



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION  
PROVENCE  
ALPES  
CÔTE D'AZUR**



## FICHE OPÉRATION CRP INTERFONDS FEDER – FSE

Fonds :	Fonds européen de développement régional
N° opération :	PA0030355
Bénéficiaire :	20003019500115 METROPOLE NICE COTE D'AZUR
Action en cours :	En attente comité décisionnel
État opération :	Présenté en comité décisionnel
Version de l'opération :	1

### IDENTIFICATION DES BENEFICIAIRES

Chef de file / Bénéficiaire Ultime / Personne Morale	
N° SIRET :	20003019500115
Raison sociale :	METROPOLE NICE COTE D'AZUR
Adresse :	cedex 4 06357 NICE



## 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	ETUDES TCSP POUR LE QUARTIER DE L'ARIANE
Appartenance à un groupe d'opération :	Non

Localisation de l'opération	
Description :	Quartier de Nice ARIANE
Zone(s) :	
Type	Libellé
Commune INSEE	Nice

Appel à projet	
Date limite de remise de dossier	01/03/2021
Référence de l'appel à projet	N° :AP-2020-FEDER-PI04e-NCA : Favoriser déplacements durables au bé./.

Liste des comités				
Libellé	Type	Nature	Date	Avis
Comité régional de programmation en consultation écrite du 17 septembre 2021	Décisionnel	Dématérialisé	17/09/2021	

Description de l'opération
<p>En 2018, la Commission européenne a dévoilé une série d'initiatives en complément du paquet Mobilité via un « paquet mobilité propre » qui contient une série de mesures pour accélérer la transition vers des véhicules à émissions faibles ou nulles au sein de l'UE. En 2020 est lancé le pacte vert européen qui prévoira une stratégie pour une mobilité durable et intelligente en particulier en milieu urbain, une priorité relayée également par la nouvelle charte européenne de Leipzig pour un développement urbain durable. Ainsi pour le territoire de la Métropole niçoise, le levier de la mobilité représente 70% des objectifs 2025 pour la réduction des GES. La mobilité durable représente donc un poids considérable à travers ses projets et ses actions pour atteindre les objectifs sur les thématiques du climat, de la qualité de l'air et de l'énergie assignés au territoire métropolitain.</p> <p>Pour répondre à ce défi, la Métropole a adopté son nouveau schéma « Mobilités 2040 » qui s'inscrit à la fois dans la</p>



continuité du premier schéma directeur de transports de 2030 qu'il poursuit et amplifie, et dans les objectifs actualisés par le PDU et le PCAET, avec notamment la forte volonté de réduire la part modale de la voiture par un équilibre entre les modes routiers/TC/actifs.

Cette réduction passe notamment par la poursuite du renforcement de l'offre en transports collectifs avec :

- des solutions pour compléter l'offre des lignes de tramway existantes en hypercentre de la Métropole,
- la création de nouvelles lignes de tramway et autres modes en site propre, avec un panache d'offres en fonction du contexte (BHNS, tramway, tram train et transport par câble),
- un cadencement des TER à 15 mn à minima dans toutes les directions.

Parmi la liste des projets de long terme de ce schéma, figure celui de "rabattement à l'Est de type TCSP depuis L'Ariane Nord jusque vers le centre Est de Nice (Vauban ou Acropolis ou Riquier); complétée par un renforcement de l'offre de la ligne ferroviaire Drap La Trinité Nice Thiers existante, en lien avec la région Sud"

Plus particulièrement, une desserte TCSP de la vallée des Paillons passant par le quartier prioritaire de Nice Ariane présente l'intérêt d'offrir aux habitants de ce secteur une alternative à la voiture, grâce à un mode de transport en commun les reliant directement au réseau central tramway, bus et train et ce sans rupture de charge. Le futur aménagement s'inscrira dans un environnement urbain très contraint incluant les autres équipements de mobilité douce comme les pistes cyclables.

Le quartier de l'Ariane à Nice constitue une priorité pour la Métropole, et c'est dans ce cadre qu'une action de renouvellement urbain de grande envergure est mise en oeuvre avec pour enjeux quant à l'amélioration durable du confort et les conditions de vie de ses 10 000 habitants, le désenclavement du quartier, la requalification des espaces publics, le réinvestissement du tissu urbain, et le développement de l'insertion sociale et économique des habitants du quartier. Au coeur de ses enjeux, la question de la mobilité des habitants est majeure et par conséquent les équipements en transport public desservant le quartier.

