



## « Surtourisme, attractivité à tout prix : un autre modèle est possible »

### Introduction

Administrer une ville ou une métropole, « gouverner » un territoire, c'est faire des choix politiques et définir des priorités. Notre priorité est claire : ni la qualité de vie et la santé des habitant-es, ni la préservation des espaces naturels et de la biodiversité ne doivent être sacrifiés au profit du dogme de l'attractivité permanente.

La Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur ont fait de l'attractivité la pierre angulaire du développement économique local et, de fait, du développement de l'ensemble du territoire. Mais cette recherche de l'attractivité économique, prise de frénésie, est allée trop loin : la recherche effrénée du profit, événementiel constant (Tour de France, Iron Man, Jeux Olympiques d'hiver...), tourisme de luxe, tourisme d'affaire et tourisme de masse basculant dans le surtourisme.

Sortir du surtourisme et de l'événementiel permanent est l'un des enjeux majeurs de la prochaine mandature à Nice.

## 1. Etat des lieux et choix politique

### 1.1. Le constat

- **Qu'est-ce que le surtourisme ?**

Le surtourisme est ce point de bascule où l'attractivité touristique, pourtant moteur essentiel de l'économie locale et important vecteur d'échanges culturels, devient néfaste à la fois pour l'humain et pour la nature.

Le surtourisme désigne une situation dans laquelle la fréquentation touristique dépasse durablement la capacité d'un territoire à accueillir des visiteurs et visiteuses sans dégrader la qualité de vie des habitant-es, l'accès au logement, les services publics, l'environnement et les équilibres sociaux.

Le surtourisme est un modèle de tourisme de masse, court, carboné, concentré dans l'espace et le temps, largement financiarisé, qui transforme la ville en marchandise et ses habitant·es en variables d'ajustement.

- **Les conséquences du surtourisme**

Nice est devenue une plateforme touristique internationale, marquée par une hyper-accessibilité aérienne, une forte présence des croisières, une stratégie de promotion événementielle continue grâce à l'argent public et une explosion des locations touristiques de courte durée. La fréquentation se concentre sur quelques quartiers – Vieux-Nice, centre-ville, front de mer. Ce modèle repose sur des séjours courts, une rotation rapide des visiteurs et visiteuses, une captation de la valeur par des acteurs privés et une pression constante sur le logement et l'espace public. L'industrie du tourisme, si elle n'est pas régulée, déploie dans une logique capitaliste de croissance sans fin.

Les impacts négatifs du surtourisme sont multiples :

- **Impact environnemental** : le tourisme représente, au niveau mondial, 8% de la production de gaz à effet de serre. Le surtourisme est un accélérateur de pollutions atmosphériques et de dégradations de la biodiversité. Il impacte la biodiversité marine, perturbe la migration des oiseaux. Il entraîne un épuisement des ressources, une surconsommation d'énergie et d'eau (l'aéroport de Nice capte à lui seul 15 % de la consommation d'eau de la ville). Il entraîne également une surproduction de déchets que l'on met des mois à traiter.

Il est matériellement impossible d'atteindre les objectifs légaux de neutralité carbone et de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050 en maintenant une politique de surtourisme.

- **Impact sur la santé publique** : plus le flux de touristes est élevé, plus les pollutions sont massives. Le surtourisme, en augmentant la pollution atmosphérique (gaz à effet de serre et particules fines) favorise les maladies respiratoires (asthme, bronchiolite, etc.) et cardiovasculaires. On évalue à 500 le nombre annuel de décès prématurés liés à la pollution atmosphérique sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le surtourisme engendre également des pollutions sonores importantes. Or le bruit impacte le système nerveux, provoque des insomnies, du stress et favorise, lui aussi, les maladies cardiovasculaires.

Il renforce la vulnérabilité de la ville face aux canicules : forte densité de personnes, pics de chaleur, multiplication des climatisations de « confort » qui engendrent une augmentation de la chaleur dans les rues.

- **Impact social** : le surtourisme provoque une augmentation du coût de la vie pour les habitant·es : lorsque l'on part en vacances on économise en amont et on dépense beaucoup plus que d'habitude lorsque l'on arrive sur place. Or les prix sur place sont fixés peu à peu en fonction du pouvoir d'achat des touristes et non en fonction du

budget des habitant·es. A titre d'exemple, l'Observatoire du tourisme de la Côte d'Azur indique qu'un touriste « avion » a dépensé en moyenne 110 € par jour en 2025.

