (60%), SUIVIE DES PROBLÉMATIQUES DE STATIONNEMENT ET DE TRANSPORTS EN COMMUN.

Type de logement des habitants des Alpes-Maritimes

VIVEZ-VOUS...

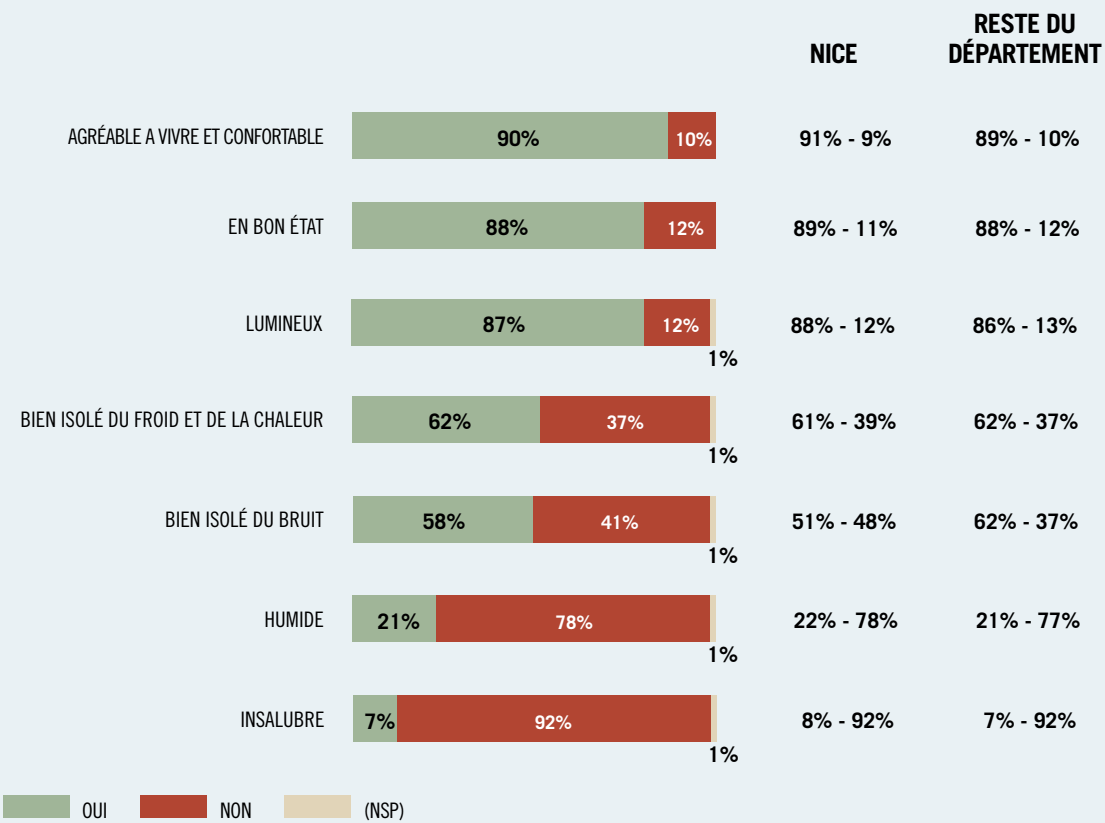


Les Maralpins vivent majoritairement en appartement (73%, et en particulier à Nice : 89%) mais 78% des habitants du département disposent tout de même d'un espace extérieur.

Les résultats
LE LOGEMENT

Regard porté sur la qualité du logement actuel

A PROPOS DE VOTRE LOGEMENT ACTUEL DIRIEZ-VOUS QU'IL EST... ?



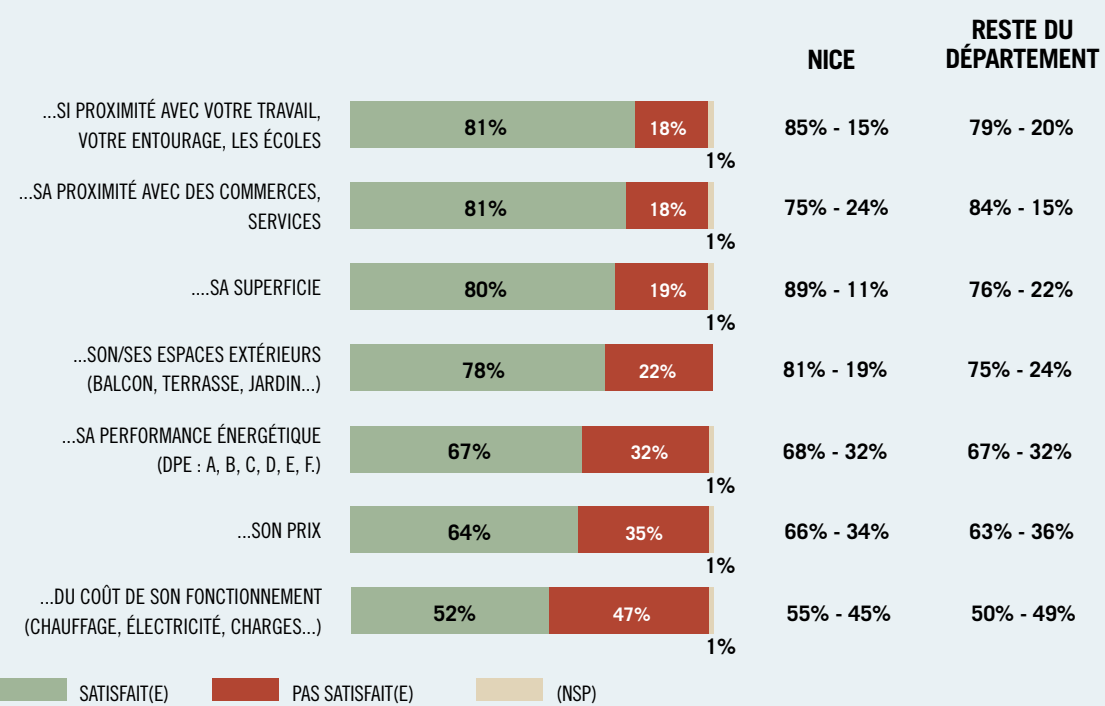
Près de 4 habitants sur 10 affirment que leur logement est mal isolé, que ce soit phonique (41%) ou thermique (37%) et 7% jugent leur logement insalubre. Près de 9 habitants sur 10 se disent satisfaits de leur logement s’agissant de son confort (90%), de son état (88%) et de sa luminosité (87%).