Dans cette optique, la Métropole prévoit l'ouverture d'une desserte TCSP à l'horizon de 2025 reliant le quartier de l'Ariane au réseau central, notamment la ligne de tramway 1. Afin d'en étudier la faisabilité et de choisir le meilleur mode de transports ainsi que les équipements et aménagements connexes, elle a lancé dès avril 2019 une série d'études devant mener au choix de la maîtrise d'oeuvre fin 2021.

Ce sont ces études qui font l'objet du présent dossier.

A noter que le FEDER a co-financé à plusieurs reprises les investissements de la Métropole pour son réseau de transport public et ses équipements : études de la ligne tramway 2, prolongation de la ligne 1 du tramway entre Pont Michel et Pasteur, traverse de la ligne 2 du tramway du quartier des moulins, pôle Nikaïa

### Objectifs recherchés :

L'objectif général de ce projet d'études est d'aboutir à une nouvelle desserte cadencée, fiable et rapide en TCSP entre le quartier de Nice l'Ariane vers le centre-ville de Nice, connecté au Nord à La Trinité et au sud au réseau central TCSP niçois notamment à la ligne 1 du tramway, mais également aux gares SNCF de Pont-Michel et Riquier et leurs services TER. Cela correspond aux objectifs fixés au point 1 du Schéma Directeur du Réseau de Transport Urbain de la Métropole Nice Côte d'Azur 2030 actualisé à l'Horizon 2040 à savoir «la poursuite du renforcement de l'offre en transports collectifs ».

Le projet d'études a été défini pour obtenir un lancement des travaux en 2023 avec une mise en service du nouveau TCSP fin 2025, début 2026 selon le mode qui sera retenu.

A chaque étude a été fixé un objectif spécifique décrit dans la rubrique suivante.

### Résultats escomptés (cible visée)

Le résultat escompté principal sont que les études menées dans le cadre de ce dossier conduiront à un programme de travaux pour le maître d'oeuvre désigné après appel d'offres. Au final, la nouvelle desserte en TCSP du quartier de l'Ariane sera mise en service après la réalisation des travaux. La cible concerne avant tout l'ensemble des habitants du quartier de l'Ariane dont la



mobilité sera grandement améliorée.

#### Calendrier et phasage de l'opération :

Période prévisionnelle d'exécution	Début : 09/04/2019	Fin : 08/04/2022
------------------------------------	--------------------	------------------

Etude exploratoire ALGOE ARCADIS tramway BHNS : avril 2019 à octobre 2019  
Etudes de faisabilité EGIS : de juillet 2020 à novembre 2020  
Etudes complémentaires de faisabilité EGIS : de novembre 2020 à mars 2021  
Etudes de programme et dossier de concertation publique : de mars à septembre 2021  
Etude d'avant-projet jusqu'à avril 2022.

Les dates prévisionnelles de mise en service sont fin 2025 pour un mode BHNS, mi-2026 pour un mode TRAM\_TRAIN.

### 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 de prestations externes de service	Direct	Investissement	1 177 033,97 €
Etudes et prestations techniques			
Total :			1 177 033,97 €

#### 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
UNION EUROPEENNE	Fonds européen de développement régional			70,00	823 923,78			
<b>Total co-financier</b>				<b>70,00</b>	<b>823 923,78</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Bénéficiaire				30,00	353 110,19			
COUT TOTAL ELIGIBLE				<b>100,00</b>	<b>1 177 033,97</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



## INSTRUCTION

<b>Service instructeur :</b>	Service FEDER	<b>Avis du service instructeur :</b>	Favorable
------------------------------	---------------	--------------------------------------	-----------

### Motivation du service instructeur :

Avis AG - G COIGNARD (06/07/2021) :

L'opération s'inscrit :

- dans le 3ème axe prioritaire du PO FEDER «Transition énergétique et valorisation durable des ressources »
  - dans l'Objectif Thématique n°4 « Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs »
  - dans la priorité d'investissement PI 4e qui vise à « Augmenter le report modal sur les transports collectifs »
- Elle est donc éligible à l'Appel à Projets Pi4e-2020 ITI NCA.