- **Impact sur la crise du logement** : des milliers de logements ont été retirés du marché résidentiel pour être transformés en meublés touristiques. Les loyers explosent, les locations à l'année disparaissent, et les classes populaires, les jeunes et les travailleurs et travailleuses sont contraint·es de quitter la ville ou de pousser en périphérie. Les projets de tourisme de luxe se multiplient, avec le concours de la Ville (Hôtel du Couvent, la Buffa, Mama Shelter, Commissariat Foch, etc.). Le surtourisme entraîne une raréfaction des logements disponibles et devient l'un des facteurs aggravants de la crise du logement à Nice.
- **Impact sociétal et démocratique** : une autre conséquence directe, pourtant moins connue, est l'impact sur le vivre ensemble. Comment faire une fête des voisins sans voisin·es ? Des immeubles entiers deviennent des dortoirs pour touristes où résistent quelques Niçoises et Niçois, isolés, vivant au rythme des allées et venues des touristes, mais désormais sans lien de voisinage ni de proximité. Les choix urbains sont de plus en plus orientés vers l'attractivité touristique plutôt que vers les besoins des habitant·es, transformant la ville en vitrine plutôt qu'en espace de vie.
- **Impact économique** : l'impact économique est souvent, lui aussi, sous-estimé. La manne financière que représente le tourisme de masse et le tourisme de luxe font oublier qu'ils nous plongent toujours un peu plus dans une dépendance économique au tourisme. Entre 40 à 45% des emplois directs et indirects dépendent du tourisme. Si l'attrait touristique de Nice chute pour quelque raison que ce soit (dérèglement climatique type tempête Alex, crise sanitaire type COVID, etc.), la moitié de l'économie locale est à l'arrêt. Il est impératif de sortir de cette dépendance économique.
- **Impact pour les touristes eux-mêmes** : trop de tourisme tue le tourisme ! Le surtourisme nuit aussi à la qualité de la visite pour les voyageurs et voyageuses. Fuir le métro parisien, londonien ou new-yorkais pour se retrouver dans des embouteillages, des tramways ou des plages bondées ne correspond pas au rêve vendu par les agences de tourisme.

## 1.2. Notre stratégie

Le surtourisme n'est pas une fatalité. C'est le résultat d'un choix politique. Face à cette situation, nous proposons une autre stratégie, définie en par trois objectifs et par une méthode de travail.

- **Nos objectifs**

Notre premier objectif est à la fois de préserver la santé, la qualité de vie et le pouvoir d'achat des habitant·es et de préserver la nature et la biodiversité. Il faut pour cela sortir du surtourisme et sortir du syndrome de l'attractivité sans limite : tourisme de masse, tourisme d'affaires, tourisme de luxe, événementiel permanent, recherche effrénée du profit...

Notre second objectif est de faire de Nice la capitale du tourisme éco-responsable, un exemple à suivre, un modèle de développement écologique et économique qui sache s'adapter, muter et faire sa transition sans perte d'emplois. Nous proposons un autre modèle, celui d'un tourisme de contribution, respectueux des habitant·es, des travailleurs et travailleuses et de l'environnement. Les aménagements de la Ville doivent avant tout bénéficier aux populations locales, dont pourront bénéficier également les touristes accueilli·es.

Notre objectif final, osons le dire et le dire très simplement, est de rendre la vie meilleure. Mieux vivre, mieux vivre ensemble et en harmonie avec la nature. La France est le pays des droits de l'Homme, il est temps de s'occuper également des droits de la planète, des droits du vivant. La planification écologique court le risque de rester lettre morte, une accumulation de plans et de programmes affichés mais jamais appliqués. Sa mise en œuvre concrète passe par une adaptation au niveau des territoires, des métropoles et des communes. Et cela commence à Nice, ici et maintenant.

- **Notre méthode**

Sortir du surtourisme ce n'est pas rejeter le tourisme, et surtout pas s'en prendre aux touristes eux-mêmes. Sortir du surtourisme c'est reprendre la main pour mieux accompagner et réguler l'industrie du tourisme et développer un slow tourisme, éco responsable et durable.

Il s'agit d'amorcer un processus structurel de sortie du surtourisme : planifier, sur la durée d'une mandature, les mesures à court, moyen et long terme pour organiser la reconversion de notre modèle de développement touristique.

Nous proposons ainsi une stratégie globale, progressive et raisonnée de sortie du surtourisme par une planification écologique et économique mise en œuvre avec l'ensemble des acteurs et actrices concerné·es.

