

METROPOLE NICE COTE D'AZUR

**MÉTROPOLE**  
**NICE CÔTE D'AZUR**

RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS GENERALES  
DU BUDGET POUR 2020

## Sommaire

|                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCTION .....                                                                                        | 3  |
| 1. L'environnement macro-économique .....                                                                 | 6  |
| 2. Les premières orientations du projet de loi de finances pour 2020.....                                 | 10 |
| 3. Le dispositif de contractualisation financière avec l'Etat .....                                       | 11 |
| 4. Les orientations budgétaires 2019-2022 de la Métropole .....                                           | 13 |
| 4.1 Améliorer la qualité de vie et garantir un service public de proximité<br>(500 millions d'euros)..... | 13 |
| 4.2 Développer l'attractivité économique du territoire et créer de l'emploi<br>(50 millions d'euros)..... | 15 |
| 4.3 Développer la mobilité durable sur le territoire (369 millions d'euros) .....                         | 19 |
| 4.4 Aménager le territoire en protégeant l'environnement (132 millions d'euros)<br>.....                  | 20 |
| 4.5 Moderniser l'administration (75 millions d'euros) .....                                               | 23 |
| 4.6 Favoriser la solidarité entre les communes (12 millions d'euros) .....                                | 24 |
| 5. La prospective financière par budget.....                                                              | 26 |
| 6. Le financement des priorités pour 2019-2022 et la politique en matière d'emprunt .                     | 37 |
| 7. La politique en matière de ressources humaines .....                                                   | 51 |

*L'article L 2312-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) dispose que, dans les collectivités de plus de 3 500 habitants, un rapport sur les orientations budgétaires et les engagements pluriannuels doit être présenté dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget primitif. Le présent document est établi pour servir de support aux débats du conseil métropolitain en conformité avec la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe).*

\*

\*

\*

## INTRODUCTION

Depuis sa création, la Métropole Nice Côte d'Azur a fait le choix de la solidarité, de la proximité et de la qualité du service rendu aux usagers sur l'ensemble de son territoire.

Pour permettre l'exercice effectif de ces priorités, ce sont plus de 2 milliards d'euros qui ont été investis depuis 2014<sup>1</sup> en faveur de la mobilité de demain, du développement durable et de notre attractivité économique :

- De la ligne 2 de tramway, dont l'extension jusqu'à la station Jean Médecin a été livrée en juin, et qui a déjà été empruntée par plus de 2 millions de passagers entre le mois de juin et le mois de septembre.
- Du plan pluriannuel pour la croissance et l'emploi (PPICE) dont les 140 millions d'euros de 2018 seront portés à 151 millions en 2019 et 140 millions 2020. Au total, ce plan de 431 millions d'euros permettra la réalisation de plus de 90 opérations sur tout le territoire métropolitain : aménagement de la Place de Gaulle à Cagnes-sur-Mer, création de la desserte de Cap 3 000 à Saint-Laurent-du-Var, sécurisation de la traversée du village de Saint-Martin-du-Var, rénovation du pavage des rues du village de Saint-Dalmas-le-Selvage, création de trottoirs et élargissement de voie dans la traversée de la Courbaisse à Tournefort, etc.
- De la définition récente du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui permettra de réduire de 22% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2026 et d'atteindre la neutralité carbone au niveau de la Métropole dès 2050.
- Des actions de développement économique menées par la Métropole dont la réussite a permis l'implantation d'un nouveau magasin Ikéa dans la Plaine du Var (plus de 600 emplois directs), le lancement du projet Iconic ou encore l'accompagnement par le CEEI<sup>2</sup> de 134 start-ups.

<sup>1</sup> Investissements consolidés de la Métropole et de ses régies

<sup>2</sup> Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation

Ces résultats ont été obtenus :

- En renforçant le pouvoir d'achat des habitants de la Métropole. Entre 2018 et 2019, le taux de TEOM a ainsi été ramené de 10,90 % à 8,90 %, soit une baisse de plus de 18 % en deux ans. La Métropole a également mis en place récemment, un chèque carburant de 20 euros par mois et par véhicule, sur la base de critères sociaux et géographiques. Cette mesure plébiscitée par les habitants métropolitains a déjà permis le traitement de 4 759 demandes et le versement de près de 900 000 euros.
- En améliorant la santé financière de la Métropole grâce à une gestion vertueuse des budgets alloués et des effectifs. Les dépenses de fonctionnement de la Métropole ont ainsi été réduites de près de 3 % en valeur entre 2014 et 2016 alors que, dans le même temps, celles-ci progressaient de 2,29 % en moyenne pour les autres établissements publics de coopération intercommunale.
- En allant bien au-delà des obligations imposées par l'Etat dans le cadre de la contractualisation financière, en 2018, la Métropole a ainsi continué à diminuer ses dépenses de fonctionnement alors même que le contrat signé avec l'Etat lui permettait de les augmenter à hauteur de 1,35 %. Conformément à ses engagements, la Métropole a par ailleurs désendetté son budget principal de 18 millions d'euros et diminué sa capacité de désendettement en la ramenant à 7,7 années fin 2018.<sup>3</sup>

Dans les prochaines années, ces réalisations seront complétées par le lancement de nouveaux grands chantiers avec notamment :

- La livraison prochaine des dernières stations de la ligne 2 de tramway, l'inauguration de la ligne 3 et le prolongement du réseau vers Saint Laurent-du-Var – Cagnes-sur-Mer d'une part et vers l'Ariane, la Trinité et la basse vallée du Paillon d'autre part.
- Le déménagement des marchés d'intérêt national (MIN) sur le nouveau site de La Baronne.
- La création, à l'horizon 2024-2025, d'un parc d'expositions pour renforcer l'offre d'accueil métropolitaine en matière de grands salons internationaux.
- Le réaménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis et la création du Pôle d'Echanges Multimodal de Nice-Saint-Augustin.
- Ou encore la participation de la Métropole à la réalisation d'une trame verte en cœur de ville à Nice.

---

<sup>3</sup> Avec intégration des cessions. Hors cession, la capacité de désendettement s'établit à 8,31 années soit, là aussi, en nette baisse par rapport à 2017 et bien en-deçà du seuil d'alerte établi par les services de l'Etat (12 années).

Comme au cours des années précédentes, le niveau élevé d'investissement de la Métropole sera associé avec une gestion rigoureuse des dépenses de fonctionnement et les objectifs suivants :

- Pour la troisième année consécutive, les taux de la fiscalité métropolitaine diminueront après près de 10 % de baisse en 2018, 10 % à nouveau en 2019, le taux de la TEOM diminuera de près de 5 % en 2020.
- Une maîtrise des dépenses de fonctionnement passant par un objectif de limitation de l'évolution des dépenses de fonctionnement à un maximum de 1,35 %.
- A périmètre constant, une stabilisation des effectifs au niveau 2019 et une limitation pour 2020 de l'augmentation de la masse salariale à +0,67 %.
- La poursuite du désendettement du budget principal avec une nouvelle baisse du besoin de financement d'environ 24,5 millions d'euros en 2020 soit une capacité de désendettement de 6,3 années avec cession.

\*

\*

\*

## 1. L'environnement macro-économique

### 1.1 L'environnement économique international

Dans ses dernières projections<sup>4</sup>, le Fonds Monétaire International (FMI) prévoit un taux de croissance mondial de 3,2% en 2019 contre 3,6% pour 2018. Pour la zone euro, la croissance devrait s'établir à 1,3% en 2019 et à 1,6% en 2020<sup>5</sup> avec des disparités entre Etats. L'accélération de la croissance en 2020 par rapport à 2019 s'expliquerait par la hausse attendue de la demande extérieure et de facteurs temporaires qui continuent de s'estomper : manifestations en France, baisse des immatriculations automobiles en Allemagne, etc.

Ces perspectives restent néanmoins fragilisées par de nombreux facteurs d'ordre politique et géopolitique et notamment :

- La tension commerciale initiée par les Etats-Unis d'Amérique à l'endroit de leurs grands partenaires commerciaux, Chine et Mexique en tête.
- Les difficultés économiques rencontrées par plusieurs pays, avec le ralentissement de la croissance chinoise, la crise en cours au Venezuela et la faiblesse des économies brésilienne, argentine, russe ou encore turque.
- Les tensions géopolitiques avec l'Iran qui ont des répercussions notamment sur les prix de l'énergie.
- Les incertitudes politiques et économiques liées à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.
- Les perspectives budgétaires incertaines en Italie, qui pèsent sur la demande intérieure et l'investissement.

---

<sup>4</sup> Fonds Monétaire International / Juillet 2019

<sup>5</sup> Fonds Monétaire International / Juillet 2019

## 1.2 L'économie française

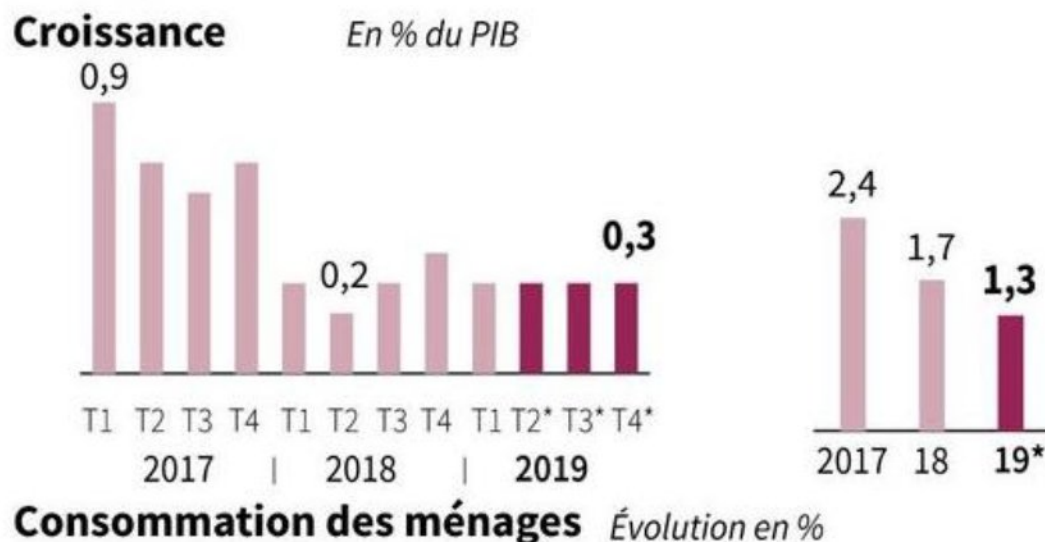
### 1.2.1. La croissance

Après une progression de 0,3 % du PIB au premier trimestre 2019, la croissance économique en France s'est établie à 0,2 % au deuxième trimestre, selon une première estimation publiée par l'INSEE<sup>6</sup>.

La principale explication de cette croissance tient à la faible consommation des ménages qui n'a progressé que de 0,2 % sur le deuxième trimestre, contre une variation de 0,4 % sur le premier trimestre. A contrario, l'investissement des entreprises est resté à un niveau important accélérant à + 0,9 % contre + 0,5 % sur le premier trimestre 2019. Autre composante de la croissance économique, le commerce extérieur est quant à lui resté neutre sur la croissance du deuxième trimestre 2019 après une hausse de 0,3 % au premier trimestre.

Sur l'ensemble de l'année, les prévisions de croissance établies par le Fonds Monétaire International, la Commission européenne ou encore la Banque de France sont de l'ordre de 1,3 %.

## Les prévisions de l'Insee



Source : L'Expansion.

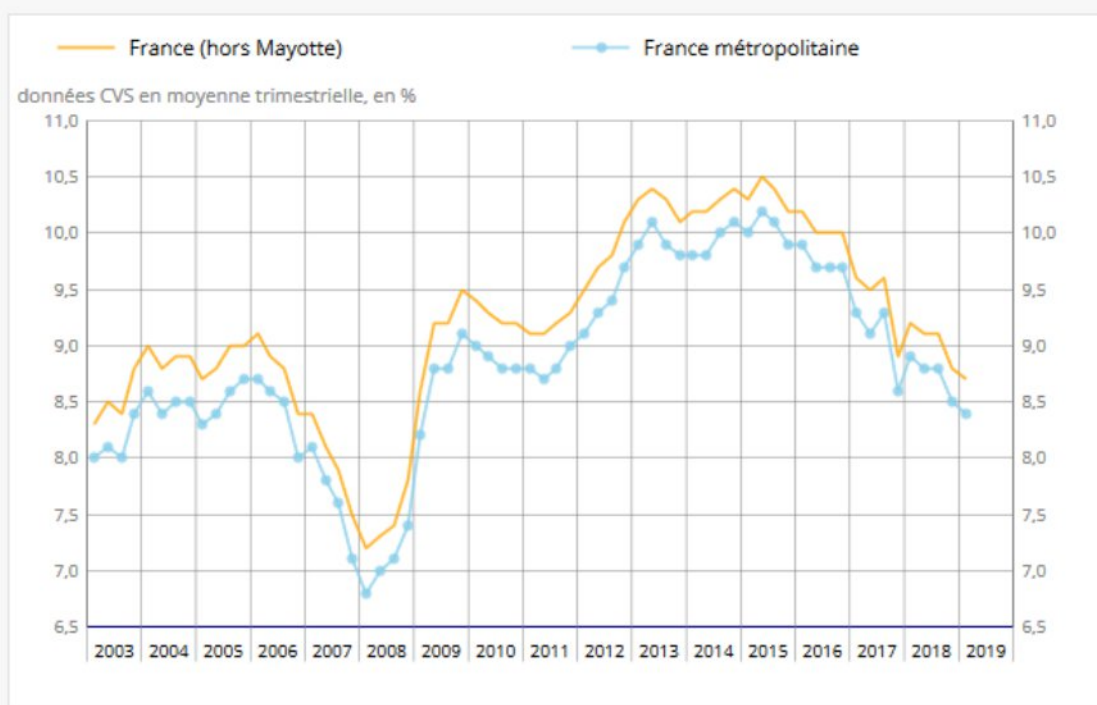
<sup>6</sup> Estimation publiée en date du 30 juillet 2019

### 1.2.2. Le chômage

Au deuxième trimestre 2019, la tendance à la baisse du nombre de chômeurs se poursuit. Le chômage s'établit à environ 3,6 millions de demandeurs (catégorie A) soit un recul de 1,9% sur un an.

Sur l'ensemble de l'année 2019, l'INSEE<sup>7</sup> prévoit une hausse des créations nettes d'emplois (+ 254 000) et un objectif d'atterrissage à 8,3% de chômeurs soit quasiment un demi-point de moins qu'en 2018. Le chômage atteindrait alors son plus bas niveau depuis fin 2008.

#### Taux de chômage au sens du BIT



Estimation à +/- 0,3 point près du niveau du taux de chômage et de son évolution d'un trimestre à l'autre.

Champ : population des ménages, personnes de 15 ans ou plus.

Source : Insee, enquête Emploi.

<sup>7</sup> Note de conjoncture du 20 juin 2019.