Avis OI - J CARREAUX/S GERIA (12/07/2021) :

CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS DE LA STRATEGIE URBAINE INTEGREE (note 4,5/5)

L'opération contribue-t-elle à la dimension « emploi » de la Stratégie ? Oui

Oui, l'étude sur les transports collectifs en site propre (TCSP) pour le quartier de l'Ariane à Nice répond à la dimension « emploi » de la 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 étude des Transports collectifs en site propre (TCSP) 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 sur les thématiques du climat, de la qualité de l'air et de l'énergie de la Métropole.

L'opération contribue-t-elle à l'une des trois Priorités d'Investissement de la Stratégie : Développement des activités et des emplois (PI8a), Amélioration de l'employabilité des habitants (PI9a) et Développement d'une offre de mobilité propre et durable (Pi4e) : en termes de contenu, de résultats visés et de financement dédiés ? Oui

Oui, l'étude des transports collectifs en site propre (TCSP) du quartier politique de la ville de l'Ariane à Nice contribue à la priorité 4e « Développement d'une offre de mobilité propre et durable ».

L'étude a pour but d'aboutir à une nouvelle desserte cadencée, fiable et rapide en TCSP entre le quartier de Nice l'Ariane vers le Centre-ville de Nice. Ainsi, l'étude des TCSP permettra d'offrir aux habitants de ce secteur une alternative à la voiture grâce à un mode de transport en commun les reliant directement au réseau central tramway, bus et train et ce sans rupture de charge vers les pôles d'activités et l'hyper-centre. Par conséquent, ce projet contribuera aux politiques de désengorgement du trafic et de diminution l'émission de gaz à effet de serre.

ANALYSE DE LA QUALITE DU PROJET (note 8/10)

Contribution au renforcement de l'interconnexion des réseaux de transport : amélioration de l'accès aux pôles multimodaux, passerelles piétons (meilleur accès aux transports en commun propres reliant à la ville et/ou aux zones d'emploi permettant en particulier la réduction des temps de trajet) Le quartier de l'Ariane à Nice s'inscrit dans une opération de renouvellement urbain de grande envergure. L'amélioration des durable du confort et des conditions de vie des 10 000 habitants, le désenclavement du quartier, la requalification des espaces publics, le réinvestissement du tissu urbain et le développement de l'insertion sociale et économique des habitants du quartier. Au cœur de ses enjeux, la question de la mobilité des habitants est majeure et par conséquent celle des équipements en transport public desservant le quartier. Ce projet permettra aux habitants du quartier de l'Ariane de pouvoir se rendre vers le pôle d'activité en quelques minutes au centre-ville mais également vers d'autres bassins d'emploi de la Métropole comme la zone d'activité de la vallée du Paillon.

Contribution au développement de nouveaux modes de déplacement (désengorgement du trafic routier urbain en vue d'une décarbonisation de l'économie locale)

Ce projet contribue au développement des modes de transport collectif en étudiant les faisabilités de scénarii de nouveaux



modes de déplacements (tram-train, tram BHNS,) et d'études des tracés associés ainsi que ses interconnexions. Ce nouvel usage de mode transport durable permettra à la collectivité de désengorger le trafic urbain, de permettre aux habitants d'accéder à un mode de transport abordable et à faible émission et soutiendra la transition vers une économie à faible émission de carbone et inclusive.

Contribution aux principes dits transversaux : égalité Femmes/Hommes ou lutte contre les discriminations ou développement durable

Le porteur a une politique générale de développement durable que ce soit en matière de marché public, de déplacement, travaux, etc... Le développement durable est la substance même du projet. Ce projet permet de lutter contre les discriminations en permettant à tous de se déplacer vers le centre et les pôles d'activité à bas coût.

La Métropole a mis en place des actions de lutte contre toute forme de discrimination et en faveur de la promotion des droits de la femme et de l'égalité Femmes-Hommes.

Ce projet contribue aux 2 critères de sélection spécifiques liés à sa qualité par :

- Le désenclavement du quartier politique de la ville de l'Ariane,
- La réduction du temps de trajet des habitants de ce quartier vers le centre-ville,
- La réduction du trafic routier urbain,
- La réduction de gaz à effet de serre.