## 2. Notre plan d'actions

### 2.1. Limiter le flux de touristes et les conséquences du surtourisme

- **L'extension de l'aéroport** : véritable épiscentre du déploiement du surtourisme niçois, le projet d'extension de l'aéroport de Nice concentre tous les effets négatifs d'une attractivité touristique incontrôlée et poussée à l'extrême. La hausse de 28.000 vols supplémentaires par an d'ici 10 ans, à horizon 2034, soit 80 vols supplémentaires par jour provoquera une augmentation massive des émissions de gaz à effet de serre, des pollutions, une dégradation de la santé publique, une accélération des dérèglements climatiques, une augmentation massive des nuisances sonores et olfactives pour les riverain·es, une dégradation de la zone Natura 2000 contiguë à l'aéroport et une fragilisation de la biodiversité qu'elle abrite.

Les forces politiques et citoyennes composant notre liste se sont opposées dès la première heure à ce projet, en témoigne la pétition lancée par le rassemblement citoyen Viva en 2019 demandant un [référendum local sur l'extension de l'aéroport de Nice](#) et rassemblant près de 14 000 signataires. Depuis, de nombreuses mobilisations ont eu lieu : manifestations, pétitions, tracts, débats publics et des actions juridiques sont toujours en cours. Nous les avons soutenues, nous continuerons à nous opposer à ce projet climaticide par tous moyens et nous ferons tout pour limiter les effets de cette extension.

- **Jets privés** : l'aéroport de Nice est devenu l'un des principaux hubs de jets privés en Europe, dépassant par année les 35 000 vols par an, soit entre 90 et 100 vols par jour.

Les vols en jets privés des ultra-riches sont 50 fois plus polluants que les trains et sont l'un des modes de transport les plus polluants par passager. Ils représentent près de 40% du trafic aérien à Nice.

Des vols sont réalisés sur de très petites distances Nice – Cannes ou Nice-Monaco, parfois même à vide, souvent en lien avec l'événementiel (Festival de Cannes, Grand Prix de Monaco, etc.), alors que d'autres modes de transports existent.

Comme pour les bateaux de croisières, nous proposerons au préfet et aux actrices et acteurs de la filière une restriction progressive et raisonnée : interdire les vols de nuit pour réduire les nuisances sonores et limiter le nombre de créneaux horaires dédiés, interdire les vols privés pour des trajets courts de moins de 500 km, augmenter les taxes d'atterrissage et de stationnement, réduire les vols à vide, créer une taxe carbone spécifique proportionnelle aux émissions (application du principe pollueur – payeur) et supprimer les exemptions fiscales dont bénéficient actuellement les jets privés.

- **Les bateaux de croisière** : après avoir attiré les croisiéristes pendant 18 ans de mandat, Christian Estrosi a soudain changé de posture, outrepassant ses compétences légales, voulant interdire du jour au lendemain les bateaux de croisière, sans aucune concertation préalable ni avec les professionnel·les de la filière nautique ni avec les maires concernés par les escales de bateaux. Cette écologie punitive surmédiatisée est l'exemple de tout ce qu'il

ne faut pas faire, obligeant le préfet à essayer de calmer la crise et de reprendre la main.

A l'inverse, nous mettrons en œuvre une méthode de planification écologique concertée en réunissant l'ensemble des acteurs concernés et en proposant, en accord avec le préfet, une réduction progressive des activités les plus polluantes sur la durée de la mandature : limiter le nombre d'escales /an à 80-90 (117 actuellement) soit une baisse de -23 à -32% et limiter leur amplitude horaire (8h – 18h, pas d'overnight) ; confirmation du plafond de 450 passagers par navire ; un maximum de 2 navires par jour avec limitation à 1 par jour en juillet et août ; navires limités à 25 000 – 30 000 tonneaux (GT), confirmation de l'obligation d'alimentation électrique à quai ; interdiction des navires ne respectant pas la norme IMO Tier III pour les émissions ; et, enfin, interdiction pour les compagnies n'ayant pas signé la Charte de Croisière durable en Méditerranée.

Le degré de restrictions apportés tiendra également compte du degré de protection de l'Aire Marine Protégée niçoise dont le projet actuel est très largement insuffisant (périmètre beaucoup trop restreint, zones de protections discontinues, etc.).

- **Yachts de luxe :** le port de Nice accueille aujourd'hui une proportion limitée mais spatialement dominante de yachts et super-yachts, représentant environ 25 à 30 unités en haute saison, soit près de 15 à 20 % de la surface utile des quais pour seulement ~5 % des emplacements en nombre. Cette situation génère des retombées économiques réelles mais soulève des enjeux croissants de saturation de l'espace portuaire, de pression environnementale et d'acceptabilité sociale : émissions de gaz à effet de serre, pollution marine, bruit, conflits d'usage avec les riverain·es et les autres usager·es du port, etc. Il ne s'agit pas d'exclure la grande plaisance mais de rétablir un juste équilibre avec des usages plus durables et plus largement partagés, en particulier la plaisance à voile.

