



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**



FICHE OPÉRATION CRP INTERFONDS FEDER – FSE

Fonds :	Fonds européen de développement régional
N° opération :	PA0010851
Bénéficiaire :	20003019500016 METROPOLE NICE COTE D'AZUR
Action en cours :	En attente comité décisionnel
État opération :	Présenté en comité décisionnel
Version de l'opération :	2

IDENTIFICATION DES BENEFICIAIRES

Chef de file / Bénéficiaire Ultime / Personne Morale	
N° SIRET :	20003019500016
Raison sociale :	METROPOLE NICE COTE D'AZUR
Adresse :	Direction des Financements Extérieurs 06364 NICE CEDEX 4



RATTACHEMENT AU PROGRAMME

Codification principale	
Fonds :	Fonds européen de développement régional
Programme :	Programme Opérationnel FEDER-FSE Provence Alpes Côte d'Azur 2014-2020
Codification :	AP03 - Axe prioritaire : Transition énergétique et valorisation durable des ressources / OT04 - Objectif thématique : Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs / PI04e - Priorité d'investissement : Favoriser des stratégies de développement à faible émission de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable et des mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer / AP03-OT04-PI04e-OS4e - Objectif spécifique : Augmenter le report modal sur les transports collectifs / AP03-OT04-PI04e-OS4e-NCA - Sous action : Sous action rattachée à Nice Côte d'Azur

DESCRIPTION

Intitulé de l'opération	Deux stations tramway du quartier politique de la ville des Moulins à Nice
Appartenance à un groupe d'opération :	Non

Localisation de l'opération	
Description :	quartier des Moulins Nice
Zone(s) :	
Type	Libellé
Commune INSEE	Nice

Appel à projet	
Date limite de remise de dossier	06/02/2017
Référence de l'appel à projet	N° :AP-2016-FEDER-PI4e-NCA : Augmenter le report modal sur les tran./.

Liste des comités				
Libellé	Type	Nature	Date	Avis
CRP Interfonds en consultation écrite du 23 mars 2018	Décisionnel	Dématérialisé	23/03/2018	Accepté
CRP Interfonds en consultation écrite du 12 octobre 2020	Décisionnel	Dématérialisé	12/10/2020	

Description de l'opération
Conformément au Livre blanc de la Commission européenne de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», les villes doivent faire plus d'efforts pour renverser les tendances et contribuer à la réalisation de l'objectif d'une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre. L'importance de cet enjeu a été réitérée et confortée dans le document de travail SWD(2016) 226 final, publié par la Commission européenne le 1er juillet 2016, qui fait un premier bilan de la mise en œuvre de ce livre blanc constatant que nombre de progrès restent à faire, spécifiquement en matière de politiques de transports publics, alternatives à l'usage des véhicules individuels.



Cependant, comme indiqué dans la communication de la Commission du 17. Décembre 2013 « Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources », la mobilité dans de nombreuses villes européennes reste très difficile. Ces villes sont en effet confrontées à de multiples nuisances : congestion de la circulation, pollution et bruit. Les embouteillages chroniques en Europe ont un coût estimé à 80 milliards EUR par an et produisent 23% de l'ensemble des émissions de CO2 provenant des transports. Un sondage Eurobaromètre, réalisé en 2013 sur les attitudes à l'égard de la mobilité urbaine, montre qu'une forte majorité des citoyens européens considère comme un problème majeur les embouteillages, le coût et les impacts négatifs de la mobilité et des transports urbains sur l'environnement et sur la santé humaine.

Pour pallier ce problème, l'UE appelle à des solutions interopérables et interconnectées en vue du développement du transport multimodal et encourage les villes à intégrer l'action en matière de mobilité urbaine dans une stratégie urbaine et territoriale plus vaste. L'approche de la mobilité urbaine en Europe doit ainsi évoluer radicalement pour que le développement des zones urbaines européennes soit plus respectueux de l'environnement et que puisse se mettre en place un système européen de transport compétitif et économe en ressources.

La politique de transport menée par la Métropole Nice Côte d'Azur, au travers de son schéma directeur du réseau de transports urbain à l'horizon 2030, approuvé par le conseil métropolitain du 4 décembre 2009, s'intègre parfaitement dans l'objectif visé par l'UE, car elle a notamment pour objectif de faciliter les déplacements des usagers, dont les personnes en situation précaire, en développant l'offre de transport et en promouvant les pôles d'interconnexion de transports.