Mais ils sont plus négatifs s’agissant de son isolation. 62% jugent que leur logement est bien isolé du froid et de la chaleur et 58% qu’il est bien isolé du bruit (51% à Nice).

Enfin, tout de même, 7% des habitants qualifient leur logement d’insalubre et 21% affirment qu’il est humide.

Satisfaction concernant les caractéristiques du logement

ET TOUJOURS À PROPOS DE VOTRE LOGEMENT, ÊTES-VOUS SATISFAIT(E) OU PAS SATISFAIT(E) DE... ?



Le coût de fonctionnement du logement (47%) est le motif d’insatisfaction le plus élevé, suivi de sa performance énergétique (35%) et de son prix (32%)

Près de 8 Maralpins sur 10 sont satisfaits de la proximité de leur logement avec leur travail, entou-
rage ou écoles (81%), de ses espaces extérieurs (81%), de sa proximité avec les commerces et services (80%) et de sa superficie (78%).

Ils sont près des deux tiers à se dire satisfaits de son prix (67%) et de sa performance énergétique (64%).

En revanche, seuls 52% des Maralpins sont satisfaits du coût de fonctionnement de leur logement (chauffage, électricité, charges...).

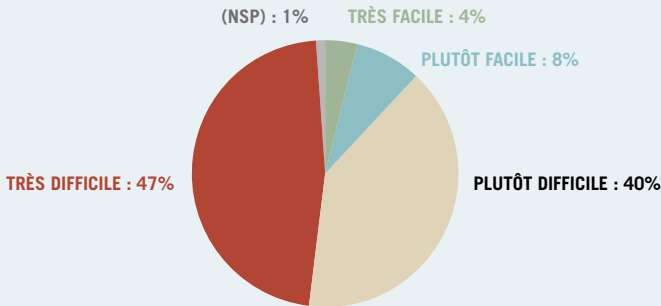
Perception de la difficulté à devenir propriétaire selon les locataires et les propriétaires

POUR VOUS, DEVENIR PROPRIÉTAIRE DE VOTRE LOGEMENT LÀ OÙ VOUS VIVEZ EST-IL... ?

DIFFICILE : 87%

FACILE : 12%

NICE : 15%
RESTE DU DÉPARTEMENT : 10%
VIVANT DANS UNE MAISON : 23%
VIVANT EN APPARTEMENT : 10%

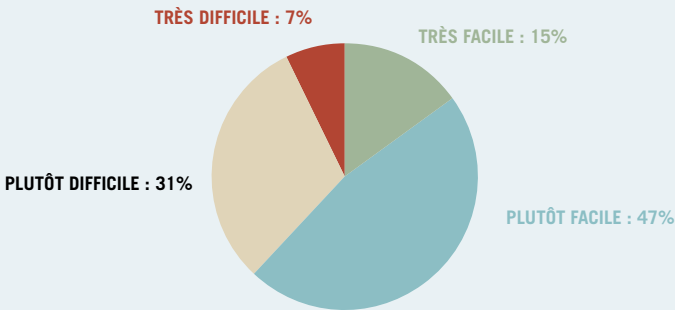


POUR VOUS, DEVENIR PROPRIÉTAIRE DE VOTRE LOGEMENT A-T-IL ÉTÉ... ?

DIFFICILE : 38%

FACILE : 62%

NICE : 69%
RESTE DU DÉPARTEMENT : 65%
VIVANT DANS UNE MAISON : 47%
VIVANT EN APPARTEMENT : 70%



87% des locataires du département affirment qu’il est difficile pour eux de devenir propriétaire. Devenir propriétaire dans les Alpes-Maritimes est loin d’être évident pour la quasi-totalité des locataires. 87% d’entre eux affirment que le devenir, là où ils vivent, serait difficile voire très difficile (47%).

Le contraste avec ceux qui sont déjà propriétaires est flagrant : 62% d’entre eux affirment qu’il a été facile pour eux de devenir propriétaire, en particulier ceux qui vivent dans le reste du département plutôt qu’à Nice (65% vs 56%) et ceux qui vivent dans un appartement plutôt que dans une maison (70% vs 47%).

Certes, les propriétaires sont généralement plus aisés que les locataires mais cet écart reflète sans doute aussi l’évolution du marché de l’immobilier dans le département ces dernières années.

Priorités des habitants en matière de logement dans le département des Alpes-Maritimes

POUR VOUS, QUELLES DOIVENT ÊTRE LES PRIORITÉS DES POUVOIRS PUBLICS DANS LES ALPES-MARITIMES EN MATIÈRE DE LOGEMENT ?