Un scénario réaliste de régulation progressive (sur 5 à 6 ans) permettrait de réduire la pression des super-yachts tout en préservant l'économie locale : quota maximal de 15 super-yachts >40 m (-40 %) ; limitation de la durée d'escale à 4 jours, favorisant la rotation ; tarification progressive dissuasive pour les unités >60 m ; incitations fortes pour la voile (réduction tarifaire de 50 %, priorité d'accès aux quais centraux) ; zonage portuaire réorientant les espaces centraux vers la plaisance à voile.

Les impacts attendus permettront de passer d'un modèle fondé sur le prestige et la taille à un modèle fondé sur la valeur locale, la rotation des usages et la durabilité. Cette trajectoire est cohérente avec les expériences européennes (Barcelone, Palma, Gênes), qui montrent qu'une régulation assumée, améliore l'acceptabilité sociale sans affaiblir l'économie avec un solde global neutre à positif :

- Baisse modérée des recettes liées aux super-yachts (-25 %), mais libération de 40 % de l'espace ;
- Hausse estimée de 35 à 50 % de la fréquentation voile, avec des dépenses plus réparties localement ;
- Perte nette limitée (-5 à -10 % des recettes portuaires), compensable par des

événements nautiques et une image de « port durable » ; –30 à –40 emplois liés à la grande plaisance mais +50 à +70 emplois dans la voile, le tourisme nautique et les services associés.

Réduire les yachts et super-yachts à Nice n'est pas un renoncement économique, mais un choix stratégique : moins de gigantisme, plus de valeur locale, plus d'emplois diffus et une meilleure acceptabilité sociale.

- **Autocars et aux visites guidées de masse**

Le tourisme de masse génère des nuisances croissantes pour les habitant·es, en particulier en centre-ville, dans le Vieux-Nice, sur la Promenade des Anglais et autour des sites emblématiques. Les autocars de tourisme et les visites guidées en grands groupes contribuent fortement à ces tensions :

- Congestion de l'espace public et de la circulation,
- Pollution de l'air et nuisances sonores (autocars majoritairement diesel),
- Occupation excessive des trottoirs et places par des groupes nombreux,
- Dégradation du cadre de vie et sentiment de dépossession de l'espace public par les habitant·es,
- Développement d'un tourisme de passage rapide, peu bénéfique au commerce local de proximité.

Nous régulerons l'accès des autocars touristiques :

- ✓ Limiter strictement la circulation et le stationnement des autocars dans l'hypercentre et les quartiers historiques.
- ✓ Créer des aires de dépose-reprise en périphérie immédiate, connectées au tramway et aux transports en commun, avec des cheminements adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- ✓ Mettre en place un système d'autorisation ou de quota pour les autocars accédant aux zones centrales, modulé selon la saison.

Réduire l'impact environnemental :

- ✓ Instaurer un droit d'accès ou une écocontribution pour les autocars, indexé sur le niveau d'émissions polluantes du véhicule, afin d'accélérer la transition vers des flottes propres.
- ✓ Favoriser les autocars électriques, hybrides ou à très faibles émissions et exclure progressivement les véhicules les plus polluants.

Encadrer les visites guidées en groupes :

- ✓ Limiter la taille des groupes dans les zones les plus sensibles (Vieux-Nice, zones piétonnes).
- ✓ Mettre en place des plages horaires réservées ou des systèmes de réservation pour

les visites guidées de groupes afin d'éviter les pics de saturation.

- ✓ Encourager les formats alternatifs : petits groupes, visites à pied, à vélo, en transports en commun, ou avec audioguides.

Mieux répartir les flux touristiques :

- ✓ Développer et promouvoir des itinéraires touristiques alternatifs vers des quartiers moins fréquentés et vers l'arrière-pays métropolitain.
- ✓ Soutenir un tourisme de séjour et de quatre saisons, moins concentré et plus bénéfique à l'économie locale.

Gouvernance et concertation :

- ✓ Associer habitant·es, commerçant·es, guides, autocaristes et associations à une instance métropolitaine de régulation du tourisme.
- ✓ S'appuyer sur les données de fréquentation et les outils de "ville intelligente" pour anticiper et gérer les flux.