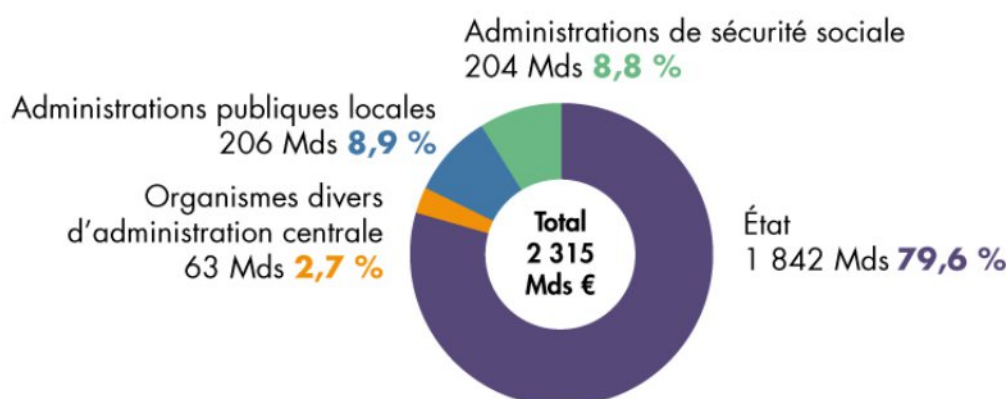
### 1.2.3. Les comptes publics

Selon l'INSEE, la dette publique française au sens des critères de Maastricht s'établit à 2 359 milliards d'euros à la fin du premier trimestre 2019, ce qui correspond à 99,6 % du PIB, en hausse de 1,2 % par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2018.

La contribution de l'Etat à la dette augmente, tout comme la contribution des organismes divers d'administration centrale (ODAC). La contribution des administrations publiques locales (APUL) augmente, elle de 1,2 milliard d'euros traduisant principalement l'endettement des régions (+ 0,5 milliard d'euros) et de la Société du Grand Paris (+2,2 milliards d'euros). A contrario, les communes se désendettent à raison de 1 milliard d'euros et contribuent ainsi fortement à l'effort national de redressement des finances publiques.

#### RÉPARTITION DE LA DETTE PAR ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

AU QUATRIÈME TRIMESTRE 2018



Source : lafinancepourtous.com d'après Insee

## 2. Les premières orientations du projet de loi de finances pour 2020

Le projet de loi de finances pour 2020 sera présenté et examiné à l'automne 2019. Pour l'heure<sup>8</sup>, nous disposons seulement de premiers éléments chiffrés ministère par ministère mais les arbitrages définitifs n'ont pas encore été rendus.

Par ailleurs, ce projet de loi de finances s'accompagnera, d'ici à la fin de l'année 2019, d'une nouvelle loi de programmation pluriannuelle des finances publiques qui permettra d'actualiser la trajectoire budgétaire en fonction des nouvelles hypothèses macroéconomiques (notamment du niveau de croissance de l'économie et des taux d'intérêts).

Pour la deuxième partie du quinquennat, le gouvernement devrait y présenter les quatre grandes priorités suivantes :

- Apporter une réponse d'ampleur à l'urgence écologique.
- Poursuivre les investissements marqués dans les fonctions régaliennes de l'Etat (défense, justice, intérieur).
- Accompagner les plus précaires et valoriser le travail.
- Et enfin favoriser le capital humain et la formation.

Le projet de loi finances pour 2020 devrait être construit sur les hypothèses suivantes :

- Une prévision de croissance du PIB de 1,4 %, correspondant peu ou prou au consensus des économistes et des différentes institutions (INSEE, Banque de France, FMI, etc.).
- Un déficit public à 2,1 %, soit le meilleur niveau de déficit observé en France depuis 2001. L'objectif de déficit public pour 2022 s'établirait toutefois désormais à 1,3 % au lieu des 0,3 % inscrits dans la loi de programmation des finances publiques 2018-2022. Cette dégradation s'expliquerait par les mesures de soutien au pouvoir d'achat prises à la suite de la crise dite des « gilets jaunes » et par le ralentissement de l'économie française.

Parmi les grandes orientations retenues en matière de fiscalité devraient figurer :

- Une baisse de l'ordre de 5 milliards d'euros de l'impôt sur le revenu.<sup>9</sup> Le financement de cette baisse d'impôts n'est pour l'heure pas connu mais le gouvernement indique qu'il s'opérera via des économies supplémentaires et notamment la réduction de certaines niches fiscales et sociales touchant les entreprises.
- La confirmation de la suppression progressive de la taxe d'habitation dont le coût devrait intégralement être porté par l'Etat.

---

<sup>8</sup> En date du 31 juillet 2019.

<sup>9</sup> Discours du Président Emmanuel Macron lors de la conférence de presse de sortie du grand débat national (25 avril 2019).

- Une réforme de la fiscalité locale avec l'affectation au bloc communal de la part de taxe foncière départementale. Cette mesure serait compensée financièrement par le versement aux départements d'une fraction de la TVA nationale.

La révision des valeurs locatives des locaux d'habitation devrait, quant à elle, ne pas figurer dans le projet de loi de finances pour 2020 et être engagée seulement en 2021 selon la même méthodologie que pour les locaux professionnels.

### 3. Le dispositif de contractualisation financière avec l'Etat

La loi de programmation des finances publiques 2018-2022 a instauré un changement de méthode en matière d'association des collectivités territoriales aux efforts de redressement des comptes publics. En lieu et place d'une baisse unilatérale des dotations, le gouvernement a mis en œuvre une démarche de contractualisation, qui repose sur trois objectifs :

- L'évolution des dépenses réelles de fonctionnement.
- Le besoin de financement.
- Et la capacité de désendettement.

La première vague de contrats financiers pour la période 2018-2020 concerne 322 collectivités auquel le gouvernement a fixé les objectifs suivants :

- Une évolution des dépenses réelles de fonctionnement fixée à 1,2 % par an, en valeur et à périmètre constant.
- Une évolution du besoin de financement fixée à – 2,6 milliards d'euros par an, soit un désendettement cumulé de 13 milliards d'euros sur la période 2018-2022.

En contrepartie, le gouvernement s'est engagé à maintenir les concours financiers de l'Etat aux collectivités territoriales à un niveau quasi constant.

#### 3.1 Un premier bilan de la contractualisation positif au niveau national

Un an après la signature des premiers contrats financiers Etat-collectivités, l'analyse des comptes 2018 des collectivités concernées montre que le dispositif a rempli ses objectifs.

Les dépenses de fonctionnement ont ainsi augmenté de seulement 0,3 % en 2018 alors que l'épargne brute des collectivités concernées progressait de 4,4 %.

Dans son rapport annuel sur les finances publiques locales<sup>10</sup>, la Cour des comptes soulignait par ailleurs « *un effort tout à fait significatif de la part du bloc communal et des départements pour maîtriser leur masse salariale avec respectivement +0,8% et -0,2% de variation.* »

De son côté, la dette des communes a diminué de 1 milliard d'euros et si l'agrégat des administrations publiques locales voit sa dette globale augmenter, c'est principalement du fait de l'endettement plus important des régions (+0,5 milliard d'euros) et de la Société du Grand Paris (+2,2 milliards d'euros).

Les premières estimations du ministère de l'intérieur font enfin apparaître que seules quatorze collectivités au maximum n'auront pas pu limiter la hausse de leurs dépenses réelles de fonctionnement conformément au contrat qu'elles ont signé avec l'Etat. Les possibles reprises financières qui seront imposées devraient donc limitées à une trentaine de millions d'euros.

### 3.2 Des objectifs largement dépassés par la Métropole pour sa première année de contractualisation

La Métropole a engagé de longue date des efforts sur ses dépenses de fonctionnement. Celles-ci ont ainsi connu une évolution de - 2,9 % entre 2014 et 2016 alors que l'évolution moyenne des dépenses réelles de fonctionnement des EPCI au niveau national s'est élevée à + 2,29 % entre 2014 et 2016. Ces importantes économies lui ont permis d'obtenir une majoration de son plafond de dépenses réelles de fonctionnement à hauteur de + 0,15 point. Sur la période 2018-2020, l'évolution des dépenses réelles de fonctionnement de la Métropole est donc limitée à + 1,35 % par an.

Pour l'exercice 2018, l'objectif 1 du contrat financier relatif aux dépenses réelles de fonctionnement a été pleinement atteint et même largement dépassé puisqu'on constate une baisse des dépenses concernées de - 0,17 % soit 6,5 millions d'euros de moins que l'objectif fixé par l'Etat. De la même manière, sur les exercices 2019 et 2020, l'objectif de respect de l'évolution des dépenses réelles de fonctionnement sera atteint avec un respect du taux d'évolution de +1,35 % par an.

Au titre de l'objectif 2, la Métropole Nice Côte d'Azur se fixe pour objectif d'améliorer son besoin de financement selon la trajectoire suivante :

|                                          | 2017<br>(rappel) | 2018        | 2019        | 2020        |
|------------------------------------------|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Besoin de financement contractualisé (€) | 7 982 072        | -18 000 200 | -15 268 000 | -24 547 000 |
| Besoin de financement prévisionnel (€)   | 7 982 072        | -18 000 234 | -19 268 000 | -24 547 000 |

NB : un besoin de financement négatif constitue une capacité de financement

<sup>10</sup> Cour des comptes, 2019, *Rapport public annuel sur les finances publiques locales*.

En 2018, l'objectif a été atteint puisque le besoin de financement concerné par la contractualisation financière a effectivement diminué de plus de 18 millions d'euros. Sur les exercices 2019 et 2020, le recours à l'emprunt sera dimensionné afin de respecter scrupuleusement l'objectif 2 du contrat financier conclu avec l'Etat tout en maintenant à l'identique le niveau d'investissement de la Métropole en faveur de son territoire.

Au titre du contrat financier, l'Etat avait défini un objectif 3 pour les collectivités dont la capacité de désendettement<sup>11</sup> était supérieure au plafond national de référence de 12 années. La Métropole Nice Côte d'Azur n'est pas concernée par cet objectif puisqu'en 2016, la capacité de désendettement de son budget principal était bien en-deçà des recommandations formulées par les services de l'Etat avec un ratio de 10,31 années. Depuis lors, ce ratio a continué à s'améliorer atteignant en 2018 7,7 années en incluant les cessions. Dans les prochaines années, la Métropole devrait de nouveau améliorer cette capacité de désendettement avec 5,5 années avec cessions en 2019 et 6,3 années avec cessions en 2020.

## 4. Les orientations budgétaires 2019-2022 de la Métropole

Conformément aux engagements pris les années précédentes au titre Plan Pluriannuel d'Investissements pour la Croissance et l'Emploi (PPICE), la Métropole engagera en 2020 la somme de 140 millions d'euros d'investissements auxquels s'ajoutent les montants des budgets annexes en matière de transports (lignes 2 et 3 du tramway), d'assainissement ou encore de collecte des déchets.

Ces investissements seront articulés autour des opérations majeures que sont : la poursuite du plan de végétalisation et de verdissement des grands axes, le réaménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis afin de fluidifier ce secteur stratégique pour le développement local, le déménagement des Marchés d'Intérêt National sur le nouveau site de La Baronne (commune de La Gaude) ou encore la construction de la station d'épuration métropolitaine à Cagnes-sur-Mer.

### 4.1 Améliorer la qualité de vie et garantir un service public de proximité (500 millions d'euros)

En 2020, la Métropole poursuivra ses interventions de proximité au plus près des habitants, en exerçant les compétences qui lui sont dévolues sur des domaines aussi variés que l'assainissement, les transports urbains, le logement, l'aménagement urbain, la collecte des déchets, la distribution d'eau potable (via la Régie Eau d'Azur), etc.

---

<sup>11</sup> La capacité de désendettement étant définie comme le rapport entre l'encours de la dette et l'épargne brute.

La Métropole gère un réseau routier de plus de 2 400 km, dont 800 km transférés du Conseil départemental des Alpes-Maritimes lors de la création de la Métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Plus de 285 millions d'euros seront ainsi consacrés à cette compétence, 115 millions seront consacrés à l'assainissement et 100 millions d'euros à l'eau potable.

| Politiques Publiques                        | Total 2019-2022 |
|---------------------------------------------|-----------------|
| Assainissement et eaux usées                | 114 885 000 €   |
| Eau potable - Métropole et Régie Eau d'Azur | 100 000 000 €   |
| Voirie et Régie Parcs d'Azur                | 285 130 000 €   |
|                                             | 500 015 000 €   |

Les opérations en cours et récurrentes seront poursuivies avec notamment :

- Des travaux d'amélioration des voiries et d'espaces publics tels que :
  - o Le nouvel accès au centre commercial de Cap 3000 à Saint-Laurent-du-Var,
  - o Les giratoires du collège de Saint-Martin-du-Var et du Cap Fleuri à Cap d'Ail,
  - o Les travaux préparatoires et la libération des emprises foncières pour la réalisation de la sortie ouest de la Voie Mathis (SOVM) à Nice,
  - o La création de pistes cyclables et le réaménagement de voiries à Nice.
- Des dépenses récurrentes d'entretien de proximité du réseau secondaire transféré par les communes, avec chaque année des crédits de proximité dédiés aux communes ;
- Des projets de voirie des communes majorés de 40 % au cours de la période ;
- Des travaux de mises aux normes de tunnels et des travaux de sécurisation des réseaux (ouvrage d'art, intempérie, etc.) ;
- La poursuite des opérations de relanternage permettant l'installation de lanternes LED générant une diminution de la facture énergétique dès 2020 ;
- des opérations liées à la compétence assainissement collectif, avec notamment la poursuite des travaux de construction de la nouvelle station d'épuration de Cagnes-sur-Mer (réalisée par le SYMISCA), la modernisation de la station d'épuration Haliotis de Nice, la reconstruction de deux stations d'épuration à Utelle (Utelle village et La Villette), la reconstruction de la station d'épuration de Turini à La Bollène-Vésubie ou encore la reconstruction de la station d'épuration de Saint-Dalmas-le-Selvage ;
- Des acquisitions de matériels et de véhicules d'exploitation.

## 4.2 Développer l'attractivité économique du territoire et créer de l'emploi (50 millions d'euros)

### 4.2.1. Les actions en faveur du développement économique

La Métropole poursuit ses actions en faveur de la compétitivité et l'attractivité économique du territoire. Ses efforts visent tout particulièrement à accélérer le processus engagé de redynamisation et de diversification économiques à travers le renforcement de ses domaines d'excellence et le développement de nouvelles filières d'avenir tournées vers l'international. De plus, pour renforcer cet objectif d'une action efficace, la Métropole se dote d'une agence d'attractivité réunissant les principaux acteurs de notre territoire.

La recherche, l'innovation et les nouvelles technologies demeurent des axes majeurs de notre politique de soutien à la création, au développement et à l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois sur le territoire. Ils permettront notamment de conforter le positionnement de Nice dans le classement mondial « Smart City », de faciliter l'obtention de labels (French Tech, IDEX), de renforcer les partenariats avec les grands groupes et industriels français et internationaux (IBM, Cisco, EDF, ENEDIS, Engie, Orange, Véolia, Bosch, Schneider Electric et Air France-KLM) et de positionner la Métropole comme un acteur majeur dans l'expérimentation et la recherche.

Le soutien à la création d'entreprise se traduit notamment par le développement de la pépinière d'entreprises de la Métropole (le Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation, CEEI) et le lancement de nouveaux dispositifs d'expérimentation et de programmes d'accélération pour les jeunes entreprises en forte croissance (tel que l'Accélérateur Nice Côte d'Azur / Banque Publique d'Investissement), en collaboration avec nos partenaires institutionnels (Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rising Sud, Chambre de Commerce et d'Industrie). La nouvelle labellisation Capitale French Tech Côte d'Azur Région SUD en 2019 confirme le positionnement du territoire comme un pôle national d'innovation et facilite la mise en œuvre de nouvelles actions de soutien et d'accompagnement des startups et jeunes entreprises du numérique.