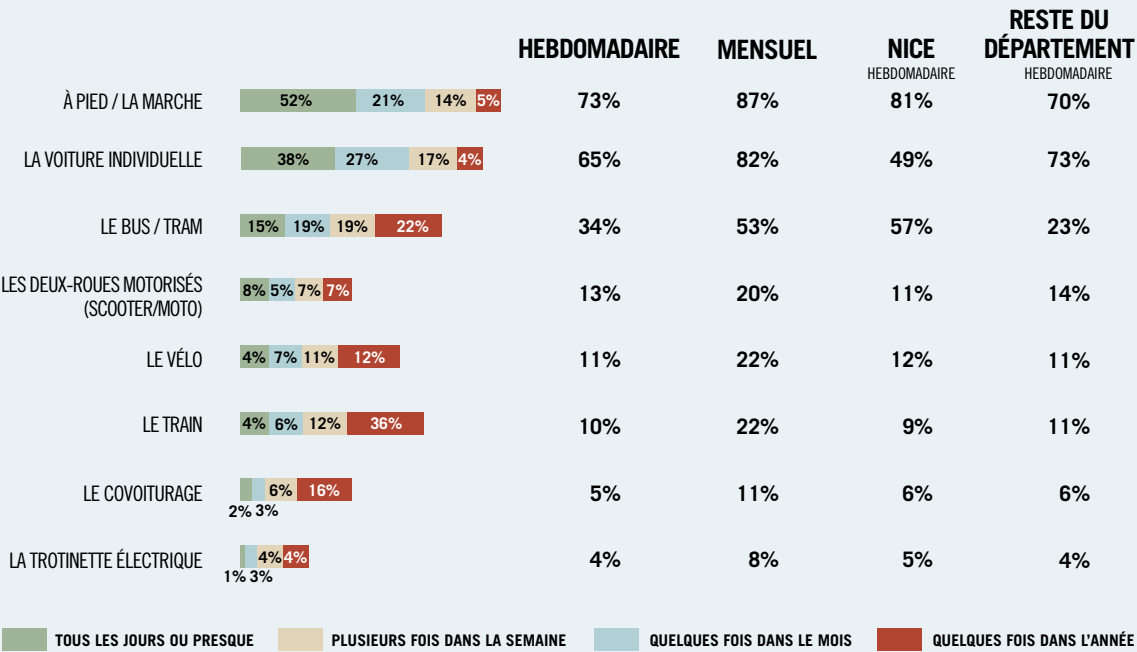
		NICE	RESTE DU DÉPARTEMENT
RÉDUIRE OU LIMITER LE COÛT DU LOGEMENT	48%	52%	47%
FAVORISER L'ACCÈS À LA PROPRIÉTÉ	40%	37%	41%
RÉNOVER LES LOGEMENTS ANCIENS	31%	28%	32%
LUTTER CONTRE LES LOGEMENTS INSALUBRES	26%	27%	25%
MIEUX RÉGULER LES LOGEMENTS TOURISTIQUES	26%	29%	24%
LUTTER CONTRE LES LOGEMENTS QUALIFIÉS DE «PASSOIRS ÉNERGÉTIQUES»	25%	24%	26%
MIEUX RÉGULER LES LOGEMENTS VACANTS	25%	21%	28%
MIEUX RÉGULER LES RÉSIDENCES SECONDAIRES	16%	17%	15%
CONSTRUIRE D'AVANTAGE DE LOGEMENTS	14%	15%	13%
AUGMENTER LE NOMBRE DE HLM/LOGEMENTS SOCIAUX	13%	14%	13%
CONSTRUIRE EN HAUTEUR/DENSIFIER POUR LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN	7%	5%	8%

Faire baisser le coût du logement (48%) et favoriser l'accès à la propriété (40%) sont d'ailleurs les deux priorités majeures des Maralpins. Le coût est la principale préoccupation des Maralpins en matière de logement. 48% fixent cet objectif aux pouvoirs publics du département, devant la favorisation de l'accès à la propriété (40%). Les habitants souhaitent ensuite rénover les logements anciens (31%), lutter contre les logements insalubres (26%), mieux réguler les logements touristiques (26%), lutter contre les « passoires énergétiques » (25%) et mieux réguler les logements vacants (25%).

Plus marginalement, ils attendent que les résidences secondaires soient régulées (16%), que l'on construise davantage de logements (14%), qu'on augmente le nombre de HLM (13%) et que l'on densifie pour éviter l'étalement urbain (7%).

Fréquence d'utilisation des différents modes de transport

A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ-VOUS CHACUN DES MODES DE TRANSPORTS SUIVANTS POUR VOS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ?



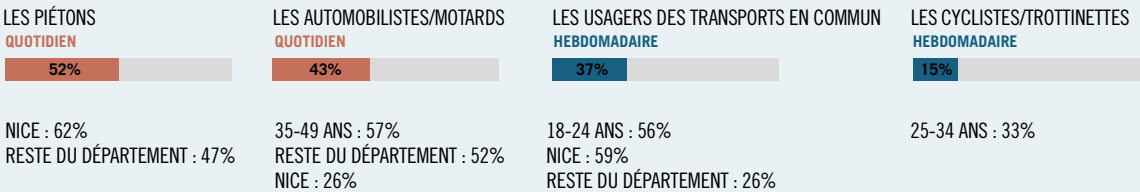
Si 43% des Maralpins sont des automobilistes quotidiens, on y trouve aussi 52% de piétons quotidiens et 37% d'usagers hebdomadaires des transports en commun

Hormis la marche, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé dans le département. 38% des Maralpins l'utilisent chaque jour. Au total, 43% des habitants sont des usagers quotidiens de la route si l'on y ajoute les motards et conducteurs de deux-roues. Ils sont surreprésentés chez les 25-49 ans (53%), chez les ouvriers (65%) et nettement moins nombreux à Nice (26%) que dans le reste du département (52%).

Les résultats
LA MOBILITÉ

Utilisation des différents modes de transport et profils

A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ-VOUS CHACUN DES MODES DE TRANSPORTS SUIVANTS POUR VOS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ?