La régulation du tourisme n'est pas une opposition au tourisme, mais la condition de sa durabilité. En agissant sur les autocars et les visites de masse, NiFP défend un tourisme respectueux des habitant·es et des touristes eux-mêmes, de l'environnement et du patrimoine, conciliant attractivité et qualité de vie.

- **Logement : imposer un moratoire sur le surtourisme immobilier**

L'une des conséquences directes du surtourisme est la captation d'une part trop importante du parc de logement par l'hôtellerie et par les locations touristiques du type AirBnB avec une augmentation massive du prix au mètre carré sur l'ensemble de la ville.

La Ville de Nice a privilégié, de façon récurrente et délibérée, le tourisme sur les conditions de vie des habitants. Elle a cédé le foncier où s'est installé l'hôtel de luxe Mama Shelter bd Riquier. Elle a cédé également sur la cité marchande de la Buffa destinée à devenir, elle aussi, un nouvel hôtel. Elle a cédé sur le Couvent des Clarisses dans le Vieux Nice, devenu lui aussi un hôtel de luxe. Elle prévoit d'offrir le site du commissariat Foch, là encore, à l'hôtellerie.

Nice a atteint son pic de capacités d'hébergements touristiques. Nous sommes désormais au maximum viable de l'attractivité. Il faut rééquilibrer le développement de notre territoire en donnant la priorité aux conditions de logement des habitant·es et imposer un moratoire sur le surtourisme immobilier.

- ✓ **Contrôler drastiquement les locations touristiques de type AirBnb** : quotas par quartier, limitation à 90 jours de location par an, interdiction des passoires thermiques, amendes administratives systématiques en cas de non-respect des règles, etc. Nous créerons une cellule de contrôle des locations touristiques spécifiquement dédiée au respect de ces règles.



- ✓ **Refuser d'accorder des permis de construire** pour tout projet consistant à transformer des logements en hébergement touristique.
- ✓ **Généraliser la préemption par la Ville et la Métropole** des logements mis à la vente pour garantir des logements aux habitant·es là où pourraient s'implanter des locations touristiques et l'hôtellerie. Partout où cela sera possible, lors de chaque arbitrage sur le devenir de parcelles ou d'immeubles changeant de propriétaires ou de fonctions, nous ne céderons pas au surtourisme et nous logerons les habitant·es.
- ✓ **Interdire la création de nouvelles résidences secondaires** : on décompte 17 % de résidences secondaires dans la métropole, contre 10 % au niveau national. Des quartiers entiers deviennent des cités dortoirs sans vie, occupés et animés uniquement les quelques mois dans l'année. La spéculation immobilière écarte les locaux de l'accession au foncier pour construire leur maison. Il faut rééquilibrer le rapport de force entre le droit de propriété et le droit au logement. Comme Chamonix, Saint Malo, Cancale ou Bonifacio, la Ville de Nice interdira la construction de nouvelles résidences secondaires, disposition devenue légale depuis novembre 2024. Il s'agit d'interdire toute nouvelle construction destinée à n'être qu'une résidence secondaire en définissant dans le PLU des zones réservées à l'habitat permanent. Le permis de construire devra indiquer la servitude, et l'acte notarié devra préciser que le logement doit être une résidence principale, à chaque transaction, et sur toute la durée de vie du bien.

## 2.2. Développer un tourisme éco responsable

Au-delà de limiter les activités trop polluantes, nous souhaitons développer un autre modèle de tourisme :

- **Nice la capitale du tourisme éco-responsable** : la Métropole Nice Côte d'Azur doit et peu devenir un exemple à suivre, un modèle de développement écologique et économique qui sache s'adapter, muter et faire sa transition sans régresser économiquement. Nous proposons un autre modèle, celui d'un tourisme éco responsable. De nombreux acteurs et actrices de la filière se sont déjà engagé·es dans cette voie mais sont trop peu soutenu·es. La transition écologique n'est pas une baisse des ambitions mais une ambition collective plus noble et plus durable.
- **Un tourisme désaisonnalisé, décentralisé et décarboné** : un tourisme éco responsable est un tourisme désaisonnalisé, pour réduire la concentration de la fréquentation touristique uniquement sur les deux mois d'été. C'est également un tourisme décentralisé en répartissant les événements sur l'ensemble du territoire pour réduire la saturation en centre-ville et dans les zones les plus prisées par les touristes. C'est, enfin, une forte incitation à la mobilité décarbonée pour les touristes arrivant à Nice grâce à la gratuité des transports en commun.