La Ligne Ouest-Est de Nice s'inscrit dans une démarche globale de développement de l'offre de transport, la structuration d'un réseau de tramway et de bus articulé autour de plusieurs pôles d'échanges multimodaux et d'interconnexion avec différents modes de transports pour faciliter l'usage des réseaux de transports collectifs et la mobilité des usagers tout en diminuant le temps de parcours et les émissions de gaz à effet de serre.

Cette ligne va desservir plusieurs pôles d'activités, ainsi que l'hyper-centre niçois et traversera le quartier prioritaire des Moulins, qui comptait en 2009, près de 3 000 logements sociaux appartenant au même bailleur social et près de 12 000 habitants.

Positionné au cœur du territoire de l'Eco Vallée, à proximité d'opérations majeures (Nice Méridia, Grand Arénas, MIN, Pôle Multimodal, futur Tram...), le quartier forme une « charnière entre Nice centre et la vallée du Var ». La ligne de tramway va contribuer à l'attractivité de ce territoire et son ancrage avec le reste du secteur qui sera développé.

C'est la desserte de ce quartier intégrant la réalisation de deux stations qui est soumis à l'appel à projet.

Objectifs recherchés :

La Métropole abrite 10 quartiers rassemblant près de 50 000 habitants au revenu médian moyen par ménage compris entre 9 280 € (moyenne de la ville = 22 973€). La majorité de ces quartiers est située sur la commune de Nice. Parmi eux, le quartier des Moulins est particulièrement excentré et bénéficie d'un programme de rénovation urbaine.

La Métropole Nice Côte d'Azur a forgé une stratégie urbaine intégrée dont un des enjeux est de rompre l'isolement de ce quartier en favorisant les mouvements entrant-sortant et permettre un accès aux transports en commun propres le reliant à la ville et aux zones d'emploi.

Ainsi la réalisation d'une traverse du quartier de Moulins par la ligne 2 du tramway a pour objectif de faciliter les déplacements, réduire les temps de trajet entre ce quartier et les zones d'emploi, de désengorger le trafic en vue de diminuer l'émission de gaz à effet de serre et contribuer aux objectifs climatiques de la Métropole.

Résultats escomptés (cible visée)

Les résultats escomptés sont de plusieurs ordres :

Dans un premier temps, il s'agit de désenclaver le quartier comprenant près de 3000 logements sociaux en facilitant les déplacements et réduire les temps de trajet vers les pôles d'activités et l'hyper-centre.

Ainsi ce seront près de 12 000 habitants qui pourront bénéficier d'un transport public amélioré, fiable, rapide et confortable visant à relier les quartiers entre eux.



Dans un second temps, il s'agit de désengorger la circulation en milieu urbain et de contribuer aux objectifs climatiques de la Métropole.

Le trafic « voyageurs » sur la ligne de tramway 2 est estimé à près de 105 000 voyageurs par jour en 2020. Globalement, la mise en service de la ligne Ouest-Est permet une augmentation de la fréquentation du réseau de Transports en commun de +5%.

Calendrier et phasage de l'opération :

Période prévisionnelle d'exécution	Début : 09/05/2016	Fin : 31/12/2018
------------------------------------	--------------------	------------------

DEPENSES ET RESSOURCES

Postes de dépense

Type d'assujettissement	HT
Type d'échéancier	Pas d'échéancier

Détails des postes de dépense

Catégorie de dépense	Direct/Indirect	Fonctionnement/ Investissement	Montant (HT)
Dépenses d'Investissement matériel et immatériel aménagement, VRD, voie ferrée et ligne aérienne de contact	Direct	Investissement	6 107 228,12 €
Total :			6 107 228,12 €

Ressources

Les co-financeurs sollicités couvrent-ils la même période d'exécution et la même assiette de dépenses éligibles ?	Non
Le porteur a-t-il sollicité une avance pour le fond européen ?	Non