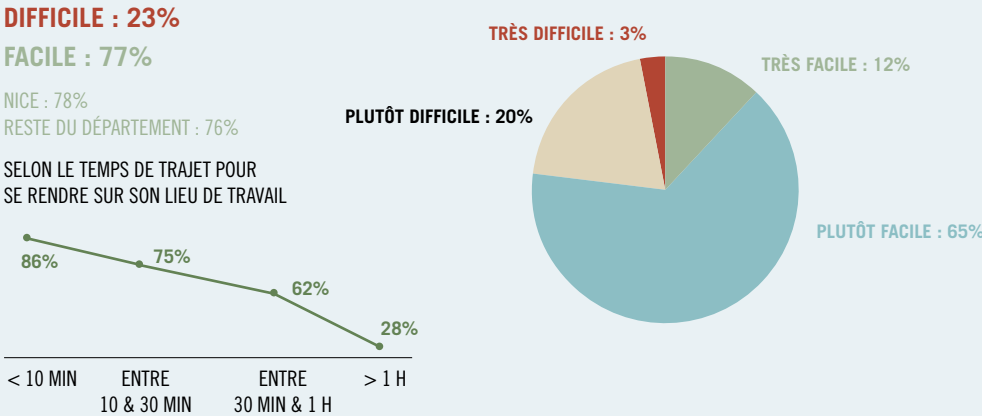


37% des Maralpins sont des usagers hebdomadaires des transports en commun. Ils sont même 59% chez les Niçois (26% dans le reste du département).

Enfin, 15% des habitants du département utilisent un vélo ou une trottinette au moins une fois par semaine.

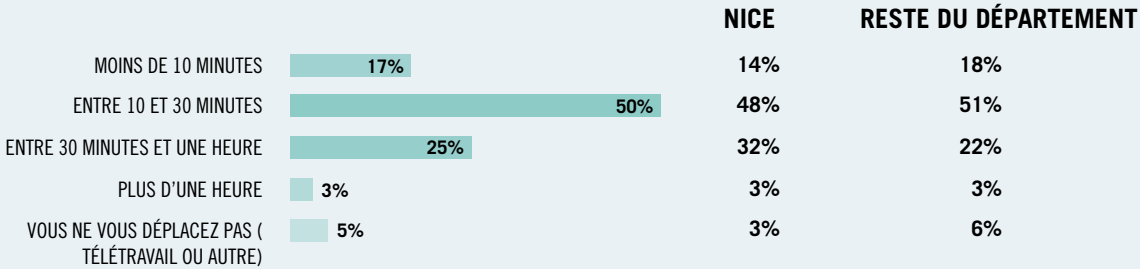
Perception du caractère agréable ou désagréable des trajets quotidiens

DIRIEZ-VOUS QUE VOS TRAJETS QUOTIDIENS SONT... ?



Durée du trajet pour se rendre sur son lieu de travail

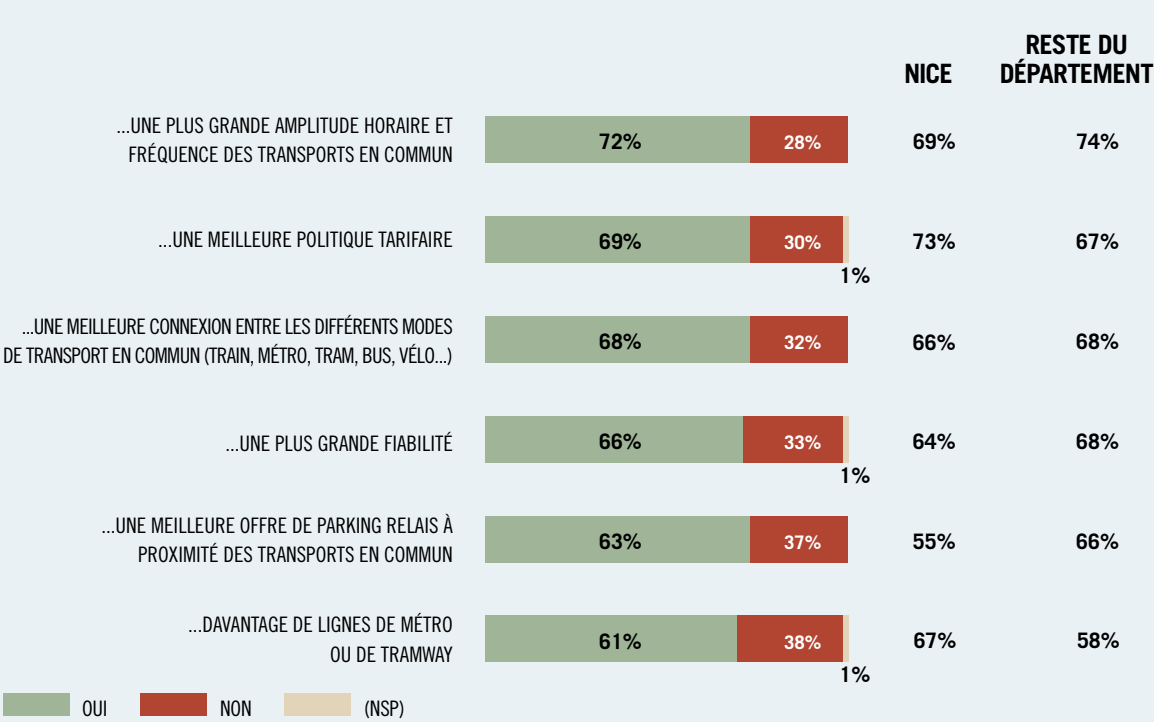
QUEL EST, EN MOYENNE, LE TEMPS QUE VOUS METTEZ POUR VOUS RENDRE SUR VOTRE LIEU DE TRAVAIL ?



Dans l'ensemble, les Maralpins jugent leurs trajets quotidiens agréables (77%), même si ce niveau baisse en fonction de la durée du trajet. Notons que les deux tiers des habitants (67%) mettent moins de 30 minutes pour se rendre au travail et que le sujet est donc particulièrement problématique pour les 28% dont le trajet dépasse une demi-heure.

Conditions susceptibles d'encourager l'usage des transports en commun

PRENDRIEZ-VOUS DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN SI LE RÉSEAU PROPOSAIT... ?