De plus, la Métropole renforce son soutien pour l'entrepreneuriat et l'emploi dans les communes du moyen et du haut pays, en particulier dans le cadre du dispositif La Fabrique à Entreprendre. La Métropole renouvelle son soutien financier et ses conventions de partenariats avec les principaux acteurs du développement des entreprises du territoire (Initiative Nice Côte d'Azur, Nice Startups, Réseau Entreprendre, l'Institut Régional de la Création d'Entreprise, Incubateur PACA Est, etc.) qui accompagnent chaque année la création de près d'un millier d'entreprises et plus de deux mille emplois.

De nouvelles opérations d'accompagnement à l'international sont également mises en place en faveur des entreprises innovantes du territoire afin de faciliter leur participation aux grands événements professionnels dédiés au marché des nouvelles technologies (Consumer Electronic Show à Las Vegas, Web Summit à Lisbonne, Vivatechnology à Paris).

La Métropole poursuit ses investissements en faveur du développement de son écosystème industriel. Labellisée Territoire d'Industrie en mars 2019, la zone industrielle de Carros bénéficie de l'engagement collectif de la Métropole, la Région et l'Etat, aux côtés des industriels et des partenaires institutionnels, pour accompagner la transition de l'industrie vers le numérique, former de nouveaux talents, renforcer l'attractivité de la zone et améliorer aussi bien la mobilité des salariés que le déploiement des énergies renouvelables. Par ailleurs, la Métropole continue de favoriser l'implantation et le développement des petites et moyennes entreprises et industries (PME-PMI) sur le territoire, à travers la création et revalorisation de ses zones d'activités – telles que le Vallon du Roguez, Carros-Le Broc et Saint Laurent du Var – et le déploiement d'une offre immobilière renouvelée, notamment sur le périmètre de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée.

La Métropole accentue aussi ses actions de promotion économique du territoire auprès des investisseurs, promoteurs et utilisateurs finaux, en particulier lors des grands salons internationaux de l'immobilier, tels que le MIPIM à Cannes, le SIMI à Paris et Expo Real à Munich. La Métropole continue également de soutenir et participer à des salons importants pour l'économie du territoire, comme Industria, Innovative City, Ageing Fit et les Entrepreneuriales.

Dans le cadre du développement de ses domaines d'excellence économique et filières stratégiques (tels que le tourisme, la smart city, la silver economy et les clean tech), la Métropole accroît son engagement et ses interventions dans la structuration et l'animation d'écosystèmes compétitifs, en facilitant notamment la collaboration entre les startups, les PME/PMI, les grands groupes, les laboratoires de recherche, les instituts de formation et les institutions d'enseignement supérieur. Ces écosystèmes spécialisés et la réalisation de projets structurants par filière serviront de leviers pour le rayonnement économique international du territoire et l'implantation et le développement d'entreprises.

La Métropole promeut également la création d'exploitations agricoles et la valorisation des productions :

- Politique agricole métropolitaine visant à soutenir financièrement les communes dans l'acquisition et l'aménagement de parcelles agricoles en vue de l'installation de nouveaux agriculteurs ;
- Création d'un espace-test agricole métropolitain (couveuse, pépinière et accompagnement technique et à l'entrepreneuriat) permettant aux candidats à l'installation, notamment hors cadre familial, de tester leur projet agricole, avant installation définitive : aménagement du site identifié sur la plaine du Var pour le lieu-test et mise en œuvre de la gouvernance et des partenariats nécessaires ;
- Préservation des terres agricoles au PLU métropolitain ;
- Réalisation d'une nouvelle plateforme horticole et agricole sur le terrain de La Baronne à La Gaude ;
- Création de jardins partagés et/ou de fermes urbaines agricoles en milieu urbain dense (Nice) : études de faisabilité et propositions d'aménagement et de gestion des sites ;

- Accompagnements techniques de projets communaux (Belvédère, Bonson, Gillette, Isola, Marie, St Blaise, St Martin du Var, St Jeannet, Utelle, Vence...) ;
- Mise en œuvre d'un projet alimentaire territorial (PAT) : diagnostic de territoire et développement du projet, notamment sur l'approvisionnement des cantines scolaires ;
- Sur le territoire de l'OIN Plaine du Var, un comité stratégique piloté par la Métropole et regroupant l'Etat, EPA Ecovallée, la Région, le Département des Alpes-Maritimes et la Chambre d'agriculture, a élaboré un diagnostic mettant en exergue 10 secteurs d'intérêt agricole ainsi qu'un plan d'action afin de développer l'agriculture sur ce même territoire ;
- Coordination et pilotage d'un dossier FEADER sur l'identification et la requalification de friches agricoles sur la plaine du Var.

La politique volontariste et les investissements réalisés par la Métropole portent leurs fruits en faveur de la croissance économique et de l'emploi. Le territoire métropolitain comptabilise 70 886 entreprises au début de l'année 2019, soit une augmentation de 4,5% sur un an. Par ailleurs, la création d'entreprises a connu une augmentation annuelle significative de 16,6% en 2018. Quant au nombre de demandeurs d'emploi, celui-ci enregistre une baisse à hauteur de 2,2% sur un an. En termes d'attractivité, la Métropole conforte son rayonnement international et son positionnement comme le moteur du développement économique et touristique des Alpes-Maritimes. En effet, au premier trimestre 2019, la Métropole enregistre une progression constante des secteurs hébergement et restauration avec une hausse de 6,68% de leur chiffre d'affaires. Les entreprises du territoire réalisent ainsi une performance supérieure à celle du département, soit + 6,23 % contre + 2,40 %. En parallèle, l'aéroport Nice Côte d'Azur renforce son classement de deuxième aéroport international de France, avec 13,85 millions de passagers sur l'année 2018, soit une augmentation annuelle de 4,1%.

#### 4.2.2. Les actions en faveur du développement numérique

L'ambition de la Métropole est d'enclencher une nouvelle phase de sa stratégie Smart City : passer des expérimentations à un déploiement de services numériques à l'échelle du territoire. Pour cela, de nombreuses actions contribuant au déploiement sont engagées.

- Réseau « LoRa » dédié aux objets connectés : un nouveau réseau radio bas débit est progressivement déployé pour permettre la connexion de tout type de capteur sur le territoire de la Métropole.
- Réseau de capteurs : plus de 50.000 points de mesure permettant de collecter en temps réel des données dans des domaines variés (environnement, prévention des risques, mobilité...) Ces capteurs peuvent être embarqués sur des dispositifs déployés en voirie, dans des panneaux publicitaires connectés, à bord des rames de tramway, ou encore dans des bâtiments.
- Plate-forme des données territoriales : la collectivité développe une plate-forme de données métropolitaines basée. Cette plate-forme soutenue par l'Union Européenne est par ailleurs le socle commun des projets européens dans lesquels la Métropole

est actuellement impliquée (Projet H2020 IRIS et Interreg Smart Destination). Cette plateforme a vocation à s'ouvrir au monde économique (startups, industriels, etc.) au travers de la plateforme Open Data de la Métropole.

- Applications citoyennes : des services numériques et applications mobiles sont développés dans différents domaines (environnement, mobilité, sécurité par exemple) et accessibles sur différents supports (web, mobile, panneaux connectés, cabines de télé présence).
- Projets européens : la Métropole Nice Côte d'Azur est lauréate de plusieurs appels à propositions du très compétitif programme européen de recherche et d'innovation « Horizon 2020 », notamment avec le projet « IRIS » associant les Villes d'Utrecht et de Göteborg. Piloté au niveau français par la Métropole Nice Côte d'Azur, le projet IRIS (Integrated and Replicable Solutions for Co-Creation in Sustainable Cities) est composé de 43 partenaires européens, doté d'un budget global de 18 millions d'euros (dont 4,3 millions de fonds européens pour la Métropole Nice Côte d'Azur et les acteurs de son territoire : Université Côte d'Azur et industriels). IRIS donnera les moyens à Nice Côte d'Azur d'accélérer sa transition énergétique et de déployer des solutions innovantes permettant aux habitants de faire des économies.

Par ailleurs, la stratégie métropolitaine d'aménagement numérique du territoire est au cœur d'un objectif de compétitivité, de développement économique, d'attractivité et d'équité territoriale. Dans la continuité des actions engagées ces dernières années, la Métropole renforce auprès des opérateurs de télécommunications son rôle d'aménageur numérique de territoire. La Métropole accompagne les opérateurs impliqués dans le déploiement de réseaux fibres optiques sur la ville de Nice, mais également sur le Moyen et Haut-Pays métropolitain. L'accès au très haut débit doit être un droit garanti aux habitants, qu'ils habitent en ville, dans les collines, ou dans une plus petite commune. Permettre aux habitants et aux entreprises installées dans ces territoires d'avoir accès à la fibre optique est essentiel pour lutter contre la désertification rurale, pour garantir l'accès à l'information, au télétravail et à la télémédecine, ainsi que pour faciliter l'installation d'entreprises. Aussi, afin d'éviter une fracture numérique liée à l'absence de fibre optique dans les communes où aucun investissement ne sera fait par les opérateurs privés, la Métropole participe au projet de déploiement du très haut débit, porté par le SICTIAM (Syndicat Intercommunal des Collectivités Territoriales Informatisées des Alpes-Maritimes), et qui doit permettre à 100 % des logements, des entreprises et des bâtiments publics d'en bénéficier à l'horizon 2022.

Enfin, le développement du Système d'Information Géographique (SIG) de la Métropole va s'intensifier sur la période 2019-2022, afin de disposer des outils et données facilitant l'aménagement et la gestion du territoire dans les différents domaines de compétence exercés par la Métropole : acquisition de données de précision comme des orthophotographies, des données topographiques ou des modélisations 3D.

| Politiques Publiques               | Total 2019-2022 |
|------------------------------------|-----------------|
| Développement économique           | 24 901 000 €    |
| Développement numérique            | 18 753 000 €    |
| Soutien à l'enseignement supérieur | 6 140 000 €     |
|                                    | 49 794 000 €    |

#### 4.3 Développer la mobilité durable sur le territoire (369 millions d'euros)

Garantir un aménagement durable et cohérent sur l'ensemble de notre territoire constitue le corollaire à la réussite du développement de notre attractivité. Pouvoir accueillir de nouveaux citoyens, favoriser l'accès au logement ou garantir les déplacements sont autant de points forts qui viennent renforcer l'essor économique.

Concernant plus spécifiquement le tramway, l'année 2019 restera l'année de mise en service de la totalité des lignes 2 et 3.

- En rappel, la ligne 2 Ouest-Est permet de relier le port de Nice aux 2 terminaux de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur ainsi qu'au Centre Administratif départemental (CADAM) sur un linéaire de 11,3 km : elle représente 19 rames de 44 mètres, un tracé de 20 stations, dont 4 souterraines ;
- La 3<sup>ème</sup> ligne de tramway dans la plaine du Var permet de relier les pôles majeurs de l'Eco-Vallée : l'aéroport, le Grand Arénas, le Pôle d'Echanges Multimodal de Nice-Saint-Augustin, Nice-Méridia, le stade de l'Allianz Riviera, le pôle commercial Nice Valley, le futur centre commercial Ikea et le quartier Saint-Isidore. Elle représente : 7 km de tracé, 11 stations au total dont 5 stations en commun avec la ligne Ouest-Est et 2 terminus : le terminal 2 de l'aéroport et le quartier de Saint-Isidore. 6 rames de 44 mètres, permettent de transporter chacune 300 personnes.

L'arrivée de ces lignes nouvelles du tramway s'est accompagnée d'une amélioration du réseau de bus, mise en œuvre le 2 septembre 2019, afin de le rendre plus clair, plus fiable et plus moderne. Structuré pour répondre toujours mieux aux besoins des habitants de Nice et de toute la Métropole, le nouveau réseau propose en effet une desserte du territoire plus performante, un maillage plus fin et une accessibilité toujours plus élargie grâce à une tarification attractive. Le dessin du nouveau réseau permettra par ailleurs une mobilité plus respectueuse de l'environnement autorisant notamment les aménagements de végétalisation de la ville de Nice et l'ouverture d'un million de kilomètres supplémentaires alimentés à 100 % en énergie électrique.

La politique de mobilité durable se traduira également à terme par l'arrivée des premiers bus électriques et la réalisation d'aménagement favorisant les déplacements et l'intermodalité ainsi que l'amélioration de la basse vallée du Paillon.

Enfin, le transport scolaire métropolitain (Scolabus) est assuré avec un budget de 5,6 millions d'euros, quasi constant depuis 2017, grâce au suivi quotidien du réseau et à une mise en adéquation constante des besoins et des moyens.

| Politiques Publiques             | Total 2019-2022 |
|----------------------------------|-----------------|
| Transports et Régie Ligne d'Azur | 368 718 000 €   |
|                                  | 368 718 000 €   |

#### 4.4 Aménager le territoire en protégeant l'environnement (132 millions d'euros)

La Métropole poursuit son action en matière d'aménagement du territoire, en intégrant dans sa démarche les impératifs de protection de l'environnement, afin d'offrir un cadre de vie attractif à ses habitants. En effet, en sa qualité de maître d'ouvrage de projets d'aménagement, la Métropole Nice Côte d'Azur est soumise au code de l'environnement qui prévoit une approche d'évaluation environnementale des projets avec la production « d'études d'impacts ».

La Métropole Nice Côte d'Azur a initié, dès décembre 2014, l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme métropolitain, le PLUM, intégrant un Plan de Déplacements Urbains. C'est ainsi que le Conseil métropolitain a approuvé par délibération l'arrêt du projet de PLUM le 21 décembre 2018.

En rappel, le PLUM prend appui sur une approche environnementale globale comprenant :

- Une analyse complétée sur les effets cumulés à l'échelle de la plaine du Var et de la Métropole ;
- Une réflexion menée sur la consommation de l'espace avec un effort important qui a permis de réduire le stock des zones U et AU des anciens documents d'urbanisme ;
- Une retranscription du projet de trame verte et bleue (TVB) à l'échelle de la Métropole, au sein même des projets de zonage et du règlement, en compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ;
- Une analyse cartographique fine conduite en amont des projets de zonage permettant la prise en compte des espaces importants pour la préservation du patrimoine naturel local (ZNIEFF et Natura 2000), avec une intégration d'un volet biodiversité au sein des diverses Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles (OAP) proposées ;
- La mise en place d'un atlas des espaces de compensation, identifiant les zones présentant les enjeux écologiques et servant de socle à la mise en place de politiques ou d'actions volontaires de préservation de la biodiversité ou également dans le cadre de la démarche Eviter/Réduire/Compenser (ERC) ;

- La mise en place d'un Observatoire de la biodiversité, mobilisant, aux côtés de la Métropole différents acteurs, tels le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) PACA (Provence Alpes Côte d'Azur).

Le PLUM permettra ainsi de décliner, dans un cadre environnemental optimisé et dès son approbation, prévue à l'automne 2019 après enquête publique, les potentialités de projets de toutes les communes membres.

Complémentairement, la Métropole NCA est en cours de procédure pour la mise en place :

- D'une Aire de Mise en Valeur Architecturale et Patrimoniale (AVAP) qui couvre un vaste périmètre de plus de 600 hectares, qui assurera la parfaite préservation et mise en valeur des éléments remarquables situés au sein de ce secteur. L'approbation définitive est prévue en 2020.
- D'un Règlement Local de Publicité Métropolitain avec un objectif d'approbation en 2020, qui permettra, à terme, de disposer de règles partagées et cohérentes à l'échelle de notre territoire, assurant ainsi la protection de nos paysages remarquables.
- D'un service métropolitain des autorisations d'urbanisme et des permis de construire. Celui-ci continue en effet à se développer avec 6 nouvelles communes ont souhaité adhérer à ce service commun en 2019.

