



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**



FICHE OPÉRATION CRP INTERFONDS FEDER – FSE

Fonds :	Fonds européen de développement régional
N° opération :	PA0015602
Bénéficiaire :	79403021300019 REGIE LIGNE 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 :	79403021300019
Raison sociale :	REGIE LIGNE D'AZUR
Adresse :	06100 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 :	AP02 - Axe prioritaire : Développer l'économie et les services numériques / OT02 - Objectif thématique : Améliorer l'accès aux technologies de l'information et de la communication, leur utilisation et leur qualité / PI02c - Priorité d'investissement : Renforcer les applications TIC dans les domaines de l'administration en ligne, de l'apprentissage en ligne, de l'intégration par les technologies de l'information, de la culture en ligne et de la santé en ligne (télésanté) / AP02-OT02-PI02c-OS2c - Objectif spécifique : Développer les services numériques au service des territoires et des citoyens

DESCRIPTION

Intitulé de l'opération	Mon bus communicant
Appartenance à un groupe d'opération :	Non

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

Appel à projet	
Date limite de remise de dossier	01/12/2017
Référence de l'appel à projet	N° :AP-2017-FEDER-PI2c : Bâtir la Smart Région : développer les ser./.

Liste des comités				
Libellé	Type	Nature	Date	Avis
CRP Interfonds en consultation écrite du 30 septembre 2019	Décisionnel	Dématérialisé	30/09/2019	Accepté
Comité régional de programmation en consultation écrite du 8 avril 2022	Décisionnel	Dématérialisé	08/04/2022	

Description de l'opération
<p>La Régie Lignes d'Azur exploite pour le compte de la Métropole Nice Côte d'Azur le réseau de transport composé à ce jour d'une ligne de tramway et d'un réseau de bus (voir la délibération de création de la Régie Lignes d'Azur). En 2016, ce sont 64,3 millions de trajets qui ont été enregistrés sur notre réseau. Ce sont plus de 210 000 validations quotidiennes en moyenne que nous comptabilisons.</p> <p>Deux facteurs ont été identifiés pour accroître l'utilisation et l'appropriation des transports en commun. Il s'agit, tout d'abord, de la fiabilité du transport en lui-même c'est-à-dire sa capacité à répondre au besoin de mobilité du territoire et son cadencement ainsi que sa régularité pour permettre aux usagers de projeter leur trajet. Le second volet réside dans l'obligation continue de renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité auprès de nos usagers.</p>



Pour répondre à ces deux enjeux, nous avons fait le choix de travailler sur deux actions complémentaires, la mise en place de caméras de vidéo-protection dans les bus reliées directement au centre de supervision urbain et au poste de contrôle et de commandement de l'exploitant et l'utilisation de la technologie beacon pour apporter un flux d'information sélectionné à l'utilisateur et futur usager.

Renforcer la fiabilité de l'information du réseau transport:

La politique de mobilité portée par la Régie Lignes d'Azur réside sur la structuration d'un réseau de transport autour de la ligne 1 du tramway qui traverse la ville centre sur un axe Nord/Sud. Ce qui représente plus de 100 000 validations quotidiennes. La ligne est complétée par des parcs relais en extrémité et le long du parcours pour permettre aux usagers de privilégier ce moyen de transport en centre urbain plutôt que leur véhicule personnel. Parallèlement, un maillage avec le réseau bus permet d'offrir une continuité de service. Cette logique sera dupliquée sur les lignes 2 et 3.

Pour cela, il sera nécessaire de redéfinir le périmètre d'intervention du réseau bus afin qu'il puisse compléter l'offre de mobilité et ainsi permettre le report multimodal. Pour accueillir dans les meilleures conditions ces deux nouvelles lignes de tramway, la Régie Lignes d'Azur a fait le choix de déployer un nouveau système d'aide à l'exploitation et information voyageur de son réseau bus pour permettre à l'utilisateur de bénéficier des informations identiques que celles dont il bénéficie avec le tramway c'est-à-dire l'heure exact du passage à l'arrêt et le cadencement de la ligne.

Nos deux réseaux forment une complémentarité d'offre en mobilité et répondent chacun dans leur domaine aux besoins identifiés en déplacement sur notre territoire. Ils s'inscrivent également en complément d'autres solutions mobilités portées par la Métropole Nice Côte d'Azur à savoir le vélo bleu (vélos en libre-service) et auto bleue (véhicules électriques en autopartage) mais également la marche à pied qui est encouragée à travers la requalification et la reconquête de différents espaces avec la création de trames vertes.