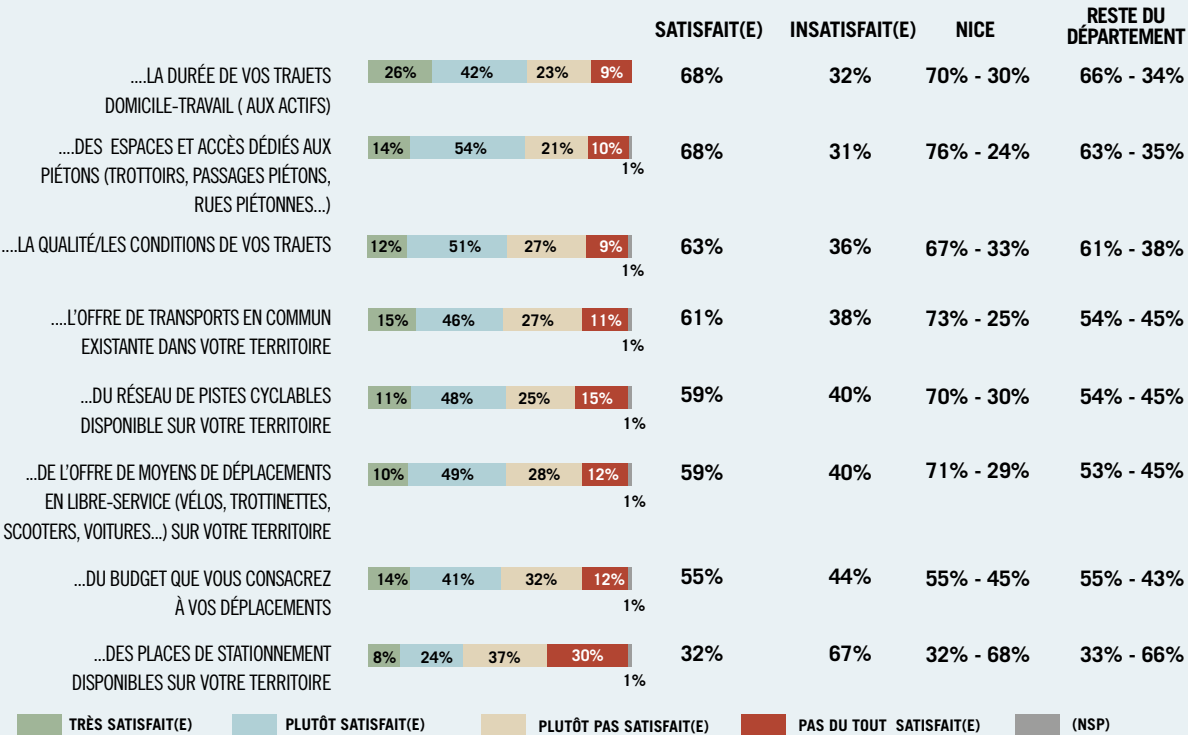
Pour profiter encore davantage des transports en commun, les habitants attendent avant tout une plus grande fréquence (72%) et une meilleure connexion (68%)

Les Maralpins aimeraient utiliser davantage les transports en commun et attendent un certain nombre d'améliorations pour cela.

En tête, 72% les utiliseraient davantage si le réseau proposait une plus grande amplitude horaire et une plus grande fréquence de passage. Ils évoquent ensuite une meilleure politique tarifaire (69%), une meilleure connexion entre les différents modes de transport (68%), une plus grande fiabilité (66%) ou encore une meilleure offre de parkings relais (63%, en particulier dans le reste du département : 66%) et davantage de lignes de métro ou de tramway (61%, en particulier à Nice : 67%).

Satisfaction à l'égard des conditions de déplacement et des infrastructures

ETES-VOUS SATISFAIT(E) DE... ?

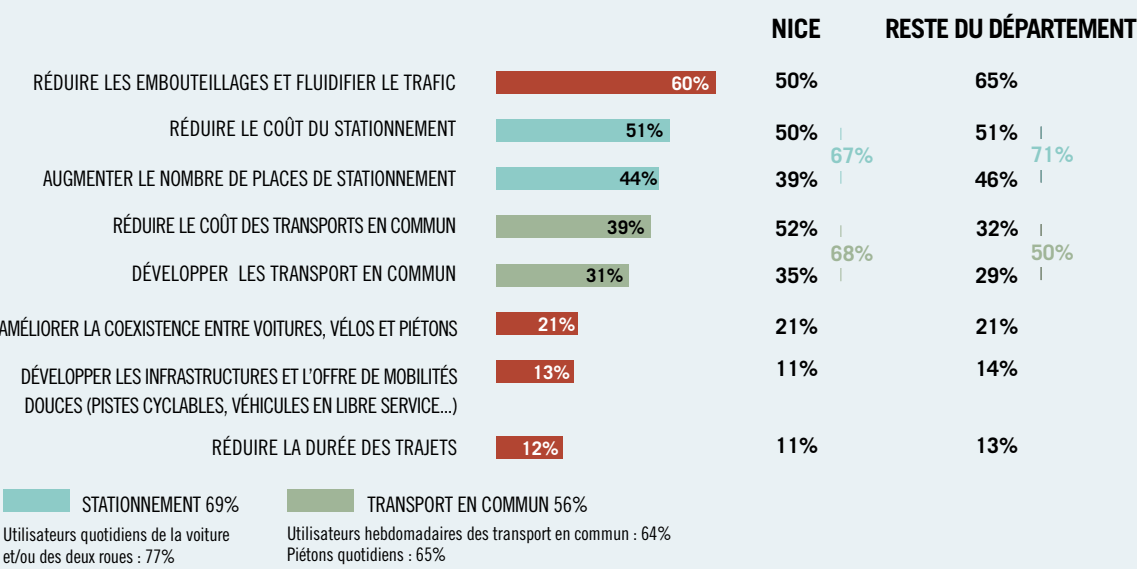


Les habitants sont particulièrement insatisfaits des places de stationnement (67%) et dans une moindre mesure du coût de leurs déplacements (44%) et de l'offre relative aux mobilités douces (40%). Les Maralpins sont particulièrement insatisfaits des places de stationnement disponibles sur leur territoire (67%). Le budget consacré aux déplacements est le deuxième motif d'insatisfaction des habitants (44%). Viennent ensuite les mobilités douces que ce soit en matière d'offre de moyens de déplacement en libre-service ou de réseau de piste cyclable (40%).