Mais aussi aux trois principes transversaux que sont l'égalité Femmes/Hommes, la lutte contre les discriminations et le développement durable.

#### ANALYSE DE LA CONTRIBUTION DU PROJET A LA PERFORMANCE FINANCIERE DU PROGRAMME (note 4,5/5)

L'opération contribue-t-elle aux indicateurs financiers et/ou de réalisation Oui

Concernant la contribution de l'opération aux indicateurs de réalisation prévisionnels de l'ITI :

Le porteur de projet contribuera aux objectifs de l'ITI et du programme opérationnel FEDER-FSE Provence-Alpes-Côte d'Azur 2014-2020 en réalisant l'étude des transports collectifs en site propre (TCSP) pour le quartier de l'Ariane qui contribuera au désenclavement du quartier de l'Ariane.

Concernant la contribution de l'opération à la dynamique de programmation financière de l'ITI :

Ce projet va contribuer à hauteur de :

- 20 % de la maquette financière de l'OI (961 920,89€ sur 4 800 000€)
- 32 % de la maquette financière de la priorité d'investissement 4e (961 920,89€ sur 3 001 920,89€)
- Rythme prévisionnel des dépenses du projet :
  - 31 % la 1ère année,
  - 43 % la 2ème année,
  - 26 % la 3ème année.

Le porteur de projet mobilise l'intégralité des montants financiers afin de mettre en œuvre les activités du projet sans avoir recours à une avance de fonds de la part du FEDER.

Le potentiel de certification du porteur est certain au vu des nombreux projets financés par les différents fonds européens qu'il a géré et fait certifier.

#### PROPOSITION DE NOTE SUR CE DOSSIER : 17 /20

Motivation de l'avis (circonstancié, motivé et référence à la grille de notation) :

Ce projet fait partie d'un ensemble de réalisation dans le cadre de la rénovation urbaine mais aussi la stratégie urbaine intégrée métropolitaine.

Le projet répond aux stratégies locale, nationale et européenne de développement des modes de transports alternatifs permettant le désenclavement des quartiers politiques de la ville. La réduction du temps de trajet, la réduction du trafic routier urbain et par conséquent celle des gaz à effet de serre.

Le porteur apporte toutes les garanties nécessaires qui permettront de mener à bien la réalisation du projet tant sur le plan technique qu'administratif et financier.



PRESENTATION DU DOSSIER EN COMITE DE SELECTION LE : 09/07/2021

AVIS DU COMITE DE SELECTION : Avis favorable. Aucun commentaire n'a été fait par les co financeurs.

Ce projet fait partie d'un ensemble de réalisation dans le cadre de la rénovation urbaine mais aussi la stratégie urbaine intégrée métropolitaine.

Le projet répond aux stratégies locale, nationale et européenne de développement des modes de transports alternatifs permettant le désenclavement des quartiers politiques de la ville. La réduction du temps de trajet, la réduction du trafic routier urbain et par conséquent celle des gaz à effet de serre.

Le porteur apporte toutes les garanties nécessaires qui permettront de mener à bien la réalisation du projet tant sur le plan technique qu'administratif et financier.

NOTE FINALE POUR CE DOSSIER SUITE AU COMITE DE SELECTION : 17/20

Avis final AG - G COIGNARD (04/08/2021) :

L'opération s'inscrit :

- dans le 3ème axe prioritaire du PO FEDER «Transition énergétique et valorisation durable des ressources »
- dans l'Objectif Thématique n°4 « Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs »
- dans la priorité d'investissement PI 4e qui vise à « Augmenter le report modal sur les transports collectifs »

Elle est donc éligible à l'Appel à Projets Pi4e-2020 ITI NCA.

Le plan de financement a évolué par rapport aux éléments présentés en Comité de Sélection par prise en compte d'une obligation d'un taux d'autofinancement de 30% (et non pas de 20%) pour cette opération dans la mesure où elle correspond à une compétence à chef de filât du bloc communal.

#opération éligible au PO, à l'appel, et qui obtient une note de 17/20 sans aucune note éliminatoire#