Différentes applications sur Smartphone ont accès à nos données data permettant d'offrir un calcul d'itinéraire sur le trajet à effectuer. L'utilisation des beacons comme outil d'information à destination de l'utilisateur repose sur une stratégie cohérente de réponse aux besoins de la clientèle. Notre réseau est également un réseau touristique et en ce sens, il doit procurer des éléments historiques, culturels, patrimoniaux de nature à donner envie de découvrir ou redécouvrir notre territoire. Pour les usagers locaux, ces éléments censés être connus peuvent également susciter un souhait d'approfondir ses connaissances, l'identité du territoire. Dans le cadre d'un aspect beaucoup plus fonctionnel, la lecture de plan du réseau et des fiches horaires aux arrêts est souvent une pratique difficile à appréhender compte tenu du nombre d'informations à disposition. Le beacon permettra de délivrer les informations les plus importantes c'est-à-dire les lignes qui s'arrêtent à l'arrêt et leurs destinations ainsi que les horaires. Des informations liées aux perturbations pourront également être transmises en cas de grève, travaux, etc... Des messages à caractère institutionnel pourront également être délivrés et plus particulièrement les campagnes de sensibilisation à la validation des titres de transport, à la lutte contre les incivilités dans les transports ou encore les règles du bien vivre ensemble. Le déploiement des beacons permettra de renforcer la confiance des usagers dans la capacité des moyens de transport en commun mis en place pour répondre à leurs besoins de mobilité.

Renforcer la sécurité du réseau bus :

A l'instar du réseau tram où toutes les rames sont équipées de caméras haute définition avec renvoi en temps réel au Centre de Supervision Urbain, la Régie Lignes d'Azur souhaite développer un niveau de sécurité identique sur son réseau bus. La complémentarité de ces deux réseaux nécessite par conséquent un ambitieux programme adapté à la spécificité des bus. Seule la solution 4G permet de répondre à notre besoin. Il s'agit d'installer entre 4 et 6 caméras selon les bus. La présence de la vidéoprotection a tendance à renforcer la sécurité dans la mesure où l'existence d'un incident crée une alerte immédiate qui engendre une réponse adaptée dans les meilleurs délais. L'alerte remonte au poste de centre de commandement de la Régie Lignes d'Azur qui est chargé d'évaluer la situation pour rendre compte auprès des différents intervenants à solliciter selon la nature de l'incident. Notre stratégie de gestion des incidents repose sur une étroite collaboration entre la Régie Lignes d'Azur et la Police Municipale de Nice. Conformément à ses obligations légales d'assurer la sécurité des voyageurs, la Régie Lignes d'Azur s'est dotée d'un service sûreté et contrôle en charge de la lutte contre la fraude et les incivilités. Ce sont 70 agents qui sont affectés à ces missions qui interviennent sur l'intégralité du réseau. Des opérations communes sont également organisées et plus particulièrement la nuit avec la police municipale, nationale et la gendarmerie. Cette collaboration se matérialise également de manière physique puisqu'un agent de l'unité sûreté contrôle a été positionné au sein du Centre de Supervision Urbain pour permettre de renforcer, d'une part, la communication avec le poste de contrôle et de commandement de la Régie Lignes d'Azur, et d'autre part, la coordination sur les actions à mener pour gérer l'incident. La



première étape consistera à identifier la problématique par la sélection des caméras embarquées dans le bus où le chauffeur à indiquer l'incident. La prise de connaissance de la nature de l'incident permet de déployer et coordonner en temps réel les effectifs à sa résolution.

Toutes les images reçues au Centre de Supervision Urbain de la Ville de Nice sont également accessibles pour la police nationale, le service départemental d'incendie et de secours ainsi que la gendarmerie nationale. La visualisation de l'incident en temps réel permet d'apporter une solution adaptée et proportionnée. La géolocalisation des effectifs de police municipale permet de diligenter l'équipage disponible le plus proche de l'incident et surtout lui donner les informations les plus importantes nécessaires à sa gestion comme la description de l'auteur d'une infraction et la direction de sa fuite. L'objectif opérationnel de ce projet est double, augmenter la fiabilité des informations relatives à l'incident et permettre une capacité d'intervention mesurée tout en répondant au besoin de sentiment de sécurité pour l'utilisateur afin que l'insécurité ne soit pas un frein à l'utilisation des transports en commun. A terme, c'est l'intégralité du réseau qui sera équipé soit 220 bus. L'opération prend en compte un secteur défini dans le domaine d'activités stratégiques « risques, sécurité, sûreté » notamment à travers le développement d'un nouveau service numérique au service du citoyen. En raison de son envergure, ce projet renforce la compétitivité technologique des solutions de sécurité en créant un nouvel écosystème numérique dans le secteur de la sécurité des personnes et des biens.

Ces deux projets complémentaires doivent permettre à la Régie Lignes d'Azur de poursuivre sa conquête de nouveaux usagers afin de favoriser l'utilisation des transports en commun et ainsi préserver le cadre de vie de notre territoire tout en répondant à une nécessaire ambition liée à l'innovation permettant de fidéliser nos usagers.

Ce projet contribue à la stratégie Smart City de la Métropole Nice Côte d'Azur, classée parmi les dix villes les plus innovantes d'Europe par la Commission européenne dans le cadre du prix de la capitale européenne de l'innovation 2017, et l'ambition de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de devenir la première smart région d'Europe.