**Détails des
ressources**

Financier	Partenaire	Imputation	Régime d'aide	Taux(%)	Montant (€ HT)	Montant réalisé	Montant retenu	Taux d'avancement
Autre partenaire ponctuel	prêts CDC et BEI			8,07	492 853,31	0,00	0,00	0,00
RÉGION	Provence-Alpes-Côte d'Azur			3,20	195 431,30	175 998,00	0,00	2,88
DEPARTEMENT	Alpes-Maritimes			9,96	608 289,65	423 072,00	0,00	6,93
Autre partenaire récurrent	CAISSE DES DEPÔTS ET CONSIGNATIONS			11,80	720 925,56	463 989,00	0,00	7,60
Autre partenaire ponctuel	equivalent subvention brut : prêt BEI			16,14	985 706,62	0,00	0,00	0,00
UNION EUROPEENNE	Fonds européen de développement régional		Auc / Aucun régime d'aide	33,40	2 040 000,00	0,00	935 380,83	0,00
Total co-financier				82,58	5 043 206,44	1 063 059,00	935 380,83	17,41
Bénéficiaire				17,42	1 064 021,68			



COUT TOTAL ELIGIBLE				100,00	6 107 228,1 2	1 063 059,00
------------------------	--	--	--	--------	------------------	--------------



INSTRUCTION

Service instructeur :	Direction des Affaires Européennes - PACA	Avis du service instructeur :	Favorable
------------------------------	---	--------------------------------------	-----------

Motivation du service instructeur :

La reprogrammation du dossier permet de corriger les montants des cofinancement initialement conventionnés.

- cofinancement du Conseil départemental 06 :

Au moment du dépôt du dossier, le porteur a choisi une méthode de proratisation des cofinancements consistant à prendre en compte d'abord l'assiette réelle du coût de réalisation du tramway, ensuite celle retenue par le cofinancier et enfin l'assiette FEDER.

Il apparaît que cette double proratisation n'a pas lieu d'être maintenue. Il est ainsi proposé de revoir le plan de financement de l'opération FEDER afin d'intégrer les cofinanciers en pratiquant une proratisation avec les assiettes subventionnables retenues par chaque cofinancier.

Ainsi pour le CD06, la proposition pour reprogrammation est la suivante :

- Subvention de 50M€ sur une base subventionnable de 502 000 000€
- Le périmètre de dépenses retenu pour l'opération FEDER est de 6 107 228,12€
 $(50\,000\,000\text{€} \times 6\,107\,228,12\text{€}) / 502\,000\,000\text{€} = 608\,289,65\text{€}$

- cofinancement de la Région (CRET 1) :

Dans le cadre du CRET, une subvention de 20 800 000€ sur une base subventionnable de 650 000 000€ a été accordée pour la réalisation de la ligne 2 du tramway de Nice.

Au moment du dépôt du dossier et comme il l'a fait pour la subvention du CD 06, le porteur a choisi une méthode de proratisation consistant à prendre en compte d'abord l'assiette réelle du coût de réalisation du tramway, ensuite celle retenue par le cofinancier et enfin l'assiette FEDER.

Ainsi pour la Région, la subvention accordée était de 20,8M€ sur une base subventionnable de 650M€ mais pour un projet global estimé à l'époque à 721 771 107€.

Le périmètre de dépenses retenu pour l'opération FEDER est de 6 107 228,12€.

La méthode de proratisation du porteur aboutissait à un montant de subvention Région sur le périmètre de dépenses du projet FEDER de 175 998 €.

Comme pour celle du CD 06, il apparaît que cette double proratisation n'a pas lieu d'être maintenue. Il est ainsi proposé de revoir le plan de financement de l'opération FEDER afin d'intégrer les cofinanciers en pratiquant une proratisation avec les assiettes subventionnables retenues par chaque cofinancier.

Ainsi pour la Région, la proposition pour reprogrammation est la suivante :

- Subvention de 20 800 000€ sur une base de 650 000 000€
- Le coût retenu pour l'opération FEDER est de 6 107 228,12€.
 $(20\,800\,000\text{€} \times 6\,107\,228,12\text{€}) / 650\,000\,000\text{€} = 195\,431,30\text{€}$

Concernant la subvention 18,4 M€ octroyée par la Région en janvier 2018, elle vient en complément de la première subvention de 20,8 M€ que la Région a attribué à la Métropole en juillet 2016. L'objectif, énoncé dans la délibération n° 17-1283 du 15/12/2017 est d'« apporter un soutien financier renforcé, spécifique aux projets de tramways dont les coûts de réalisation apparaissent particulièrement élevés ».