La Métropole Nice Côte d'Azur a décidé d'intégrer le Plan des Déplacements Urbains (PDU) au PLUM dans une forte volonté de mener le développement de l'urbanisation en cohérence avec celui des transports en commun et de favoriser les liaisons entre Littoral, Moyen et Haut-Pays.

A cet effet, la Métropole investit également dans la réalisation de pôles multimodaux, afin de développer l'intermodalité et de promouvoir les transports en commun, véritable alternative à la voiture individuelle en milieu urbain dense.

Ainsi, le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Nice Saint-Augustin, projet piloté avec la SNCF, prévoit :

- Le déplacement de la gare ferroviaire de Nice Saint-Augustin d'environ 500 mètres vers l'ouest du site actuel sans modification de sa desserte ferroviaire,
- L'aménagement d'une gare routière surplombée d'une esplanade publique,
- La création d'un espace voyageur multiservices pour répondre aux besoins ferroviaires et routiers,
- Une option d'aménagement d'un parking répondant aux besoins des usagers de la gare ferroviaire.

De même, les projets de PEM de Cagnes-sur-Mer, Carros, Beaulieu-sur-Mer et Vence font l'objet d'un partenariat entre l'Etat, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil départemental des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur et SNCF Gares & Connexions, répondant ainsi à des objectifs majeurs en termes de report et de requalification urbaine

Par ailleurs, d'autres projets démarrent, tels que le Pôle d'échanges Multimodal de Carros qui a pour ambition d'améliorer les correspondances entre les réseaux en particulier avec les Chemins de Fer de Provence situé à la Manda sur la commune de Colomars, ou ceux de Beaulieu-sur-Mer et Saint-Jeannet dont les études vont être lancées.

Dans le domaine du logement, conformément au cadre du 3<sup>ème</sup> Programme local de l'Habitat (PLH) 2017-2022 voté en juin 2018, il est prévu un objectif de production arrêté à 1 721 logements locatifs sociaux par an en moyenne (y compris le parc privé conventionné), dans le respect de la charte de partenariat public / privé signée par les 15 communes SRU, 31 promoteurs, 16 bailleurs sociaux, l'EPA de la plaine du Var (Etablissement Public d'Aménagement) et la Métropole.

Il est également prévu de poursuivre la gestion du Fonds Solidarité Logement (FSL), les travaux de la Conférence Intercommunale du logement et le déploiement des dispositifs incitatifs d'aide à la réhabilitation du parc privé (notamment le Programme d'Intérêt Général Métropolitain (PIG) 2020-2022 couvrant l'ensemble des 49 communes).

La Maison de l'Habitant, nouveau service métropolitain prévu dans le programme d'actions du mandat en cours, a ouvert au public début septembre 2019. Elle accueille et fournit à la population une gamme complète de services regroupant des informations sur le parc de logement social, mais aussi le parc privé : conseils et enregistrement de la demande de logement social, informations sur l'accession à la propriété, instruction des autorisations de meublés touristiques, aides allouées aux propriétaires bailleurs ou occupants pour rénover leur logement, conseils juridiques, etc.

Sur la base du protocole de préfiguration NPNRU (nouveau programme national de renouvellement urbain) 2017-2019, les projets de renouvellement urbain des quartiers de l'Ariane, les Liserons et les Moulins-Point du Jour ont été soumis à l'ANRU. Des conventions financières pluriannuelles seront signées en 2020 afin de permettre la réalisation d'un ambitieux programme de travaux pour la période 2020-2030. Les études urbaines réalisées en 2019 ont de fait permis la coordination avec les autres thématiques développées : développement économique, éco système éducatif et petite enfance, habitat et peuplement, diversification de l'habitat, circulation...

En matière de cohésion sociale, 2020 sera également consacrée à la mise en œuvre du contrat de ville dans les quartiers prioritaires ainsi qu'aux mesures en faveur des jeunes (prévention spécialisée, fonds d'aide aux jeunes) et de l'emploi des publics qui en sont le plus éloignés, notamment à travers les clauses d'insertion et le nouveau protocole du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (2020-2024).

Enfin, la Métropole accompagne l'ouverture d'une Ecole de la 2<sup>ème</sup> Chance qui devrait accueillir un premier groupe de participants en novembre 2019.

Cela se traduira par les dépenses suivantes :

| Politiques Publiques                         | Total 2019-2022 |
|----------------------------------------------|-----------------|
| Aménagement urbain                           | 19 529 000 €    |
| Logement                                     | 32 366 000 €    |
| Planification urbaine                        | 2 985 000 €     |
| Renouvellement Urbain                        | 25 044 000 €    |
| Développement Durable Environnement          | 47 985 000 €    |
| Réseaux de chaleur - Performance énergétique | 4 289 000 €     |
|                                              | 132 198 000 €   |

#### 4.5 Moderniser l'administration (75 millions d'euros)

La modernisation de l'administration métropolitaine prendra un nouveau sens en 2020 avec une année exceptionnelle liée au déménagement de plus d'un millier d'agents dans l'immeuble Connexio situé dans le quartier du Grand Arénas. Si les frais de déménagement entraînent une hausse temporaire des dépenses de modernisation de l'administration en 2020, ce regroupement sur un même site permettra en année pleine la réalisation d'une économie de 500 000 euros sur le montant des dépenses locatives de la collectivité.

Au-delà des aspects financiers, cette relocalisation s'inscrit pleinement dans la dynamique durable et connectée que porte la Métropole avec :

- Une conception et une construction labellisée Haute Qualité Environnementale,
- Une desserte du bâtiment par le tramway, des pistes cyclables ou encore des stations de vélos bleus,
- Des espaces innovants et modulables qui permettront de répondre au mieux aux besoins de l'administration métropolitaine dans un esprit de transversalité facilitant l'échange, les rencontres et le coworking.

L'année 2020 sera par ailleurs marqué par une diminution des frais liés à la gestion du parc automobile liée au déploiement en 2018 d'un plan de retrait des véhicules sous-utilisés au profit d'un pool atteignant désormais 41 voitures électriques réparties sur plusieurs sites. Le parc automobile de la Métropole, mutualisé depuis janvier 2010, s'est en effet rapidement positionné en leader de l'électro-mobilité puisque sur 1 478 véhicules constituant le parc auto, 258 véhicules sont électriques, soit 17 % du parc total. Cette politique volontariste menée par l'administration s'est d'ailleurs traduite le 8 novembre 2018 par le vote d'une délibération en Conseil Métropolitain fixant la part d'achat minimale de véhicules électriques chaque année à 35 % des véhicules nouvellement acquis.

En 2020, la Métropole poursuivra par ailleurs :

- La rénovation des bâtiments, mais aussi des constructions ou des restructurations qu'elle conduit en garantissant la prise en compte des impératifs de développement durable, d'hygiène et de sécurité (lancement en 2019 des études concernant le transfert des services de la Propreté et de la Collecte sur le site de Pont-Michel à Nice, dont la livraison est attendue pour 2021, etc.) ;
- Les dépenses liées à la gestion unifiée en termes d'acquisition de matériels informatiques et logistiques (agent et bâtiments « connectés », dématérialisation et sécurisation des échanges) ;
- L'amélioration des outils numériques et la création d'un entrepôt de données métropolitain ;
- Les actions liées à la dématérialisation des procédures comptables et budgétaires, de la commande publique et de la transmission des actes, ces actions s'élargiront en 2020 à l'archivage électronique, l'évolution du logiciel financier et à la gestion électronique de documents ;
- Les actions liées à la mise en œuvre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui se déclinent sur la quasi-totalité des compétences exercées par la Métropole.

Une enveloppe de plus de 75 millions d'euros sera prévue sur la période 2019-2022.

| Politiques Publiques         | Total 2019-2022 |
|------------------------------|-----------------|
| Bâtiments métropolitains     | 23 101 000 €    |
| Gestion du parc de véhicules | 12 323 000 €    |
| Gestion unifiée              | 39 960 000 €    |
|                              | 75 384 000 €    |

#### 4.6 Favoriser la solidarité entre les communes (12 millions d'euros)

La solidarité est au cœur de la construction métropolitaine. Outre les investissements de proximité et infrastructures qui embellissent et favorisent le développement de l'ensemble des communes, cette solidarité se matérialise également au travers d'une redistribution financière de haut niveau et sans contrepartie.

En 2019 et en 2020, il est prévu de maintenir un niveau de dotation de solidarité métropolitaine à hauteur de 9,68 millions d'euros. Entre 2009 et 2018, la Métropole aura ainsi contribué à améliorer les recettes de fonctionnement des communes de plus de 90 millions d'euros.

Il est à noter que les versements effectués par la Métropole excèdent très largement le plafond légal, fixé à 50 % de la différence entre les produits de cotisation foncière des entreprises, de cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, d'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau, de taxe additionnelle à la taxe foncière sur les propriétés non bâties de l'année de versement et les produits des mêmes impositions constatés l'année précédente.

En retenant l'hypothèse d'une progression de ces produits de 1 % en 2019, le montant plancher de la dotation à reverser s'établit à moins de 0,6 million d'euros.

Au cours des prochaines années, la Métropole prévoit par ailleurs le versement du solde des opérations du fonds métropolitain d'investissement 2014 et 2015 pour un montant d'environ 2 millions d'euros.

| Politiques Publiques                  | Total 2019-2022 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Dotation de Solidarité Métropolitaine | 9 680 000 €     |
| Fonds de concours aux communes        | 2 086 000 €     |
|                                       | 11 766 000 €    |

## 5. La prospective financière par budget

La construction des grands équilibres annuels ci-après présentés, intègre :

- Un plan d'équipement de près de 140 millions d'euros en 2020 pour le budget principal et, dans les prochaines années, la poursuite d'un projet ambitieux dans la lignée du Plan Pluriannuel d'Investissement pour la Croissance et l'Emploi (PPICE) voté lors du conseil métropolitain du 19 mars 2018,
- La poursuite de la rationalisation des dépenses de gestion, pour une grande part due à la mutualisation des services fonctionnels telle que mise en œuvre depuis 2010,
- L'exercice de la totalité de la compétence eau potable par la Régie Eau d'Azur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020,
- L'intégration de la plateforme agroalimentaire des MIN d'Azur (contrat de partenariat) à compter de 2021.

### 5.1 Le budget principal

| En K€                               | Est. 2019  | 2020       | 2021       | 2022       |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits de gestion (A)             | 423 980    | 426 414    | 438 400    | 432 393    |
| Charges de gestion (B)              | 351 998    | 370 014    | 369 886    | 375 835    |
| Résultat de gestion (A - B)         | 71 982     | 56 400     | 68 514     | 56 557     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>17%</i> | <i>13%</i> | <i>16%</i> | <i>13%</i> |
| +/- Résultat financier              | -17 300    | -17 950    | -14 600    | -13 500    |
| +/- Résultat exceptionnel           | -1 200     | -55        | -50        | -50        |
| +/- Provisions, cessions et IS      | 82 300     | 55 933     | 7 115      | 17 039     |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 135 782    | 94 328     | 60 978     | 60 046     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>32%</i> | <i>22%</i> | <i>14%</i> | <i>14%</i> |
| - Annuité en capital de la dette    | -55 450    | -58 700    | -54 060    | -49 900    |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 80 332     | 35 628     | 6 918      | 10 146     |

|                             |         |         |         |         |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Stock des emprunts au 31/12 | 614 403 | 589 903 | 579 853 | 568 943 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|

## 5.2 Le budget annexe Nice Méridia

| En K€                               | Est. 2019 | 2020        | 2021      | 2022 |
|-------------------------------------|-----------|-------------|-----------|------|
| Produits de gestion (A)             | 0         | 11 696      | 9 000     |      |
| Charges de gestion (B)              | 0         | 0           | 9 000     |      |
| Résultat de gestion (A – B)         | 0         | 11 696      | 0         |      |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>NS</i> | <i>100%</i> | <i>0%</i> |      |
| +/- Résultat financier              | 0         | 0           | 0         |      |
| +/- Résultat exceptionnel           | 0         | 0           | 0         |      |
| +/- Provisions, cessions et IS      | 0         | 0           | 0         |      |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 0         | 11 696      | 0         |      |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>NS</i> | <i>100%</i> | <i>0%</i> |      |
| - Annuité en capital de la dette    | 0         | 0           | 0         |      |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 0         | 11 696      | 0         |      |

Le budget annexe Nice Méridia sera clôturé à l'issue de l'exercice 2021, suite à la réalisation des dernières ventes de terrains aménagés.

Les opérations de liquidation de ce budget se traduiront par un versement au profit du budget principal de l'ordre de 9 millions d'euros.

## 5.3 Le budget annexe de la régie autonome de la gestion des déchets ménagers et assimilés

| En K€                               | Est. 2019 | 2020      | 2021      | 2022      |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Produits de gestion (A)             | 100 295   | 97 422    | 98 832    | 100 258   |
| Charges de gestion (B)              | 98 550    | 94 972    | 96 017    | 97 319    |
| Résultat de gestion (A - B)         | 1 745     | 2 450     | 2 815     | 2 938     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>2%</i> | <i>3%</i> | <i>3%</i> | <i>3%</i> |
| +/- Résultat financier              | 0         | 0         | 0         | 0         |
| +/- Résultat exceptionnel           | -100      | -50       | -50       | -50       |
| +/- Provisions, cessions            | -989      | -1 000    | 2 000     | 0         |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 656       | 1 400     | 4 765     | 2 888     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>1%</i> | <i>1%</i> | <i>5%</i> | <i>3%</i> |
| - Annuité en capital de la dette    | 0         | 0         | 0         | 0         |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 656       | 1 400     | 4 765     | 2 888     |
| Stock des emprunts au 31/12         | 0         | 0         | 0         | 0         |

La stratégie métropolitaine de gestion des déchets, avec un objectif d'exemplarité, vise à diminuer les quantités de déchets (prévention), à augmenter la valorisation matière (tri, recyclage) permettant de dégager des recettes et de poursuivre les objectifs fixés par le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets adopté en 2019.

Pour y parvenir, les actions entreprises s'organiseront autour de :

- La prévention des déchets qui vise la réduction des imprimés non sollicités avec la distribution de « stop pub » et la lutte contre le gaspillage alimentaire grâce à des campagnes de communication dans les écoles et la distribution de *doggy bags* aux restaurateurs ;
- La réduction des sacs plastiques et d'autres produits en plastique à usage unique qui polluent, notamment les milieux marins ;
- Le tri des encombrants : l'amélioration du tri sera poursuivie en 2020 afin d'optimiser les filières et diminuer ainsi leur coût de traitement (ex : collecte séparative des déchets électroniques depuis juin 2019) ;
- Le développement de la valorisation matière en augmentant les performances de tri via l'implantation de points d'apports volontaires notamment (cf. ci-dessous) et en orientant les matières fermentescibles (ex : végétaux) vers la filière de compostage ;
- Le développement du tri à la source des déchets organiques sera renforcé (poursuite de la démarche de distribution des composteurs ...) ;
- Le développement massif des moyens de captage des emballages (colonnes, conteneurs), en contrepartie de soutiens financiers. A ce titre, une convention est en cours avec l'éco-organisme CITEO ;
- La mise aux normes ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) de certaines déchèteries ;
- La mise en œuvre de sites structurants afin de réduire les coûts de traitement :
  - o Prévention : une nouvelle recyclerie à vocation environnementale, et sociale (insertion professionnelle) sur le quartier de l'Ariane.
  - o Valorisation organique : un site de compostage de déchets verts et organique ;
- Le renouvellement d'une grande partie du matériel roulant de collecte en vue d'optimiser le coût de fonctionnement lié à leur entretien.