L'offre de transports en commun satisfait quant à elle 61% des habitants, particulièrement à Nice (73%) tandis que près des deux tiers des Maralpins sont satisfaits de leurs conditions de trajet (63%), des espaces dédiés aux piétons (68%) et de la durée de leurs trajets domicile-travail (68%).

Priorités des habitants en matière de mobilités dans les Alpes-Maritimes

POUR VOUS, QUELLES DOIVENT ÊTRE LES PRIORITÉS DES POUVOIRS PUBLICS DANS LES ALPES-MARITIMES EN MATIÈRE DE MOBILITÉS ?



Et leur priorité majeure est de réduire les embouteillages (60%), suivi des problématiques de stationnement et de transports en commun.

En matière de mobilités, la réduction des embouteillages et la fluidification du trafic constituent la priorité fixée par les Maralpins aux pouvoirs publics du département (60%). C'est moins le cas à Nice (50%) que dans le reste du département.

Corolaire, 69% des habitants évoquent un sujet en lien avec le stationnement, que ce soit son coût (51%) ou le nombre de places (44%). Les transports en commun arrivent ensuite. Cités par 56% des habitants, ces derniers souhaitent notamment réduire leur coût (39%) et les développer (31%).

Plus marginalement, les habitants évoquent l'amélioration de la coexistence entre voitures, vélos et piétons (21%) ou encore le développement d'infrastructures et d'offre de mobilités douces (13%) et la réduction de la durée des trajets (12%).



Remerciements

L’Institut Enterritoires remercie chaleureusement les membres du comité de pilotage, pour leur engagement et leur appui tout au long de la démarche. Il exprime également sa gratitude à l’ensemble des personnalités auditionnées et aux participants des ateliers, dont les contributions ont largement enrichi la réflexion collective.

Nous remercions également Guillaume Cebe, chargé d’études à l’Institut Enterritoires et rédacteur de ce travail.

LE COMITÉ DE PILOTAGE ENGAGÉ TOUT AU LONG DE LA DÉMARCHE DE RÉFLEXION

Pierre ANTRAS, directeur territorial Sud-Provence-Alpes-Côte d’Azur, Groupe Keolis
Franck CANNATA, président Groupe Transcan et président de l’UPE06 et de l’UPTCA FNTR 06-83
Olivier CAVALLO, délégué régional région Sud, Véolia
Géraldine DUMAS, directrice régionale Côte d’Azur, Erilia
Cyril DUPUY, directeur délégué Bâtiment Sud-Est, VINCI Construction
Christophe KAMINSKI, directeur général adjoint, Régie Lignes d’Azur
Jean de MENDIGUREN, directeur régional Alpes-Maritimes, Var, Monaco, Corse, Stan
Christophe GUIDO, directeur du site Sophia Antipolis, Newton Offices
Pierre IPPOLITO, président Groupe Ippolito et co-président du Club ETI Sud
Stefan IVANOV, partner audit, KPMG
Emmanuel METAIS, directeur général, EDHEC
Auxence MOULIN, responsable Relations aux collectivités & partenariats, Airbnb
Ludovic PAILLÉ, directeur régional en charge du périmètre Génie Civil Côte d’Azur, VINCI Construction
Lisa SANTONI, déléguée territoriale Alpes-Maritimes, La Poste
Benjamin THABOURIN, directeur d’agence Nice, Artélia

LES PERSONNALITÉS AUDITIONNÉES OU MOBILISÉES DANS LES ATELIERS DE TRAVAIL

Sarah BELLIER, directrice générale, EPA Nice Ecovallée
Yannick BLANCAFORT, directrice exécutive, Sophia Club Entreprises
Sophie BERTRAND VINCENT, directrice RH, SBM Monaco
Odile CHAREUN-VARO, cheffe du service habitat, Esterel Côte d’Azur Agglomération
Steeve CAPPATTI, président section artisanale, Fédération BTP Alpes-Maritimes
Jean-Charles D’AURIA, consultant senior, Stan
Nolwenn DUFAY, directrice marketing commercial, Groupe KEOLIS
Julien DROUAUD, directeur pôle résidentiel, COVIVIO
Ghislaine ELLENA, directrice Alpes-Maritimes, France Travail
John EVANS, partner, KPMG
Jean-Marc FLORENTIN, responsable commercial, GRDF
Pierre-Jean GAGNARD, responsable pôle Développement immobilier et économique, EPA Nice Ecovallée
Stephane GRECH, président Commission « Aménagement du territoire, urbanisme et urbanisme commercial », CCI Nice Côte d’Azur
Patrick GUIBBOLINI, délégué territorial Côte d’Azur, EDF

Anne GIOFFREDO, responsable pôle « Transports et mobilités », CCI Nice Côte d’Azur
Joelle KHERMACHE, directrice habitat-logement, CA Cannes Pays de Lérins
Sébastien LEBRUN, directeur territorial Alpes-Maritimes, GRDF
Sandrine LAFORGUE, directive Côte d’Azur, ADIM
Eric MENEROUD, directeur opérationnel de l’infrastructure, Société des autoroutes Esterel Côte d’Azur
Peggy MISIRACA-TEYCHENE, directrice « Appui aux Entreprises et Territoires », CCI Nice Côte d’Azur
Rémi MOREAU, directeur général des services, Roquebrune-Cap-Martin
Xavier MONTUELLE, directeur territorial Alpes-Maritimes et clients grands comptes, ENEDIS
Gaël NOFRI, président Régie Parc d’Azur, adjoint au maire de Nice et vice-président de la Métropole Nice Côte d’Azur
Philippe ORTELLI, président, Fédération des entreprises monégasques
Marc RAIOLA, président, Côte d’Azur Industrie Plaine du Var (CAIPDV)
Blaise RAPIOR, directeur général adjoint, VINCI Autoroutes
Claire SANÇOIS, déléguée territoriale Alpes-Maritimes, ENEDIS
Manuel SMADJA, directeur général, Côte d’Azur Habitat

Laurent TIROT, président directeur général Equilis, président FPI Côte d’Azur et Corse
Agnes VAN GINNEKEN, chargée de mission « attractivité », Préfecture des Alpes-Maritimes
Loriane VALTIER, directrice de projets, COVIVIO
Jérôme VANDAMME, chef de cabinet, UPE 06
Bertrand WIPF-SCHEIBEL, directeur communication, VINCI Autoroutes

Les opinions exprimées dans ce rapport n’engagent ni les personnes précédemment citées ni les institutions qu’elles représentent.