Le coût du projet est en effet passé de 721 771 107€ à 945 139 041,79€. L'assiette subventionnable de cette deuxième subvention s'élève à 230 M€. Il s'agit d'une assiette complémentaire à l'assiette de 650 M€ sur lequel reposait la première subvention, qui vise à couvrir les surcoûts du projet. De fait, elle n'intervient pas dans le périmètre de dépenses retenu pour le projet FEDER et n'a donc pas à être intégrée à son plan de financement.

- cofinancement de l'Etat :

La subvention de l'Etat est construite sur la nomenclature CERTU. Le porteur de projet a retenu 2 postes issus de la nomenclature CERTU pour le périmètre de l'opération FEDER : « voie spécifique » et « stations ».

Le calcul de proratisation a été effectué sur ces 2 postes et sur une base subventionnable correspondant au moment



forfaitaire, soit 226M€ (20M€/ km linéaire pour 11,3km).

La subvention est de 52 884 000€ sur une base subventionnable de 226 000 322€ avec deux postes listées dans la convention :
Voie spécifique des systèmes ferrés pour 12 107 160€ et Stations pour 1 614 288€.

Poste « Voie spécifique » : $(12\,107\,160\text{€} \times 52\,884\,000\text{€}) / 226\,000\,322\text{€} = 2\,833\,071\text{€}$

Opération FEDER = 1,7 km sur 11, 3km -> $(2\,833\,071\text{€} \times 1,7) / 11,3 = 426\,214\text{€}$

Poste « Stations » : $(1\,614\,288\text{€} \times 52\,884\,000\text{€}) / 226\,000\,322\text{€} = 377\,743\text{€}$

Opération FEDER = 2 stations sur 20 -> $(377\,743\text{€} \times 2) / 20 = 37\,774\text{€}$

Cette proratisation ne semble plus opportune et il apparaît nécessaire de ne plus isoler 2 postes de dépenses mais de prendre l'intégralité de la subvention Etat dans le calcul de proratisation. La base subventionnable doit également être corrigée et correspondre à l'ensemble de l'assiette subventionnable au moment de la signature de la convention avec l'Etat en 2012.

Ainsi, pour l'Etat, la proposition de reprogrammation est la suivante :

$(52\,884\,000\text{€} \times 6\,107\,228,12) / 448\,000\,000\text{€} = 720\,925,56\text{€}$.

Remarque : Il apparaît que cette méthode a pour effet de survaloriser le montant de la subvention Etat dans le périmètre des dépenses du projet FEDER et conduit à vérifier que le taux minimal d'autofinancement du projet est bien respecté non au niveau des 2 stations de tramway du quartier des Moulins mais sur l'ensemble du projet de création de 2ème ligne de tramway.

- Equivalent subvention brut BEI :

Lors de l'instruction du dossier, la CDC, après sollicitations, nous a communiqué par mail le pourcentage d'ESB à appliquer au montant du prêt accordé, soit 8,07% du capital. Ne disposant pas d'interlocuteur à la BEI, nous avons choisi d'appliquer le même taux au prêt qu'elle a accordé à NCA pour la réalisation du projet.

Cependant, après vérifications, il s'avère que les conditions du prêt accordé par la BEI sont plus intéressantes que celles du prêt de la CDC. Dans le cadre de la reprogrammation en cours de préparation, par précaution et compte tenu de la difficulté pressentie à obtenir l'information de la part de la BEI, nous avons choisi d'appliquer à son prêt un taux d'ESB deux fois plus élevé que celui de la CDC, soit 16,14% du capital.

Pour conclure, l'opération étant désormais achevée, la Métropole NCA dispose du coût réel de l'ensemble du projet de création de 2ème ligne de tramway. Il s'élève à 945 139 041,79€. La correction du volet ressources du plan de financement FEDER aboutit à un autofinancement de 9,42%. Cependant, sur le périmètre de l'ensemble du projet, le taux d'autofinancement s'élève à 73,06%. Le taux minimal de 30% est donc respecté.