#### 5.4 Le budget annexe des transports

| En K€                               | Est. 2019  | 2020       | 2021       | 2022       |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits de gestion (A)             | 226 697    | 244 524    | 247 024    | 249 066    |
| Charges de gestion (B)              | 186 206    | 186 507    | 188 268    | 189 034    |
| Résultat de gestion (A – B)         | 40 492     | 58 016     | 58 756     | 60 032     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>18%</i> | <i>24%</i> | <i>24%</i> | <i>24%</i> |
| +/- Résultat financier              | -16 320    | -18 920    | -17 200    | -16 500    |
| +/- Résultat exceptionnel           | -3 900     | -1 686     | -100       | -100       |
| +/- Provisions, cessions            | 1 762      |            |            |            |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 22 034     | 37 410     | 41 456     | 43 432     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>10%</i> | <i>15%</i> | <i>17%</i> | <i>17%</i> |
| - Annuité en capital de la dette    | - 34 450   | -37 400    | -43 400    | -39 800    |
| = Capacité d'autofinancement nette  | -12 416    | 10         | -1 944     | 3 632      |

|                             |         |           |         |         |
|-----------------------------|---------|-----------|---------|---------|
| Stock des emprunts au 31/12 | 950 600 | 1 001 590 | 977 190 | 956 390 |
|-----------------------------|---------|-----------|---------|---------|

La ligne Ouest-Est du tramway desservant le centre administratif départemental, le parc relais Charles Hermann d'une capacité de 650 places, et l'aéroport relie depuis le 28 juin 2019 le centre-ville (station Jean Médecin). Elle sera exploitée dans sa totalité mi-décembre 2019 avec une liaison jusqu'au Port Lympia.

Mi-novembre 2019, la ligne 3 reliant l'aéroport à Saint Isidore sera également mise en service. Elle aura une longueur de 3,7 km et sera dotée de 6 stations. Ces 2 nouvelles lignes de tramway seront exploitées avec 25 rames (incluant la réserve nécessaire pour la maintenance des rames).

L'année 2020 sera donc caractérisée par la mise en exploitation de la totalité des 2 nouvelles lignes de tramway par la Régie Ligne d'Azur et son impact sur les dépenses de fonctionnement qui en seront la conséquence, compensées en partie par la nouvelle gestion des transports publics qui verra des aménagements significatifs dans les dessertes par bus sur l'aire urbaine de la ville de Nice.

Cette évolution s'explique notamment par l'augmentation des frais de personnel, liée à l'arrivée des lignes L2 et L3 et la restructuration du réseau de transport associée (augmentation de l'offre de service, formation, développement de nouveaux métiers, accompagnement des parcours professionnels et renforcement des compétences), l'entretien des 25 rames qui seront au total mises en service, des infrastructures et des 26 stations des lignes L2 et L3, notamment les stations souterraines qui demandent une vigilance et un entretien particuliers. Il convient aussi de prendre en compte le coût d'exploitation des équipements annexes, à savoir les parcs relais et le centre de maintenance Charles GINÉSY.

Des recettes supplémentaires, générées par ces nouvelles offres, ainsi que par la réorganisation des lignes de bus urbains, permettront cependant de contenir les impacts financiers de cette évolution.

Concernant la tarification des transports, le tarif à 1 euro le voyage (carte multi 10 voyages), quel que soit le trajet effectué à travers toute la Métropole, reste en vigueur.

Parallèlement, la mise en service progressive des nouvelles lignes de tramway, échelonnée sur 2018 et 2019, s'est accompagnée des réflexions engagées sur le nouveau réseau de bus, mis en service le 2 septembre et dont l'objectif est de dynamiser l'ensemble de l'offre de transports et renforcer son attractivité. Ce nouveau réseau s'intègre au PDU (plan de déplacements urbains) inclus dans le PLUM (plan local d'urbanisme Métropolitain), et doit être mis en lien avec le schéma directeur du réseau de transport urbain, adopté en 2009, le tout à l'horizon 2030.

Les transports en commun devraient capter ainsi environ 6,4 millions de déplacements additionnels et il est prévu une augmentation de la fréquentation des transports en commun de 2 % par an. Par ailleurs, deux études de la BEI (Banque Européenne d'Investissement) ont fait ressortir un taux de rentabilité socio-économique positif d'environ + 4 %.

La Métropole Nice Côte d'Azur accompagne par ailleurs la Régie Ligne d'Azur dans l'évolution de son parc de bus vers un parc plus propre. Ainsi, une 1<sup>ère</sup> ligne de bus 100 % électrique sera lancée fin 2019 reliant Nice à Saint Laurent du Var par la promenade des Anglais et des bus au gaz naturel remplacent les bus thermiques au fur et à mesure de leur renouvellement.

Des études relatives à de nouvelles lignes de transport en commun en site propre ont été annoncées et sont budgétées pour le prolongement du réseau vers Saint Laurent-du-Var – Cagnes-sur-Mer d'une part et vers l'Ariane, la Trinité et la basse vallée du Paillon d'autre part. Ainsi, la Métropole investit pour accompagner, et anticiper la reconversion des modes de transport, attendue par nos administrés pour des villes moins polluées, moins bruyantes et une mobilité durable choisie.

La Métropole Nice Côte d'Azur continue avec « SCOLABUS », sa politique de transports scolaires, dont le coût est porté en 2020 à environ 5,6 millions d'euros permettant de satisfaire près de 4 000 enfants abonnés sur le territoire, tout en poursuivant sa politique d'optimisation des services.

Parallèlement, la Métropole poursuit son action en faveur d'une mobilité douce et durable avec notamment la mise en service du label auto partage à compter de 2019, ou les actions à destination du public pour favoriser la pratique du vélo ou de l'électrique (vélos bleus, subventions pour les 2 roues et véhicules électrique ...)

#### Le contrat de Service public avec la Régie Ligne d'Azur

Le montant de la rémunération forfaitaire annuelle de 165 millions d'euros HT intègre en 2020 la mise en fonctionnement complète des lignes L2 et L3 ainsi que la restructuration du réseau de transport, de l'entretien des dépôts et tous les frais indirects y afférents.

Les recettes escomptées pour l'année 2020 sont de 47,5 millions d'euros ; intégrant toutes les recettes Lignes d'Azur et également les recettes issues de la gare routière de Vauban. Pour leur part, les recettes du versement transport sont attendues stables à hauteur de 82,5 millions d'euros.

Ainsi, les dépenses totales du réseau d'environ 173 millions d'euros, intégrant également les lignes pénétrantes et la DSP secteur 4, dont la fin est prévue pour septembre 2020.

## 5.5 Le budget annexe de l'assainissement collectif et non collectif

| En K€                               | Est. 2019  | 2020       | 2021       | 2022       |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits de gestion (A)             | 63 801     | 62 682     | 63 336     | 63 996     |
| Charges de gestion (B)              | 37 563     | 39 416     | 39 465     | 40 324     |
| Résultat de gestion (A – B)         | 26 238     | 23 266     | 23 871     | 23 671     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>41%</i> | <i>37%</i> | <i>38%</i> | <i>37%</i> |
| +/- Résultat financier              | -1 000     | -1 093     | -950       | -900       |
| +/- Résultat exceptionnel           | -350       | -153       | -150       | -150       |
| +/- Provisions, cessions            | 2          | 0          | 0          | 0          |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 24 890     | 22 020     | 22 771     | 22 621     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>39%</i> | <i>35%</i> | <i>36%</i> | <i>35%</i> |
| - Annuité en capital de la dette    | -1 830     | -1 710     | -1 720     | -1 580     |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 23 060     | 20 310     | 21 051     | 21 041     |

|                             |        |        |        |        |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Stock des emprunts au 31/12 | 26 442 | 24 732 | 23 012 | 21 432 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|

La politique métropolitaine, en matière d'assainissement collectif, est principalement orientée vers la préservation des milieux naturels. Les deux axes d'action pour atteindre cet objectif portent sur l'amélioration continue de la gestion du service au travers du déploiement de systèmes de détection de plus en plus denses ainsi que sur le renforcement et la modernisation des installations au niveau de ce qui se fait de mieux en la matière.

Afin d'assurer une exploitation efficace et efficiente des installations, la Métropole Nice Côte d'Azur s'appuie sur :

- La connaissance des installations, grâce à un système d'information géographique et au suivi du fonctionnement en continu (autosurveillance),
- Une exploitation performante des réseaux et des stations d'épuration : les compétences internes au service de l'assainissement (expertise en construction, en exploitation, en microbiologie...) permettent un suivi rigoureux des exploitants et garantissent la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel,
- Une gestion patrimoniale visant à maintenir le bon état et le bon fonctionnement des installations à long terme, essentielle pour une gestion durable du service,
- Une programmation des travaux détaillée avec une vision moyen-long terme permettant de maîtriser les dépenses tout en améliorant l'efficacité opérationnelle des installations.

En parallèle, la réalisation de travaux d'investissement est essentielle afin d'atteindre les objectifs de performance écologique que la Métropole Nice Côte d'Azur s'est fixée.

Les principaux investissements en cours, pour les cinq prochaines années, portent sur deux opérations majeures d'envergure, à savoir la construction de la nouvelle station d'épuration de Cagnes-sur-Mer, réalisée par le SYMISCA (Syndicat Mixte fermé de la station d'épuration de Cagnes-sur-Mer) et la modernisation de la station d'épuration d'Haliotis à Nice.

## 5.6 Le budget annexe de l'eau

| En K€                               | Est. 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------------|-----------|------|------|------|
| Produits de gestion (A)             | 7 320     |      |      |      |
| Charges de gestion (B)              | 4 020     |      |      |      |
| Résultat de gestion (A – B)         | 3 300     |      |      |      |
| <i>En % des produits de gestion</i> | 45%       |      |      |      |
| +/- Résultat financier              | -29       |      |      |      |
| +/- Résultat exceptionnel           | -409      |      |      |      |
| +/- Provisions, cessions            | 0         |      |      |      |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 2 862     |      |      |      |
| <i>En % des produits de gestion</i> | 39%       |      |      |      |
| - Annuité en capital de la dette    | -435      |      |      |      |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 2 427     |      |      |      |
|                                     |           |      |      |      |
| Stock des emprunts au 31/12         | 3 447     |      |      |      |

Le budget annexe de l'Eau retrace l'ensemble des opérations réalisées sur le périmètre géré en délégation de service public (DSP), le reste du territoire du territoire métropolitain relevant de la Régie Eau d'Azur (REA).

Les deux délégations de service public SIEVI et Rive droite du Var actuellement en cours arrivent à échéance au 31 décembre 2019. La gestion de l'eau potable sur ces deux périmètres sera assurée en gestion directe par la Métropole Nice Côte d'Azur, via la Régie Eau d'Azur.

Le budget annexe de l'Eau sera donc clôturé à partir de 2020.

## 5.7 Le budget annexe des parcs de stationnement

| En K€                               | Est. 2019  | 2020       | 2021       | 2022       |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits de gestion (A)             | 4 421      | 3 294      | 2 865      | 2 894      |
| Charges de gestion (B)              | 2 596      | 2 544      | 2 573      | 2 607      |
| Résultat de gestion (A – B)         | 1 825      | 750        | 292        | 287        |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>41%</i> | <i>23%</i> | <i>10%</i> | <i>10%</i> |
| +/- Résultat financier              | -25        | -40        | -32        | -27        |
| +/- Résultat exceptionnel           | -489       | -440       | 0          | 0          |
| +/- Provisions, cessions            | 0          | 0          | 0          | 0          |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 1 311      | 270        | 260        | 260        |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>30%</i> | <i>8%</i>  | <i>9%</i>  | <i>9%</i>  |
| - Annuité en capital de la dette    | -95        | -270       | -260       | -260       |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 1 216      | 0          | 0          | 0          |
|                                     |            |            |            |            |
| Stock des emprunts au 31/12         | 2 260      | 1 990      | 1 730      | 1 470      |

Après avoir repris en gestion directe, à compter du 7 novembre 2017, l'exploitation de 17 parcs de stationnement au terme d'une résiliation anticipée des contrats de concession, la Régie Parcs d'Azur (RPA) assume l'exploitation de 4 parcs de stationnement supplémentaires à l'échéance de la durée des concessions.

Ainsi, le budget annexe des parcs de stationnement contrôle les DSP concessives, à savoir les parcs Mozart, Louvre et Sulzer à Nice, ainsi que le parc Toreille à Vence.

## 5.8 Le budget annexe des activités portuaires

| En K€                               | Est. 2019  | 2020       | 2021       | 2022       |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits de gestion (A)             | 3 152      | 3 225      | 3 252      | 3 280      |
| Charges de gestion (B)              | 2 640      | 2 772      | 2 814      | 2 856      |
| Résultat de gestion (A – B)         | 512        | 453        | 439        | 424        |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>16%</i> | <i>14%</i> | <i>13%</i> | <i>13%</i> |
| +/- Résultat financier              | 0          | -3         | -3         | -3         |
| +/- Résultat exceptionnel           | -190       | -36        | -36        | -37        |
| +/- Provisions, cessions et IS      | 0          | 0          | 0          | 0          |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 322        | 414        | 399        | 385        |
| <i>En % des produits de gestion</i> | <i>10%</i> | <i>13%</i> | <i>12%</i> | <i>12%</i> |
| - Annuité en capital de la dette    | 0          | 0          | 0          | 0          |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 322        | 414        | 399        | 385        |
|                                     |            |            |            |            |
| Stock des emprunts au 31/12         | 0          | 0          | 0          | 0          |

Les Ports d'Azur représentent plus de 3 500 anneaux répartis dans 8 ports, 7 de plaisance et 1 port de commerce. L'activité du Port de Nice représente en 2018 : 684 000 passagers de ferry, 245 000 croisiéristes, 190 000 tonnes de fret et 163 000 nuitées de plaisance/yachting.

La Métropole poursuit sa réflexion sur les modalités futures de gestion des ports d'Eze, de Cap d'Ail, de Saint-Jean-Cap-Ferrat et de Beaulieu Plaisance à l'issue des conventions de concession.

Par ailleurs, l'activité portuaire sera orientée dans les prochaines années en faveur du développement durable des ports de plaisance et de pêche et de l'innovation sur la base des priorités suivantes :

- Favoriser l'engagement des ports de plaisance et de pêche vers l'exemplarité, voire l'excellence environnementale, au travers des démarches de certification « ports propres » et « ports propres actifs en biodiversité », par l'installation de dispositifs innovants de restauration écologique (tels les « biohuts » installés en 2019 au port de Cap d'Ail» - habitats artificiels permettant d'abriter et de développer des larves de poissons-).
- Améliorer, adapter les infrastructures, les équipements, les services portuaires pour mieux répondre aux enjeux environnementaux et économiques (notamment, réalisation d'un point propre au port du Cros-de-Cagnes).
- Optimiser les équipements portuaires en énergie propre (bornes pour véhicules électriques...).
- Favoriser l'adaptation de l'outillage portuaire à la transition écologique des navires à passagers (ferries, navires de croisières), voire de grandes unités de yachts.
- Mettre en place sur le port de Nice des groupes électrogènes mobiles fonctionnant au GNL (gaz naturel liquéfié) ou à l'hydrogène, sous réserve des résultats de l'étude de faisabilité préalablement lancée en 2019.