- **Restituer aux communes la maîtrise de leur politique de tourisme** au sein d'une stratégie métropolitaine coconstruite et coordonnée. La perte de la gestion des offices de tourisme a été très mal vécue par les communes membres de la métropole. Il est tout à fait possible de leur rendre l'autonomie demandée du moment que la stratégie et la politique métropolitaine sont élaborées collectivement. Cette réorganisation permettra de répartir les flux touristiques afin d'éviter la surfréquentation de certains sites en proposant notamment des offres de séjours et d'itinérances entre mer et montagne.
- **Un tourisme au service de la qualité de vie des habitant·es** : les aménagements de la Ville doivent avant tout bénéficier aux populations locales, dont pourront bénéficier également les touristes accueilli·es. Nous créerons des indicateurs de qualité de vie et nous lutterons activement contre les nuisances sonores : terrasses, boîtes de nuit, livraisons, etc. Nous imposerons si besoin des mesures règlementaires comme le permis à point pour les terrasses de cafés et de restaurants.
- **Assumer une véritable vocation sociale** : les congés payés ont été gagnés de haute lutte, or 40% des Françaises et des Français ne partent pas en vacances. La plupart ne peuvent pas choisir des dates hors saison (40% des entreprises fermées en août). Nous rendrons Nice accessible à tous budgets.
- **Tourisme social et éducatif** : développement des centres de vacances accueillant des classes découvertes et des séjours éducatifs, classe de mer, bateaux écoles et découverte du monde marin, afin de garantir un droit effectif aux vacances et de promouvoir un tourisme à lucrativité restreinte et émancipateur.
- **L'écotourisme** : « la nature au cœur du voyage », déploiement contrôlé et maîtrisé pour favoriser la découverte de la nature tout en préservant les sites naturels, la biodiversité. Il s'agit de valoriser notre patrimoine naturel et culturel en trouvant le juste équilibre entre la promotion et la protection de ces sites exceptionnels et un développement économique raisonné du moyen et du haut pays métropolitain, se basant notamment sur les activités locales existantes (maraîchage, pastoralisme).
- **Un tourisme de proximité** : voyager près de chez soi permet de découvrir la richesse parfois méconnue du patrimoine local et de développer un lien durable à ce territoire que l'on souhaitera ensuite mieux protéger. C'est un mode de tourisme plus accessible financièrement, avec un choix de dates plus souples dans l'année. Il permet de dépenser moins pour le transport et en réduit l'impact écologique de façon majeure. L'application du principe de pollueur-payeur pour les voyageurs en provenance de pays lointains sera étudiée.

Pour ce faire nous développerons :

- ✓ **Des auberges de jeunesse publiques et coopératives** : la Métropole créera un réseau d'auberges de jeunesse municipales et/ou coopératives, proposant des tarifs accessibles, favorisant les séjours longs et hors saison, et accueillant prioritairement les

jeunes, les familles, les cyclistes et les publics scolaires.

- ✓ **Des campings écologiques et gîtes publics, notamment dans le moyen et haut-pays :** un réseau de campings naturels publics et de gîtes communaux sera développé dans l'arrière-pays niçois. Ces équipements respecteront le principe de zéro artificialisation, la sobriété en eau et en énergie, et seront gérés publiquement ou associativement. Nous créerons également **une aire de vidange pour les camping-cars** pour réduire le risque de vidanges sauvages en sites naturels.
- ✓ **La labellisation écologique des hôtels et restaurants.** Exemple de « Écotable », label de restauration écoresponsable (réduction du gaspillage alimentaire, développer le retour à la consigne, intégration d'options végétariennes et véganes dans les menus, approvisionnement bio et local, etc.), aide à la mesure de l'impact environnemental et social, mise en réseau de professionnels engagés (fournisseurs, outils pédagogiques ...) etc.
- ✓ **La Côte d'Azur à vélo :** une alternative structurante. Nice portera la création d'un réseau cyclable public interconnecté à l'échelle de la Côte d'Azur, reliant les villes du littoral et l'arrière-pays. Ce réseau comprendra une grande voie cyclable littorale continue, des axes vallée-mer, une intermodalité renforcée train-vélo, bus-vélo, et un écosystème complet de services vélo-tourisme.

### 2.3. Diversifier l'économie locale

A Nice 40 à 45 % des emplois directs et indirects dépendent du tourisme et, plus globalement 40 à 42% du PIB provient du tourisme. Si à l'avenir la destination Nice chute (dérèglements climatiques du type tempête Alex, crises sanitaires type covid, etc.), la moitié de notre économie locale sera à l'arrêt.