Objectifs recherchés :

Les objectifs recherchés dans ce projet sont :

- Favoriser le report multimodal sur les transports en commun en renforçant la sécurité et la fiabilité de l'information du réseau. Notre objectif principal est d'augmenter la fréquentation de notre réseau de transport en commun afin de contribuer à la diminution de l'utilisation des véhicules personnels et la congestion du trafic mais surtout dans un souci de réduction des gaz à effet de serre. Notre stratégie repose sur un accroissement du niveau de sécurité ainsi que de l'information donnée aux usagers.
- Permettre le déploiement et le test de nouvelles technologies pour répondre aux besoins des usagers et en conquérir des nouveaux. Ce projet contribuera à soutenir les acteurs locaux exerçant leur activité dans le domaine de la recherche et le développement de solutions numériques innovantes.

Résultats escomptés (cible visée)

- Renforcer la fiabilité de l'information délivrée et la sécurité dans nos bus nous permettra d'accroître leur fréquentation et lutter contre le transport en véhicule individuel, diminuant ainsi la pollution sur notre territoire.
- Renforcer la sécurité, c'est avant tout préserver la libre circulation des usagers sur notre territoire.

Calendrier et phasage de l'opération :

Période prévisionnelle d'exécution

Début : 01/02/2018

Fin : 31/12/2022

Dans le cadre du projet, deux actions distinctes mais complémentaires seront réalisées

Le phasage de l'action de la mise en œuvre des beacons :

- 1er trimestre 2018 : installations des beacons
- 2ème trimestre 2018 : identification des informations réseau à diffuser et déploiement sur les lignes desservant des monuments historiques et sites remarquables
- 3ème trimestre 2018 : retour d'expérience
- 4ème trimestre 2018 : déploiement sur l'intégralité du réseau

Le phasage de l'action de la mise en œuvre des caméras 4G :



- 4ème trimestre 2017 : création d'un prototype et tests (préalable à l'opération financée)
- 1er trimestre 2018 : déploiement sur les noctambus (service de nuit)
- 4ème trimestre 2018 : retour d'expérience
- 1er trimestre 2019 à début 2021 : déploiement sur l'intégralité du réseau bus

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 Prestations qui permettront d'installer dans les bus les caméras et les différents réseaux permettant la remontée des images au centre de supervision urbain.	Direct	Investissement	215 000,00 €
Dépenses d'Investissement matériel et immatériel Acquisition des différents matériels nécessaires à la mise en œuvre du projet et réaliser les mises à jour et évolution logiciel des systèmes centraux	Direct	Investissement	834 500,00 €
Total :			1 049 500,00 €

Ressources	
Les co-financeurs sollicités couvrent-ils la même période d'exécution et la même assiette de dépenses éligibles ?	Oui
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			50,00	524 750,00		104 428,20	
Total co-financier				50,00	524 750,00	0,00	104 428,20	0,00
Bénéficiaire				50,00	524 750,00			
COUT TOTAL ELIGIBLE				100,00	1 049 500,00	0,00	104 428,20	0,00



INSTRUCTION

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

Motivation du service instructeur :

Le contenu détaillé et motivé de la reprogrammation est le suivant :

Prorogation de délais de l'opération de 17 mois supplémentaires :

La prorogation de délais est liée aux conséquences de la crise sanitaire de COVID-19 entraînant des retards de livraison de la part des fournisseurs et une disponibilité moins grande de la part des équipes internes au projet.

En effet, plusieurs points dans la réalisation de l'opération ont été impactés :

- l'avancement de la production des composants : les délais d'approvisionnement des composants et des équipements ont été rallongés.

- la production d'un composant en collaboration avec un fournisseur : le délai d'étude a été allongé à la suite de la mise en télétravail des collaborateurs du fournisseur et des collaborateurs Service Informatique RLA. De plus, la fabrication en Chine de 10 prototypes a pris 6 mois au lieu de 2 prévus initialement.

- la disponibilité des équipes de RLA : les différentes périodes de confinement et de télétravail ont engendré du retard des équipes techniques chargées de l'installation dans les bus qui ont dû également faire face au déploiement d'un autre projet. A la fin de l'année 2021 : 130 bus ont été équipés (220 prévus initialement à la fin du projet).

Ainsi, le nouveau planning envisagé prévoit une période d'exécution physique de l'opération du 01/02/2018 au 31/12/2022.

La période d'exécution financière de l'opération s'étendra du 01/02/2018 au 31/01/2023.

La révision du calendrier prévisionnel de remontée des dépenses est la suivante :

Première demande d'acompte au plus tard le : 30/11/2020

Suppression de la deuxième demande d'acompte.

Solde au plus tard le : 28/02/2023.

Les éléments transmis par le bénéficiaire pour justifier une prorogation des délais ne remettent pas en cause l'objet ou la nature du projet. Les conditions de réalisation de l'opération ainsi que le plan de financement sont identiques.