## 5.9 Le budget annexe de la régie des MIN d'Azur

| En K€                               | Est. 2019 | 2020  | 2021   | 2022   |
|-------------------------------------|-----------|-------|--------|--------|
| Produits de gestion (A)             | 4 392     | 4 140 | 5 055  | 9 038  |
| Charges de gestion (B)              | 4 025     | 4 128 | 3 615  | 4 904  |
| Résultat de gestion (A – B)         | 367       | 12    | 1 440  | 4 134  |
| <i>En % des produits de gestion</i> | 8%        | 0%    | 28%    | 46%    |
| +/- Résultat financier              |           | -21   | -308   | -1 488 |
| +/- Résultat exceptionnel           | -1 070    | 90    | 20     | 10     |
| +/- Provisions, cessions et IS      | -180      | 80    |        |        |
| = Capacité d'autofinancement brute  | -883      | 161   | 1 152  | 2 656  |
| <i>En % des produits de gestion</i> | -20%      | 4%    | 23%    | 29%    |
| - Annuité en capital de la dette    |           |       | -1 067 | -2 560 |
| = Capacité d'autofinancement nette  | -883      | 161   | 85     | 96     |

|                             |  |       |        |        |
|-----------------------------|--|-------|--------|--------|
| Stock des emprunts au 31/12 |  | 1 400 | 63 569 | 61 009 |
|-----------------------------|--|-------|--------|--------|

Les efforts engagés par la Régie des MIN d'Azur pour maintenir le développement des entreprises usagers du MIN (grossistes, exploitants agricoles, services, acheteurs) en vue de son prochain transfert se poursuivent.

Toutefois, compte tenu du transfert prochain sur un nouveau site, les locaux du MIN non-occupés ne sont plus proposés en commercialisation. Le taux d'occupation est donc en baisse.

Dès lors ce sont les activités annexes de la Régie des MIN, notamment l'accueil d'actions évenementielles, qui sont privilégiés.

Parallèlement, la Régie recherche des économies de gestion et un meilleur taux de refacturation des charges générales (eau, énergie, surveillance, collecte des déchets) et organise ses effectifs afin de garantir un maintien du niveau de service.

L'activité générale des entreprises de commerce de gros de produits alimentaires et horticoles sur le MIN est à la hausse, tant en tonnage qu'en chiffres d'affaires.

Enfin, s'agissant de la nouvelle plateforme horticole et agricole qui sera réalisée sur le terrain de la Baronne sur la commune de La Gaude, sa livraison est prévue pour le dernier trimestre 2021.

## 5.10 Le budget annexe de la régie du Centre formation des apprentis

| En K€                               | Est. 2019 | 2020  | 2021  | 2022  |
|-------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| Produits de gestion (A)             | 5 499     | 5 209 | 5 224 | 5 239 |
| Charges de gestion (B)              | 5 315     | 5 196 | 5 211 | 5 226 |
| Résultat de gestion (A - B)         | 184       | 13    | 13    | 13    |
| <i>En % des produits de gestion</i> | 3%        | 0%    | 0%    | 0%    |
| +/- Résultat financier              | -10       | -10   | -10   | -10   |
| +/- Résultat exceptionnel           | -3        | -3    | -3    | -3    |
| +/- Provisions, cessions            | 0         | 0     | 0     | 0     |
| = Capacité d'autofinancement brute  | 171       | 0     | 0     | 0     |
| <i>En % des produits de gestion</i> | 3%        | 0%    | 0%    | 0%    |
| - Annuité en capital de la dette    | -120      | 0     | 0     | 0     |
| = Capacité d'autofinancement nette  | 51        | 0     | 0     | 0     |
|                                     |           |       |       |       |
| Stock des emprunts au 31/12         | 0         | 0     | 0     | 0     |

L'apprentissage et la formation continue connaissent une réforme profonde, l'objectif du gouvernement étant de faire de l'apprentissage une filière d'excellence, d'amener les entreprises à se mobiliser et les jeunes à choisir la voie de l'alternance.

Le CFA de la Métropole Nice Côte d'Azur anticipe ces mutations tout en conduisant son développement en fonction des besoins en matière de qualification et de recrutement du monde économique de notre territoire, et d'insertion socio professionnelle des jeunes.

L'objectif du CFA est d'appliquer les engagements pris par son organisme gestionnaire, la Métropole Nice Côte d'Azur, et de passer le cap de cette première année de mise en œuvre de la réforme tout en veillant à la maîtrise des coûts de fonctionnement.

## 6. Le financement des priorités pour 2019-2022 et la politique en matière d'emprunt

### 6.1 Les financements extérieurs

La Métropole est déterminée à poursuivre l'optimisation de ses sources de financements extérieurs pour soutenir ses projets d'investissement.

#### 6.1.1. Le contrat de plan Etat-Région

L'Etat et la Région ont souhaité investir plus de 1,8 milliard d'euros dans le Contrat de plan Etat-région) CPER 2015-2020 Co-signée en date du 16 février 2017, la convention spécifique d'application identifie les opérations inscrites au CPER et cofinancées par la Métropole Nice Côte d'Azur. Au regard des enjeux territorialisés, il s'agit principalement d'opérations inscrites dans les priorités II, III, et V du CPER et pour lesquelles la Métropole n'est pas en maîtrise d'ouvrage.

A ce jour, elle a permis de financer différentes opérations :

- Portée par l'Université Nice Côte d'Azur, l'opération emblématique IMREDD labellisée Campus prometteur et l'installation de cette plateforme technologique au sein de l'Ecovallée. Le volet immobilier inscrit à hauteur de 6,75 millions d'euros de la Région et 8,25 millions d'euros de l'Etat a bénéficié d'une subvention complémentaire de 3 millions d'euros (Approbation de l'avenant 4 du CPER par délibération n°18-36 du 16 mars 2018 du CR portant sur le transfert des crédits CPER ETAT et REGION initialement affectés à l'opération CAMPUS SANTE VIEILLISSEMENT CANCER (1 million d'euros Etat et 2 millions d'euros Région).
- Le raccordement de la Voie Mathis à l'autoroute A8 s'intègre dans un vaste programme de développement et de réhabilitation de ce secteur en devenir avec 6 millions d'euros de la Région votés en juillet 2017 et 8,7 millions d'euros de l'Etat en mai 2018. Les travaux d'aménagement lancés le 15 juillet 2019 ont pour objectif de relier la sortie ouest de la voie Mathis à l'entrée A8 par un souterrain permettant de désengorger la circulation dans le secteur de la gare Saint-Augustin. Ces travaux en deux phases prendront fin en 2024.
- L'Avenant 2 voté en mars 2019 au CPER 2015-2020 entre la Région et le Département a acté une subvention du Département des Alpes-Maritimes de 1 million d'euros sur l'opération Voie structurante de la plaine du Var (dite voie des 40 mètres).

Le tableau de financement de l'opération :

| Libellé de l'opération                                                        | Coût total<br>(M€ HT) | Etat<br>(M€) | Région<br>(M€) | CD 06<br>(M€) | Autres<br>(M€) |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
| <i>Voie structurante de la Plaine du Var (dite Nord-Sud ou des 40 mètres)</i> | 45,80                 | 0,00         | 11,00          | 0,00          | 34,80*         |

\* dont Département des Alpes-Maritimes : examen dans le cadre des aides aux collectivités territoriales

Est ainsi remplacé par le tableau suivant :

| Libellé de l'opération                                                        | Coût total<br>(M€ HT) | Etat<br>(M€) | Région<br>(M€) | CD 06<br>(M€) | Autres<br>(M€) |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
| <i>Voie structurante de la Plaine du Var (dite Nord-Sud ou des 40 mètres)</i> | 45,80                 | 0,00         | 11,00          | 1,00          | 33,80*         |

- Ce CPER a permis le financement à hauteur de 15 millions d'euros dans le CPER 2015-2020 du Pôle d'Echanges Multimodal de Saint Augustin. En complément de ce premier volet concernant les infrastructures ferroviaires, la création d'une gare routière (phase 1) pour un coût global de 22,3 millions d'euros sera financée dans le cadre de l'axe III.3 Aménagement et mise en accessibilité des PEM, à hauteur de 4 millions d'euros Etat / 3,4 millions d'euros Région / 1 millions d'euros du Département des Alpes-Maritimes / 2 millions d'euros EPA / 2, 1 millions d'euros VDN / 9,4 millions d'euros NCA.
- Une nouvelle génération de CPER doit intervenir dès 2021. Elle fera l'objet d'échanges entre Métropoles et Régions pour une signature prévisionnelle à l'automne 2020 pour s'articuler avec la nouvelle période de programmation européenne (2021-2027). Il est à noter l'ouverture à de nouvelles thématiques en fonction des discussions (santé, tourisme, culture, sport, agriculture...) et la prolongation du volet mobilité pour deux ans pour mener à bien les projets inscrits dans les actuels CPER. Des projets « santé » pourront être contractualisés : Maisons de santé, lien avec la recherche, etc.

Dans le cadre de la programmation du CPER au fil de l'eau, à mesure de leur avancement, des financements sont attendus pour plusieurs projets sélectionnés en 2019 :

- Les projets inscrits dans les plans d'action et de prévention inondation (PAPI) (100 000 €) ;
- Les projets développés dans les zones Natura 2000 (70 000 €) ;
- L'étude d'amélioration de l'accessibilité à la vallée du Paillon (35 000 €) ;

- Le développement de la stratégie et des actions du CEEI (200 000 €) ainsi, que le développement de la stratégie du Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation (CEEI) accompagnant la labélisation « SUD LAB ».

#### 6.1.2. Dotation de Soutien à l'Investissement Local et le pacte Etat-Métropole

Voté en 2017 et financé par le Fonds de Soutien à l'Investissement Public Local (SIPL), le pacte métropolitain d'innovation de la Métropole Nice Côte d'Azur a permis de flécher 8,2 millions d'euros pour un ensemble de projets innovants du territoire métropolitain sur la thématique "ville intelligente et mobilités" parmi lesquels :

- Le soutien aux thématiques innovantes de recherche technologique du CEA Tech (800 000 €) ;
- Le déploiement du réseau WIFI dans le tramway (1 440 000 €) ;
- Le développement d'une plateforme des objets connectés (964 000 €) ;
- L'éclairage public intelligent (400 000 €) ;
- L'acquisition d'un système de télédétection par laser (LIDAR) multi-usage et élargie avec génération des produits associés (560 000 €) ;
- L'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière avec l'Italie et Monaco (38 000 €) ;
- Le CEEI 2.0 Bâtiment Totem de l'Innovation (800 000 €).

Près de 5 millions d'euros ont été consommés en 2018 sur l'enveloppe de 8,2 millions d'euros allouée.

En 2018, l'Etat a simplifié son intervention au titre du soutien à l'investissement public local et fléché des crédits sur la mobilité.

Après deux dossiers programmés en 2018 concernant le Pôle d'Echanges Multimodal de Nice Saint-Augustin (gare raisonnée 992 000 € ; gare routière 4 millions d'euros et la convention de 3 millions d'euros au titre du SIPL 2018.pour le Pôle d'Echanges Multimodal de Cagnes-sur-Mer, l'année 2019 a vu le dépôt de trois dossiers mais seul l'aménagement de court terme du Paillon a été programmé (290 000 €).

#### 6.1.3. Soutien de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Région Sud soutient la Métropole à travers un nouveau Contrat Régional d'Equilibre Territorial (CRET) qui s'articule autour du plan Climat voté par la Région en octobre 2017 sur les axes suivants : écomobilité, région zéro carbone, moteur de croissance, préservation du patrimoine naturel et bien-vivre en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Signé le 15 décembre 2018, le CRET 2 de la Métropole a fléché 30 projets pour un montant de subvention global de 46 929 128 €.

Parmi les projets majeurs de la Métropole programmés au titre du CRET 2 : la Trame verte (2,69 millions d'euros), la ligne 3 du tramway (1,7 millions d'euros), le PEM Gare routière Saint-Augustin (3 millions d'euros), le MIN (9,75 millions d'euros), la redynamisation des Studios de la Victorine (1,7 millions d'euros), mais également l'aménagement des cœurs de village (2,86 millions d'euros), la végétalisation de la promenade des Anglais (2,8 millions d'euros). De plus, la Métropole sollicitera d'autres financements auprès de la Région en 2020, dans l'ensemble de ses domaines de compétence, conformément aux cadres d'intervention en vigueur et en réponse et aux appels à projets.

Le dispositif des OIR – Opération d'intérêt Régional - accompagne déjà les projets Maison Sport Santé, Redynamisation des Studios de la Victorine dans la recherche de financements Public/Privé. Le futur Palais des Expositions sera identifié auprès des services de la Région pour bénéficier d'un accompagnement similaire de l'agence régionale de développement économique RisingSud.

#### 6.1.4. L'accord partenarial avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

La Métropole Nice Côte d'Azur et l'ADEME souhaitent, au travers d'un accord partenarial, développer une stratégie conjointe en matière de transition énergétique sur la période 2018-2021.

Dans le cadre de cet accord signé le 8 novembre 2018, l'ADEME apporte son expertise régionale et nationale dans ses différents champs de compétence. Elle mobilise le fonds chaleur et le fonds déchets pour le financement de projets, animera, orientera et soutiendra financièrement la recherche & développement et l'innovation dans ses domaines d'intervention (énergies renouvelables, efficacité énergétique, air, économie circulaire, sols, etc.).

Une annexe opérationnelle précise les projets sur une période de 3 ans et un Contrat d'Objectif Territorial Energie Climat (COTEC) sera voté en octobre 2019 portant sur une aide maximale de 400 000 euros sur la période, pour des études et actions de sensibilisation et de communication sur cette thématique.