Le constat est simple : cette dépendance rend notre économie fragile. Il faut arrêter de s'enfoncer dans une mono activité économique. Il est, en conséquence, impératif de diversifier notre économie locale. La sortie du surtourisme est donc un enjeu écologique, de santé publique et de qualité de vie pour les habitant-es, mais également un enjeu économique majeur.

Afin de ne pas générer de pertes d'emplois, la conversion progressive de notre économie locale se fera bien évidemment sur plusieurs mandatures. La Métropole a, dans ce domaine, un rôle déterminant à assumer : pour que des entrepreneur-es prennent le risque d'investir dans un nouveau domaine d'activité il faut leur apporter des garanties et les sécuriser au maximum. Cela passe entre autres, par la mise à disposition de foncier, des garanties bancaires par le crédit municipal, des abattements de charges, entre autres.

L'observation que nous avons faite du secteur du tourisme indique une part très importante d'emplois saisonniers et donc précaires. La reconversion de l'économie locale doit répondre à des objectifs de qualité et de nature des emplois : des emplois à long terme, non délocalisables et faisant travailler en priorité les locaux.

Il nous apparaît prioritaire de mettre en place, en concertation, une diversification planifiée et démocratique de l'offre pour réduire les pressions environnementales et les inégalités, tout en améliorant à la fois le bien-être de la population locale, l'expérience des touristes et la robustesse de l'économie locale.

Quelques mots sur la méthode :

- **Nous lancerons des « Etats généraux de l'économie locale »** en y associant les entrepreneur·es, les fédérations, la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre de l'artisanat et la Chambre de l'agriculture, la Région et le préfet pour planifier la diversification de l'économie locale sur la base d'une méthode simple.
- **Nous arrêterons de subventionner les activités trop polluantes et nous conditionnerons les aides versées.** Tout comme les associations qui souhaitent bénéficier de subventions doivent signer une charte des valeurs de la République et la respecter, les entreprises devront signer une charte d'éco responsabilité et en respecter les engagements.
- **Nous accompagnerons les transitions écologiques par la création d'un fonds municipal :** le versement mobilité des entreprises, la taxe de séjour, les taxes sur les bureaux et les parkings seront mises à contribution, outre sur la gratuité des transports publics, pour aider à la reconversion des entreprises vers un modèle économique local, une économie circulaire préservant les ressources, tendant vers la neutralité carbone et créant des emplois non délocalisables.

Nous proposerons à l'ensemble des acteurs et actrices de l'économie locale, dans le cadre de ces Etats Généraux, de travailler sur plusieurs axes de développement économique :

✓ **L'Économie Sociale et Solidaire : un levier stratégique pour la ville**

L'ESS représente un atout économique majeur pour le territoire. Ses activités peu délocalisables résistent mieux aux chocs conjoncturels et génèrent une richesse économique importante tout en renforçant la cohésion sociale et territoriale. Le secteur crée des emplois dans les métiers en tension, facilite l'insertion professionnelle des publics fragiles et valorise une économie à impact sociétal positif fondée sur la solidarité et la redistribution.

Malgré ces atouts, les entreprises de l'ESS souffrent d'un manque de visibilité. Nous nous engageons donc à construire un écosystème favorable via deux objectifs :

- Renforcer l'animation de l'écosystème ;
- Consolider le parcours complet des entreprises (accompagnement, financement, hébergement).

Les dispositifs mobilisables existent :

- La Fabrique à Entreprendre qui couvre 70% des QPV (quartiers prioritaires de la politique de la ville), le Fonds Essor (100 000 € métropolitains) pour soutenir la trésorerie,
- Les Trophées de l'Entrepreneuriat Social valorisant les initiatives locales, et ;

Des programmes d'accompagnement comme Pro Bono Factory combinant accompagnement croisé et mécénat de compétences.

✓ **La rénovation énergétique que nous voulons !**

Les expertises convergent pour préconiser un plan de rénovation énergétique massive des bâtiments visant 5 000 rénovations annuelles (en priorité écoles, crèches, EPADH). Cette dynamique génèrerait environ 2 300 emplois permanents dans les secteurs de l'isolation, des pompes à chaleur et des matériaux biosourcés. Pour accompagner cette montée en charge, une formation accélérée via les CFA ciblera les publics peu qualifiés. Le financement mobilisera conjointement l'Europe, l'État, la Région et la Métropole.