Bibliographie

ADEME (2022), « **DPE dans les Alpes-Maritimes** ».

Agence nationale de la cohésion des territoires (2025), « **Cartographie des quartiers prioritaires de la ville** ».

Agence nationale pour la rénovation urbaine (2025), « **Cartographie des programmes de rénovation** ».

Agence d'urbanisme azuréenne (2023), « **La Silver Economie - le vieillissement de la population : quels enjeux de développement économique au travers de la silver économie ?** ».

Agence d'urbanisme azuréenne (2021), « **Le niveau de vie le plus élevé de la région dans les Alpes-Maritimes** ».

Agence d'urbanisme azuréenne (2025), « **L'évolution démographique des Alpes-Maritimes** ».

Agence d'urbanisme azuréenne (2024), « **Le vieillissement de la population : un phénomène national qui concerne aussi les Alpes-Maritimes** ».

Agglomération Sophia Antipolis (2018), « **Pourquoi un pôle métropolitain ?** ».

ALLAIRE William (2024), « **Paca : le parc HLM régional a progressé de 2% en 2022** », Mesinfos

AUZIAS Isabelle (2025), « **Logement des actifs, Cagnes en pointe** », Tribuca

Banque de France (2024), « **Panorama des prêts à l'habitat des ménages** ».

BORRE Anthony et MOULIN Rodrigue (2025), « **Une bourse d'échanges de logements des Alpes-Maritimes ?** », Tribuca.

CAF des Alpes-Maritimes (2025), « **Vous êtes jeune travailleur et vous recherchez un logement temporaire ?** ».

CEREMA (2024), « **Enquête Mobilité Côte d'Azur – Est Var** ».

CEREMA (2024), « **Interview croisée - Territoires et gouvernance des mobilités – Michel Neugnot pour Régions de France et Antoine Chéreau pour Intercommunalités de France** ».

CCI des Alpes-Maritimes (2025), « **Immobilier Côte d'Azur : entre tensions et stabilisation** ».

CCI des Alpes-Maritimes (2021), « **Manifeste Immobilier Côte d'Azur** ».

CHICHEPORTICHE Olivier (2024), « **«Difficile dans le cadre financier actuel» : Monaco veut un métro pour la relier à Nice, le ministre des Transports français ne veut pas payer** », BFM TV.

Commission des affaires économiques du Sénat (2024), « **Rapport d'information sur la crise du logement** ».

Conseil départemental des Alpes-Maritimes (2025), « **Contrats de mobilité des bassins M et N** », annexes.

Conseil départemental des Alpes-Maritimes (2025), « **Infrastructures routières et transports - mesures diverses** ».

Conseil supérieur du notariat (2024), « **Bilan de l'année immobilière, 1ères tendances pour 2024** ».

COSSON Mickaël et DAUBRESSE Marc-Philippe (2025), « **Pour une relance durable de l'investissement locatif** », Rapport remis au gouvernement.

Cour des comptes (2017), « **Le logement social face au défi de l'accès des publics modestes et défavorisés** ».

COURTEIX Julian (2020), « **L'organisation interterritoriale des transports publics dans les Alpes-Maritimes (2008-2018) : Conflits d'acteurs, empilement et discordances des structures politiques** » L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, 39, Article 39.

DA SILVA Dominique (2023), « **Proposition de loi visant à la création d'un usufruit locatif social employeur** », Assemblée nationale.

DELALEU Alice (2020), « **10 ans plus tard, où en est Nice Ecovallée ?** », Chronique Architecture.

Département des Alpes-Maritimes (2024), « **Plan vélo** ».

DE PELICHY Constance et LE FEUR Sandrine (2025), « **Rapport d'information déposé en conclusion des travaux d'une mission d'information sur l'articulation des politiques publiques ayant un impact sur la lutte contre l'artificialisation des sols** », Assemblée nationale.

DREAL PACA (2024), « **Le réseau Palm bus et son bus à haut niveau de service Palm Express** ».

DREAL PACA (2025), « **Rénovation de l'habitat privé Bilan de l'Anah dans la région PACA pour l'année 2024** ».

EPFL Pays Basque (2024), « **Tout comprendre sur le viager solidaire** ».

Estelle Imbert (2025), « **Ce que l'on sait sur la future liaison souterraine entre La Brasca et Monaco** », Monaco Tribune.

Fédération des Associations et des Acteurs pour la Promotion et l'Insertion par le Logement (2021), « **Développement de l'intermédiation locative dans le parc privé** ».

Fédération des promoteurs immobiliers (2024), « **Les chiffres de la promotion privée au 4e trimestre 2024 et bilan annuel** ».

Fédération nationale des associations d'usagers de transports PACA (2024), « **Les chemins de fer de Provence** ».

Fondation pour le logement (2023), « **L'état du mal-logement en France** ».

GARCIA Laurent (2025), « **Covoiturage : le Vaucluse en recul chez Blablacar** », L'écho du mardi.

GRES Quentin (2025), « **L'évolution de la crise immobilière en 2024 et 2025** », seloger.com.

GODART Benjamin (2025), « **Les dirigeants d'entreprises monégasques proposent un métro pour désengorger Monaco** », Monaco La tribune.

HELIN Lucas (2025), « **Locations Airbnb : sur la Côte d'Azur, des centaines de boîtes à clés déjà retirées** », Le Figaro, 16 septembre 2025.