#### 6.1.5. Les fonds européens

En 2019, 36 opérations métropolitaines étaient en cours de réalisation bénéficiant de 8,2 millions d'euros de subventions européennes programmées depuis 2015 sur différents programmes : PO FEDER, PDR FEADER, MARITTIMO, INTERREG EUROPE, ALCOTRA, URBACT, H2020, ERASMUS+ FSI.

| Nom du projet                                                      | Montant UE obtenu | Programme          |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|
| NATUREFORCITY LIFE                                                 | 110 K€            | LIFE               |
| PRACTICIES                                                         | 103 K€            | H2020              |
| Deux stations tramway quartier des moulins                         | 2 040 K€          | PO FEDER ITI       |
| ReUseHeat                                                          | 43 K€             | H2020              |
| Mobilité de l'enseignement CFA                                     | 35 K€             | ERASMUS            |
| Mobilité des apprentis CFA                                         | 26 K€             | ERASMUS            |
| Animation et VTT espace valléen                                    | 274 K€            | POIA               |
| IRIS                                                               | 1 471 K€          | H2020              |
| RUMBLE                                                             | 168 K€            | MARITTIMO          |
| ALPSIB                                                             | 143 K€            | ALPINE SPACE       |
| URBAN WASTE                                                        | 170 K€            | H2020              |
| SMART DESTINATION 2                                                | 238 K€            | MARITTIMO          |
| Recyclerie des Moulins                                             | 390 K€            | PO FEDER ITI       |
| Analyse des friches sur les secteurs d'intérêt agricole            | 72 K€             | PDR FEADER         |
| NATURA 2000 - Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise           | 172 K€            | PDR FEADER         |
| NATURA 2000 3 SITES Brec d'Utelle, Gorges de la Vésubie, Mont Vial | 182 K€            | PDR FEADER         |
| PACTESUR (investissement Promenade des Anglais)                    | 481 K€            | FSI                |
| TROPA VERDE                                                        | 59 K€             | URBACT             |
| COORDINATION<br>PITER ALPIMED                                      | 289 K€            | ALCOTRA            |
| ALPIMED INNOV                                                      | 10 K€             | ALCOTRA            |
| ALPIMED PATRIM                                                     | 192 K€            | ALCOTRA            |
| ALPIMED CLIMA                                                      | 50 K€             | ALCOTRA            |
| ALPIMED MOBIL                                                      | 102 K€            | ALCOTRA            |
| CLIP COORDCOMM                                                     | 59K€              | ALCOTRA            |
| CLIP CIRCUITO                                                      | 246 K€            | ALCOTRA            |
| PROSOL COORD-COM                                                   | 25 K€             | ALCOTRA            |
| PROSOL SENIORS                                                     | 59 K€             | ALCOTRA            |
| PROSOL WE PRO                                                      | 4 K€              | ALCOTRA            |
| PROSOL FEMMES                                                      | 257 K€            | ALCOTRA            |
| PAYSAGES PAYSAIMABLES                                              | 102 K€            | ALCOTRA            |
| PROBIODIVALP GEOBIODIV                                             | 62 K€             | ALCOTRA            |
| BIODIVALP BIODIV' CONNECT                                          | 118K€             | ALCOTRA            |
| BIODIVALP PROBIODIV                                                | 17K€              | ALCOTRA            |
| PACE FAIRE CONNAITRE                                               | 13K€              | ALCOTRA            |
| MITO EXPERIENCES OUTDOOR                                           | 150K€             | ALCOTRA            |
| Blue Green City                                                    | 325 K€            | INTERREG<br>EUROPE |

Outre ces projets en cours, 7 dossiers déposés sont en attente de programmation notamment le WIFI dans les bus, la renaturation de la Cagne, deux opérations transfrontalières dans le cadre du programme ALCOTRA, ou encore un projet déposé au titre du programme H2020.

Dans le cadre de l'Investissement Territorial Intégré (ITI) du Programme Opérationnel FEDER-FSE PACA, qui bénéficie aux deux quartiers prioritaires de la politique de la ville (Ariane/le Manoir et Les Moulins/Point du jour) avec une enveloppe dédiée de 4,8 millions d'euros à consommer d'ici 2020, des nouvelles demandes de financement vont être déposées fin 2019 par exemple pour la recyclerie de l'Ariane (sur le modèle de celle des Moulins déjà financée).

Il s'agira donc en 2020 pour la Métropole de poursuivre la recherche de nouveaux financements en cette fin de période de programmation 2014-2020 mais aussi de gérer au mieux les subventions obtenues.

L'autre priorité de 2020 sera de participer aux concertations lancées par les autorités de gestion et la Commission européenne pour la préparation des programmes 2021-2027.

En plus de tous ces financements, la Métropole gère une subvention globale FSE pluriannuelle pour financer les opérations du plan local insertion et emploi. Au total, la Métropole a atteint en 2019 une subvention de 816 000 € et en 2020, fera une demande d'un montant équivalent afin de réaliser ses actions

#### 6.1.6. Les cessions immobilières

Le Conseil métropolitain du 12 juillet 2019 a approuvé la cession à la Banque des Territoires (Groupe Caisse des Dépôts et Consignations) de 4 des 5% des parts détenus par la Métropole Nice Côte d'Azur au sein du capital de la Société des Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), soit 5920 actions au prix de 81 millions d'euros.

Conformément à ce qui avait été indiqué dans les précédents débats sur les orientations budgétaires et dans les précédents budgets, cette vente des parts sociales de l'aéroport va permettre de financer une partie des investissements prévus entre 2018 et 2020.

Plus largement, cette cession permet de contribuer à la baisse de l'endettement de la Métropole et à une fiscalité maîtrisée.

## 6.2 Les recettes fiscales

Pour la troisième année consécutive, les taux de la fiscalité métropolitaine diminueront après près de 10 % de baisse en 2018, 10 % à nouveau en 2019, le taux de la TEOM diminuera de près de 5 % en 2020 pour porter son taux à 8,46 %.

En 2019, la Métropole avait déjà l'un des taux les plus faibles du département avec 8,90 % contre :

- 9,50 % à Antibes,
- 12,25 % à Cannes,
- Ou encore 13 % à Menton.

En 2020, cette nouvelle baisse devrait permettre à la Métropole Nice Côte d'Azur d'avoir l'un des taux les plus faibles des grandes villes de France avec 8,46 % contre :

- 16,88 % à Lille,
- 16,51 % à Marseille,
- 11,09 % à Toulouse,
- Ou encore 10,41 % à Strasbourg.

Au cours des années à venir, la Métropole envisage de maintenir à leur niveau actuel ses taux :

- de Taxe d'Habitation,
- de Taxe Foncière sur le Propriétés Bâties et non Bâties.

Sous réserve des votes des taux 2020 par les autres collectivités, Nice Côte d'Azur devrait donc rester parmi les métropoles les moins imposées de France. En 2019, elle disposait ainsi :

- Du troisième taux de taxe d'habitation le plus faible des grandes villes de France juste derrière la Métropole de Lyon et celle d'Orléans.
- D'un taux de cotisation foncière des entreprises de 28,88 % plus faible que la moyenne des grandes villes de France et notamment que Bordeaux (35,06 %), Toulouse (36,58 %) ou encore Montpellier (36,58 %).
- D'une taxe sur le foncier non bâti, la plus faible des grandes villes de France avec un taux de 1,47 %.

## 6.3 Les dotations et le fonds de péréquation des ressources communales et intercommunales (FPIC)

La dotation globale de fonctionnement (DGF) constitue le principal concours financier de l'Etat perçu par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Après une baisse drastique des dotations de 2014 à 2017 (montant de la DGF métropolitaine ramené de 88 835 707 € à 59 499 275 €, soit une réduction de 37 % du principal concours

financier), le gouvernement actuel s'est engagé, dans le cadre de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022, à garantir la stabilité du produit de DGF.

L'Etat verse également à la Métropole des attributions de compensation de fiscalité, consécutives à des décisions prises au niveau national et qui impactent négativement les recettes des collectivités et établissements publics locaux.

Pour 2020, le montant des compensations fiscales est estimé à près de 9,8 millions d'euros répartis comme suit :

- Dotation de compensation de réforme de la taxe professionnelle, pour 0,3 million d'euros ;
- Compensations d'exonération de contribution économique territoriale (cotisation foncière des entreprises et cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises), pour 2,4 millions d'euros ;
- Compensations d'exonération de taxe d'habitation, pour 7,1 millions d'euros.

Enfin, le fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC), créé par la loi de finances pour 2012, vise à redistribuer les ressources des ensembles intercommunaux.

La contribution de la Métropole au FPIC est estimée pour les années 2020 et 2021 à près de 3,8 millions d'euros.

La contribution de la Métropole au FPIC depuis l'origine est retracée dans le tableau suivant :

| Année | 2013    | 2014    | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      |
|-------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| FPIC  | 248 027 | 823 851 | 1 028 962 | 2 195 455 | 3 071 270 | 3 104 643 | 5 637 183 |

## 6.4 La gestion active des emprunts

### 6.4.1. La structure de l'encours

L'encours prévisionnel consolidé des emprunts de la Métropole au 1er janvier 2020 s'établit à 1 594 millions d'euros et présente les caractéristiques suivantes :

- Un recours à des prêteurs diversifiés, puisque l'encours de la dette se répartit autour des groupes bancaires suivants :

| Prêteur                                | CRD au 01/01/2020 | % du CRD |
|----------------------------------------|-------------------|----------|
| SFIL- CAFFIL-LBP                       | 327,2 M€          | 20,53 %  |
| Caisse des Dépôts et Consignations     | 301,5 M€          | 18,92 %  |
| Groupe BPCE                            | 291,7 M€          | 18,30 %  |
| BEI Banque Européenne d'Investissement | 255,8 M€          | 16,05 %  |
| Groupe Crédit Agricole- LCL            | 159,0 M€          | 9,98 %   |
| ARKEA                                  | 99,7 M€           | 6,26 %   |
| Société Générale                       | 49,7 M€           | 3,12 %   |
| Deutsche Pfandbriefbank AG             | 43,0 M€           | 2,70 %   |
| Autres prêteurs                        | 66,1 M€           | 4,15 %   |
| Ensemble des prêteurs                  | 1 593,7 M€        | 100,00 % |

- Une sécurisation totale des emprunts puisque 99,45 % de l'encours de la Métropole est classé en 1A dans la charte de bonne conduite et 0,55 % en 1B ou 1C.

Ainsi, le stock d'emprunts de la Métropole est en adéquation avec les recommandations contenues dans la circulaire du 25 juin 2010 et avec le décret du 30 août 2014 encadrant le recours à l'emprunt des collectivités. La classification des risques que peut contenir la dette d'une collectivité s'appuie sur deux axes d'évaluation du risque, comme indiqué dans la matrice ci-dessous :

Charte de bonne conduite : classification des risques

Indices sous-jacents

|    |                                                                                   |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | INDICES ZONE EURO                                                                 |
| 2  | INDICES INFLATION FRANÇAISE OU INFLATION ZONE EURO<br>OU ÉCARTS ENTRE CES INDICES |
| 3  | ÉCARTS D'INDICES ZONE EURO                                                        |
| 4  | INDICES HORS ZONE EURO, ÉCART D'INDICES DONT L'UN<br>EST UN INDICE HORS ZONE EURO |
| 5  | ÉCART D'INDICES HORS ZONE EURO                                                    |
| 6* | INDEXATIONS NON AUTORISÉES DANS LE CADRE DE LA CHARTE<br>(TAUX DE CHANGE...)      |

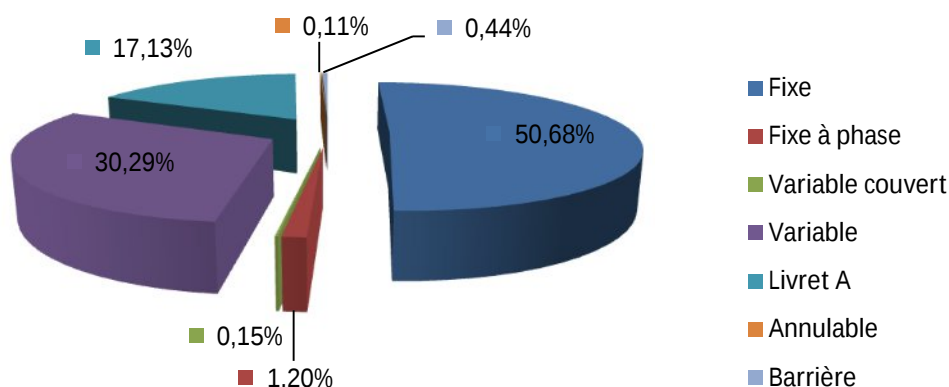
Structures

|    |                                                                                                                                                                                                     |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A  | ÉCHANGE DE TAUX FIXE CONTRE TAUX VARIABLE OU INVERSEMENT. ÉCHANGE<br>DE TAUX STRUCTURÉ CONTRE TAUX VARIABLE OU TAUX FIXE (SENS UNIQUE).<br>TAUX VARIABLE SIMPLE PLAFONNÉ (CAP) OU ENCADRÉ (TUNNEL). |
| B  | BARRIÈRE SIMPLE. PAS D'EFFET DE LEVIER                                                                                                                                                              |
| C  | OPTION D'ÉCHANGE (SWAPTION)                                                                                                                                                                         |
| D  | MULTIPLICATEUR JUSQU'À 3 ; MULTIPLICATEUR JUSQU'À 5 CAPÉ                                                                                                                                            |
| E  | MULTIPLICATEUR JUSQU'À 5                                                                                                                                                                            |
| F* | STRUCTURES NON AUTORISÉES PAR LA CHARTE<br>(CUMULATIF, MULTIPLICATEUR > 5...)                                                                                                                       |

SOURCE : CHARTE DE BONNE CONDUITE ENTRE LES ÉTABLISSEMENTS BANCAIRES ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

\* : HORS CHARTE

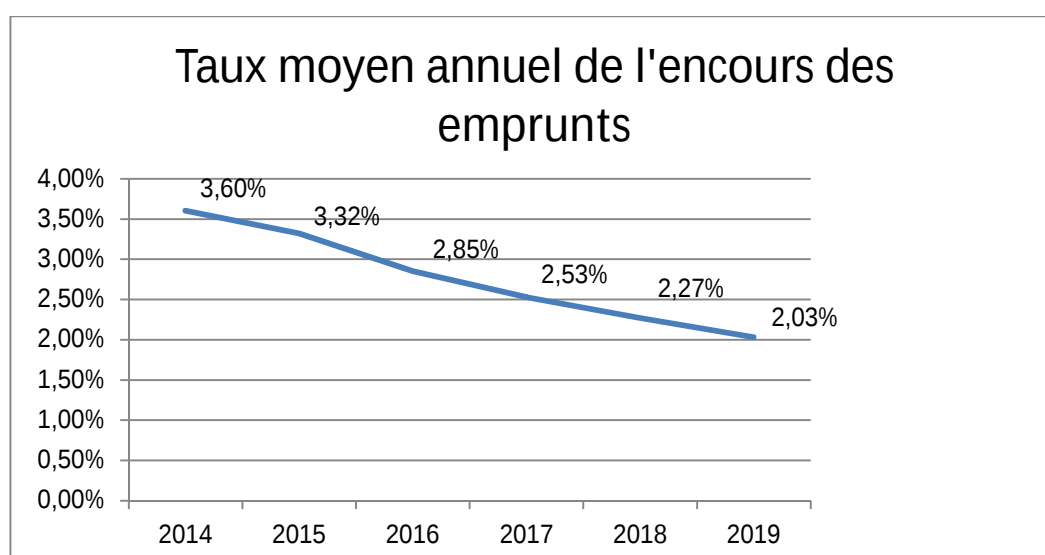
- L'encours présente un risque d'exposition faible, avec 48 % de taux variable, dont 63 % en Euribor et 36 % adossé à du Livret A, et ne comporte aucun emprunt structuré à risque.



- La durée résiduelle moyenne des emprunts détenus s'établit à 18 ans et 5 mois.

| Capital restant dû (CRD) | Taux moyen (Ex/Ex, Annuel) | Durée de vie résiduelle moyenne | Durée de vie moyenne | Nombre de contrats |
|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------|--------------------|
| 1 593,7 M€               | 2,03 %                     | 18 ans et 5 mois                | 10 ans et 8 mois     | 279                |

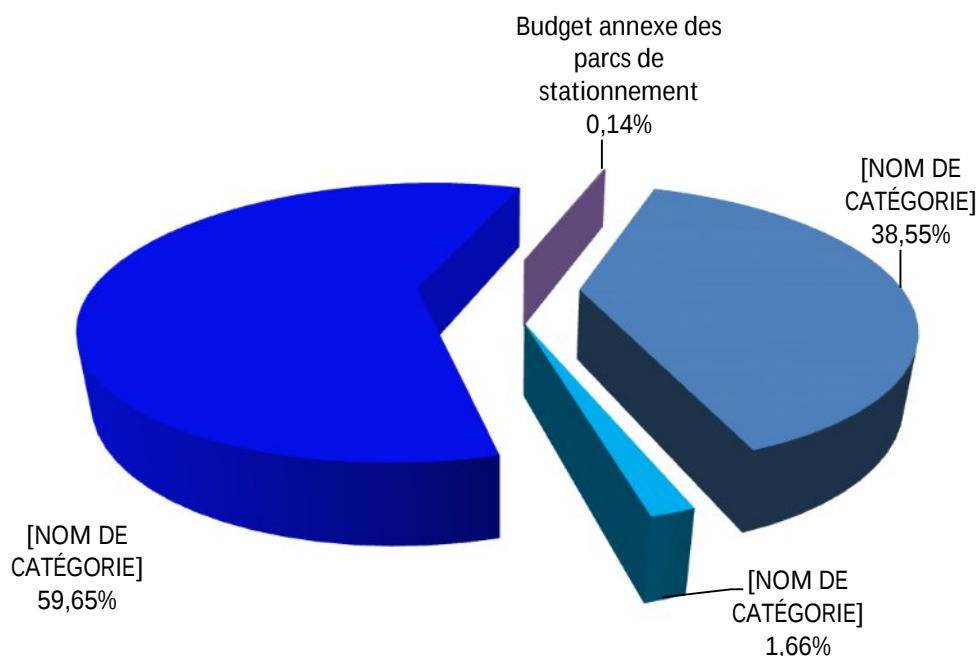
- Grâce à la politique de gestion active des emprunts et des taux d'intérêt historiquement bas, le taux moyen continue de baisser pour la 6<sup>ème</sup> année consécutive et est estimé à 2,03 % au 31 décembre 2019.