S'appuyant sur le décret tertiaire du 23 juillet 2019, nous accélérerons la rénovation énergétique des bâtiments privés dans les secteurs de l'industrie et l'hôtellerie, les plus consommateurs d'énergie en local. En partenariat avec l'UIMM (Union des Industries et Métiers de la Métallurgie) et l'UMIH (Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie), l'objectif est d'inciter les acteurs économiques à moderniser leurs actifs immobiliers pour réduire consommation énergétique et empreinte carbone.

Parallèlement, nous favoriserons des approches urbanistiques innovantes :

- L'urbanisme transitoire réactivant temporairement terrains et bâtiments inoccupés, et
- L'urbanisme réversible concevant des équipements multifonctionnels adaptables (école devenant centre sportif ou associatif le soir).

✓ **Santé et autonomie : une stratégie diversifiée créatrice d'emplois !**

La Métropole doit développer une politique sanitaire toujours plus ambitieuse au service de ses administré·es, ce qui pourra générer près de 3 500 emplois qualifiés.

- **Services à la personne** : par la structuration d'une filière aide à domicile et auxiliaires de vie pouvant créer jusqu'à 1 500 emplois niveau CAP/BEP, répondant au vieillissement démographique (20% de +65 ans à Nice). Parallèlement, développement des services publics gratuits pour la petite enfance et les personnes dépendantes via un accueil collectif de qualité tendant vers le zéro refus.
- **Industries de santé décarbonées** : s'appuyant sur ses pôles d'excellence, création d'un technopôle télémédecine/diagnostic & implantation d'une production de dispositifs médicaux générant potentiellement 1 500 emplois industriels, dont 60% d'ouvrier·es et technicien·nes.
- **Prévention et promotion** : réseau municipal de centres prévention nutrition/sport employant à termes 500 professionnel·les niveau bac+2/3. Cette approche préventive réduit la demande de soins curatifs sur un territoire comptant comparativement 4 000 professionnels de santé dont 900 généralistes.

## ✓ L'agriculture périurbaine & l'alimentation locale que nous voulons !

Nous engageons une stratégie ambitieuse de relocalisation alimentaire pouvant générer jusqu'à 500 à 800 emplois accessibles avec un niveau de qualifications acquis au travers de filières courtes.

- **La protection de 500 hectares agricoles périurbains**, avec un ratio de création de 1 à 3 emplois par hectare : cette reconquête agricole privilégiera les productions maraîchères et biologiques à destination des circuits courts
- En parallèle, sur le modèle éprouvé de Mouans-Sartoux, **nous créerons une régie municipale agricole dédiée** à l'approvisionnement des cantines et restaurants scolaires. Cette régie exploiterait une centaine d'hectares, à terme, pour garantir une alimentation bio et locale aux enfants, assurant qualité nutritionnelle, traçabilité et maîtrise des coûts.

## Conclusion

Nous l'avons vu, le surtourisme et le dogme d'une attractivité sans limite ont des conséquences directes sur nos vies au quotidien, notre environnement, notre santé, notre pouvoir d'achat et notre qualité de vie.

Rompre avec cette doctrine est une nécessité sociale, sociétale, écologique, mais aussi économique, pour sortir d'une mono activité qui fragilise notre territoire.

Mais nous ne faisons pas que rompre : nous proposons une alternative claire, globale, à la fois ambitieuse et raisonnée.

C'est un changement radical d'orientation, pensé, planifié et qui se déploiera par une concertation large et plurielle.

Nous proposons de faire de Nice et de la Métropole Nice Côte d'Azur un modèle de développement écologique et économique qui sache s'adapter et faire sa mutation sans perte d'emplois par :

- Une limitation des activités les plus polluantes (jets privés, yachts de luxe, bateaux de croisières, etc.),
- Le déploiement d'un tourisme éco responsable, de proximité, social et éducatif,
- Une reconversion et une diversification raisonnée et concertée de notre économie locale, pourvoyeuse d'emplois stables et non délocalisables.

Le tourisme que nous voulons, c'est un tourisme à la fois au service des habitant·es, des travailleurs et travailleuses, et du vivant, mais aussi au service des touristes eux-mêmes. Notre lutte contre le surtourisme n'est pas une lutte contre les touristes : la régulation de l'activité touristique n'est pas une opposition au tourisme, c'est la condition de sa durabilité.

Rappelons pour conclure le mot d'ordre célèbre au combien juste : « penser global, agir local ». La planification écologique se met en œuvre et prend corps au niveau de nos territoires, par nos politiques d'aménagement, de tourisme et de développement économique. C'est dans cette approche, « penser global, agir local », que nous pensons la préservation du vivant et la façon dont nous voulons habiter, toutes et tous ensemble, notre ville et notre métropole.