IMSEE (2024), **Observatoire de l'emploi 2024**.

INSEE (2024), « **33 000 frontaliers travaillent à Monaco, 30% de plus en une décennie** ».

INSEE (2015), « **Aire azuréenne - Offre foncière économique : 20 zones de concentration de l'emploi à enjeux** ».

INSEE (2024), « **Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) – 2021** ».

INSEE (2023), « **Logement dans le Rhône** ».

INSEE (2024), « **Logement en 2021 – Département des Alpes-Maritimes** ».

INSEE (2023), « **Observatoire des inégalités 2021** ».

INSEE (2024), « **Principaux résultats sur les revenus et la pauvreté des ménages en 2021** ».

INSEE (2025), « **Recensement de la population (RP) 1990 dépouillement exhaustif – RP1999 à RP2022 exploitations principales** ».

INSEE (2025), « **Un quart des ménages vivent dans un logement en sous occupation très accentuée** ».

INSEE (2024), « **Séries historiques du RP, exploitation principale – 2021** ».

INSEE (2025), « **Séries historiques du RP, exploitation principale – 2022** ».

Institut Montaigne (2025), « **Classes moyennes : les nouvelles clés d'accès à la propriété** ».

Institut Montaigne (2022), « **Territoire azuréen : ambitions 2040** ».

Métropole Nice Côte d'Azur (2023), « **PLH 2024-2028 – Bilan du PLH 2017-2022** ».

Ministère chargé des transports (2023), « **Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition** », Ministère chargé des transports.

Ministère chargé du logement (2025), « **Organismes de foncier solidaire et bail réel solidaire** ».

PIRES-BEAUNE Christine (2023), « **Garantir la prise en charge de personnes âgées en établissement** », Rapport remis à Mme la première ministre Elisabeth Borne.

Préfecture des Alpes-Maritimes (2020), « **Carte stratégique du bruit** ».

Préfecture des Alpes-Maritimes (2020), « **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome de Nice Cote d'Azur pour les années 2020-2024** ».

Région Sud (2024), « **Connaissance du territoire** ».

Sabrina Bonnarigo (2025), « **Métro Nice-Monaco-Vintimille : la réponse prudente du gouvernement monégasque** », L'observateur de Monaco.

SITADEL (2025), « **La construction mensuelle de logements neufs dans les Alpes-Maritimes** ».

SNCF Réseau (2021), « **Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – Pièce D** ».

SYSTRA (2017), **Etude des flux de déplacements**.

Véronique Chocron (2025), « **Ces villes qui disent stop aux nouvelles résidences secondaires** », Le Monde.

Xerfi (2025), « **Le marché du coliving à l'horizon 2028** ».

L'Institut Enterritoires s'est doté d'une gouvernance composée d'un conseil d'orientation et d'un comité scientifique.

LES ENTREPRISES PARTENAIRES, MEMBRES DU CONSEIL D'ORIENTATION

La Poste - Yannick Imbert, président du Conseil d'orientation de l'Institut Enterritoires
KPMG - Georges Maregiano
Groupe Brousse - Jérémy Brousse
Tivoli Capital - Guillaume Pellegrin
Sartorius - Olivier Guitard
Veolia - Romain Ascione
Kéolis – Clément Michel
Stan - Nicolas Barthe
Erilia - Frédéric Lavergne
Airbnb - Clément Eulry
Artelia - François Rambour

LES PERSONNALITÉS, MEMBRES DU COMITÉ SCIENTIFIQUE

Virginie Boutueil, Directrice adjointe du laboratoire Ville Mobilité
Patrice Bourdelais, directeur d'études émérite à l'EHESS, historien et démographe
Vincent Charlet, Délégué général de La Fabrique de l'industrie
Yves Charpak, Épidémiologiste et Président de la Fondation Charpak, l'Esprit des Sciences
Yves Crozet, Professeur émérite à Sciences Po Lyon, économiste
Maryline Filippi, Professeure d'économie à Bordeaux Sciences Agro et chercheuse associée à l'INRAE, AgroParisTech et Paris Saclay
Jean-Gabriel Ganascia, Professeur à Sorbonne Université, informaticien et philosophe
Marc Giget, Président du Club de Paris des Directeurs de l'innovation et membre de l'Académie des Technologies
Sonia Lavadinho, Directrice-fondatrice de Bfluid, géographe et sociologie urbaine
Bertrand Lemoine, Directeur de recherche honoraire au CNRS, architecte et historien
Abdelilah Slaoui, Directeur adjoint scientifique à CNRS Ingénierie et responsable de la cellule Énergie du CNRS

Cette étude est une publication de l'Insitut Enterritoires
1 La Canebière, 13001 Marseille

Direction éditoriale
Institut Enterritoires
Conception graphique et réalisation
Agence Nats
Crédits photo
Shutterstock

Attractif et dynamique, le territoire azuréen s'appuie sur des bassins d'emplois majeurs et bénéficie d'un rayonnement international reconnu. Toutefois, des déséquilibres croissants se font jour : tension sur le foncier, pression accrue sur le logement et saturation des mobilités. Ces enjeux questionnent la capacité du territoire à préserver un équilibre durable entre développement économique, qualité de vie et cohésion sociale.

Pour répondre à ces défis, l'Institut Enterritoires, lieu d'études et de réflexions collectives sur les enjeux territoriaux, a réuni plus de 50 personnalités, acteurs économiques, représentants de l'État et des collectivités, acteurs du logement, de la mobilité, dirigeants syndicaux et associatifs. L'ambition : élaborer des propositions concrètes pour répondre aux grands défis du territoire azuréen en matière de logement et de mobilité.

Cette démarche a été enrichie par une enquête d'opinion menée auprès de 600 habitants du département des Alpes-Maritimes, dont la moitié résidant dans la métropole de Nice, afin de mieux comprendre leurs perceptions, attentes et priorités sur ces sujets.

Une étude coordonnée par Julien Gonzalez-Lambert, directeur des études à l'Institut Enterritoires