Par budget, la répartition est la suivante :

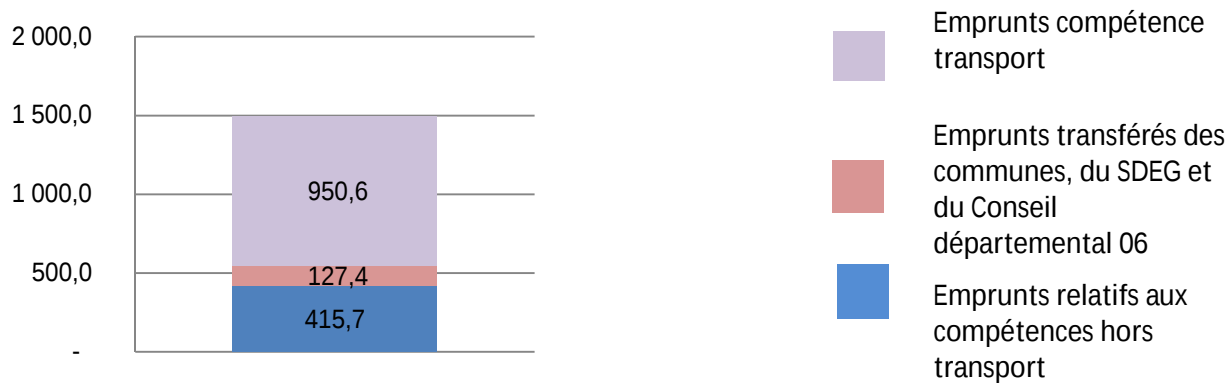
|                                                              | 2020              |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|
| Budget principal                                             | 614,4 M€          |
| Budget annexe des transports                                 | 950,6 M€          |
| Budget annexe de l'assainissement collectif et non collectif | 26,4 M€           |
| Budget annexe des parcs de stationnement                     | 2,3 M€            |
| <b>Total général</b>                                         | <b>1 593,7 M€</b> |

## Répartition de l'encours par budget



Par origine, la répartition est la suivante :

### Répartition de l'encours par origine en M€ au 01/01/2020



Par origine, l'annuité 2020 se décompose comme suit :

|                                                                                   | Annuités 2020                                                            | Capital             | Intérêts            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
|  | Emprunts compétence transport                                            | 37 400 000 €        | 17 600 000 €        |
|  | Emprunts transférés des communes, du SDEG et du Conseil départemental 06 | 25 600 000 €        | 4 350 000 €         |
|  | Emprunts relatifs aux compétences hors transport                         | 35 080 000 €        | 12 050 000 €        |
|                                                                                   | <b>TOTAL</b>                                                             | <b>98 080 000 €</b> | <b>34 000 000 €</b> |

#### 6.4.2. L'évolution de l'encours

L'encours prévisionnel, tous budgets confondus, se présente comme suit :

|                                                                        | 2018         | Est 2019     | 2020         | 2021         | 2022         |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Remboursement des emprunts                                             | 108 420 K€   | 91 875 K€    | 98 080 K€    | 100 507 K€   | 94 100 K€    |
| Mobilisation prévisionnelle annuelle de l'emprunt <sup>(2)</sup>       | 204 667 K€   | 200 166 K€   | 123 990 K€   | 126 250 K€   | 58 000 K€    |
| Flux net annuel (Mobilisation des emprunts-remboursement des emprunts) | 96 247 K€    | 108 291 K€   | 25 910 K€    | 25 743 K€    | - 36 100 K€  |
| Stock d'emprunts au 31/12 <sup>(1)</sup>                               | 1 489 351 K€ | 1 593 700 K€ | 1 619 610 K€ | 1 645 353 K€ | 1 609 253 K€ |

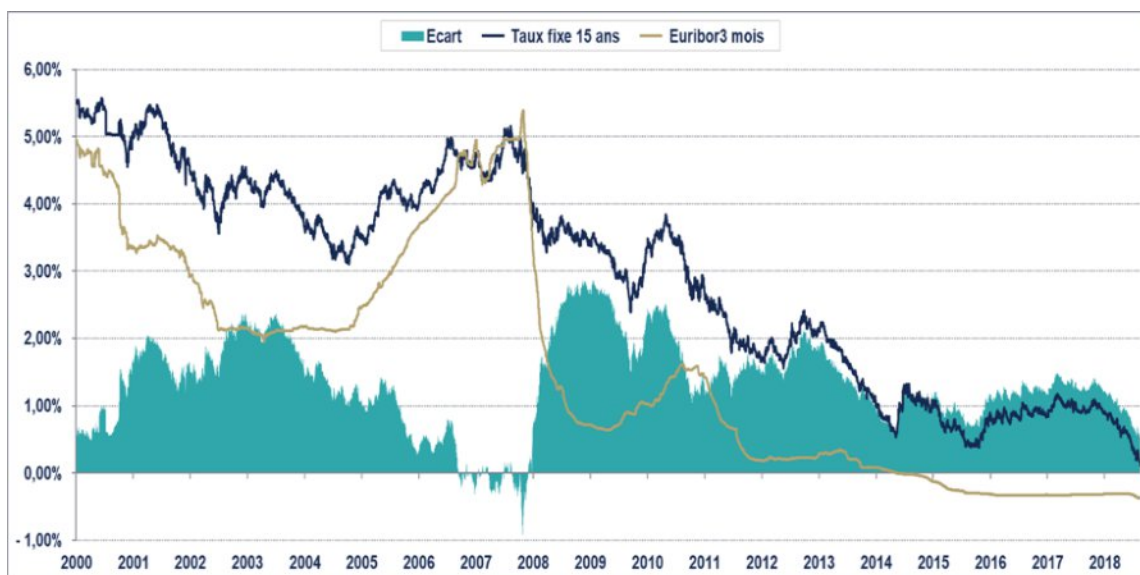
(1) Les résultats de la dette intègrent l'intégration de la dette du SDEG pour les compétences Eclairage public en 2017 et en prévision l'électrification pour 2020 et un transfert de l'encours du budget eau pour 3.45M€ au 31/12/2019 à la Régie eau d'Azur

(2) En 2021 est intégré pour 63.2 M€ le PPP du nouveau MIN d'Azur

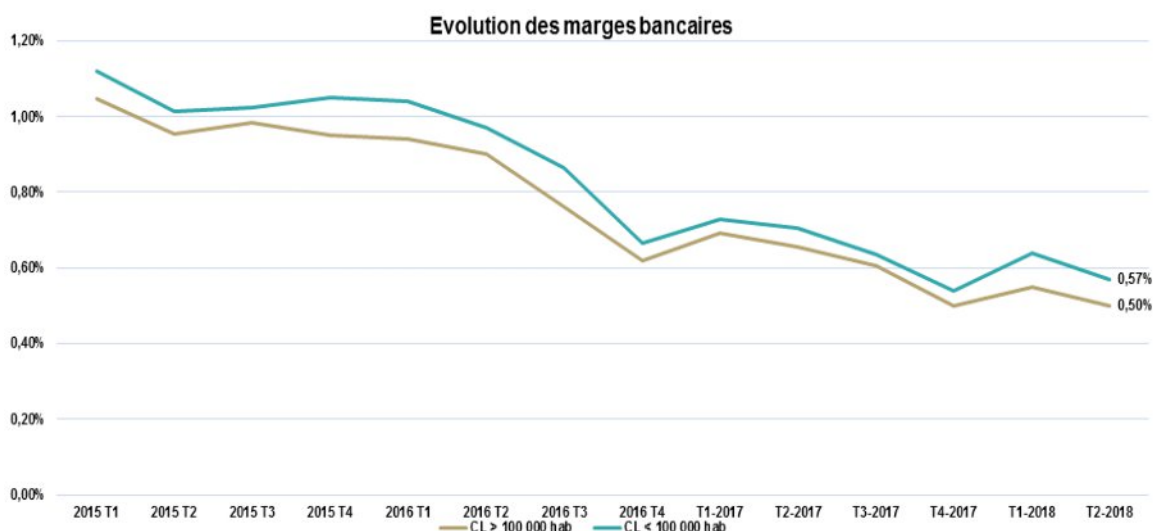
### 6.4.3. Prospective des évolutions de marché

Les taux sur les marchés financiers restent toujours historiquement bas, et les analystes n'entrevoient pas de hausse significative sur 2020. Les taux d'emprunt d'Etat français à 10 ans sont passés en territoire négatif pour la première fois mi-juin 2019.

Les niveaux actuels et anticipés de l'inflation et de la croissance, qui déterminent les taux, ne permettent pas d'envisager une remontée de ces taux.



Les marges bancaires (emprunts de maturités supérieures ou égales à 15 ans) ont continué de baisser légèrement sur 2019 depuis le plus haut atteint en 2012 (plus de 3 %).



Pour financer ses dépenses d'équipement 2020, la Métropole envisage de recourir à l'emprunt à hauteur de 122,59 millions d'euros, dont 34,2 millions d'euros sur le budget

principal et 88,39 millions d'euros sur le budget transport concernant la fin du financement des lignes 2 et 3 du tramway et l'achat de bus propres.

Compte tenu des informations de marchés exposées précédemment, ces financements seront orientés pour environ moitié taux fixe et taux variable.

Le remboursement des emprunts auprès des organismes bancaires s'établissant à 98 millions d'euros, le montant du flux net d'emprunt prévisionnel s'établirait à 25,8 millions d'euros.

Sur son budget principal, la Métropole continuera de s'inscrire bien au-delà des objectifs fixés dans le cadre du contrat financier passé avec l'Etat. Alors que son besoin de financement avait déjà diminué de 18 millions d'euros en 2018, cette trajectoire sera amplifiée en 2019 avec 19 millions d'euros (contre 15 millions d'euros contractualisés avec l'Etat) et en 2020 avec une nouvelle baisse de 24,5 millions d'euros.

## 7. La politique en matière de ressources humaines

Depuis l'exercice 2012, la Métropole poursuit une stratégie de maîtrise de la masse salariale, laquelle représente une part importante des dépenses de fonctionnement. Cette politique était indispensable dans le contexte de réduction drastique des contributions de l'Etat et de transfert de charges sans la totalité des ressources correspondantes.

Elle l'est tout autant, et même davantage, dans le cadre du contrat financier signé avec l'Etat, aux termes duquel, la Métropole Nice Côte d'Azur s'est engagée à limiter l'évolution de son budget de fonctionnement à « + 1,35% par an ».

Pour l'exercice 2020, la politique « ressources humaines » de la collectivité est structurée selon des objectifs qualitatifs, à savoir la mise en œuvre et le développement des actions et dispositifs exposés au sein de l'accord cadre sur le bien-être et la qualité de vie au travail, la promotion de l'égalité femmes-hommes, le développement de l'intelligence collective au sein de l'Administration, ou encore l'acquisition généralisée de compétences et expertises fortes.

Les crédits affectés à la masse salariale constituent la base du fonctionnement des services. La prévision budgétaire 2020 est réalisée en prenant en compte les dépenses obligatoires de portée nationale, les dépenses tenant à la politique des ressources humaines de la Métropole, les dépenses liées à la politique de création de nouveaux équipements et de développement des services proposés au public.

Les dépenses obligatoires nouvelles en 2020 : 0,45 millions d'euros :

- La poursuite de la mise en œuvre de l'accord PPCR (parcours professionnel carrière et rémunérations), avec pour 2019 la revalorisation des grilles indiciaires de nombreux grades de catégories A et C, dans diverses filières,
- Le maintien de la garantie individuelle de pouvoir d'achat (GIPA).

Les dépenses liées à la politique de la collectivité pour le bien-être au travail par la reconnaissance du travail et la prévention de la précarité : 0,96 millions d'euros

Il s'agit ici de la prévision de crédits permettant de maintenir à niveau constant les efforts de la collectivité en faveur de la progression de carrières des agents : avancements de grades, promotions internes, nominations après réussite à concours.

A noter la mise en œuvre de l'indemnité kilométrique vélo, qui doit permettre de favoriser l'usage du vélo pour les déplacements « domicile-travail », pour un coût prévisionnel de 24 000 €.

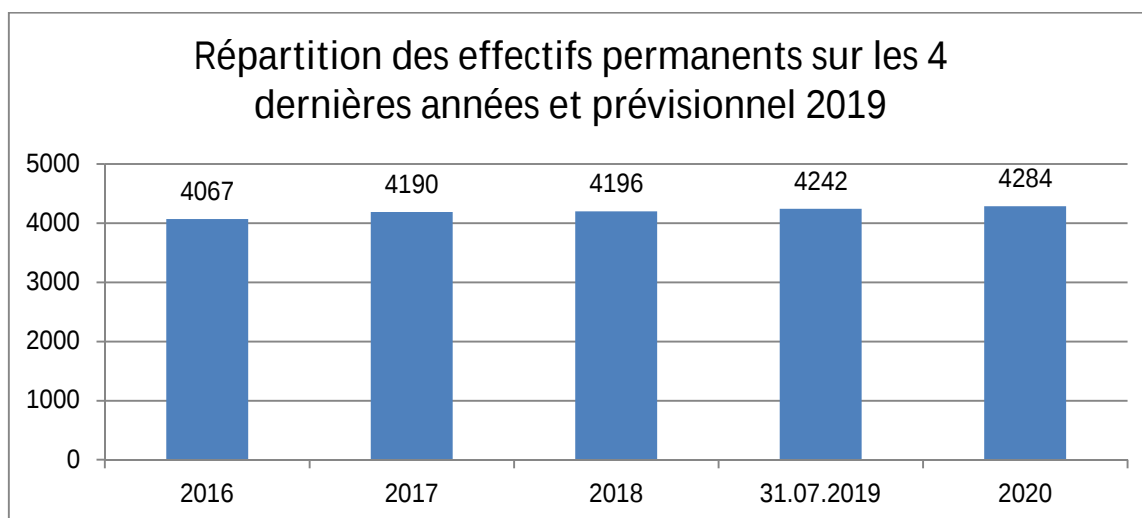
Les dépenses liées aux choix stratégiques de la collectivité d'assurer la maîtrise publique des services dont le développement est poursuivi (1,4 million d'euros) avec par exemple, le coût, en année pleine, de la reprise en régie du Centre de Régulation du Trafic Malraux (reprise de la quasi-totalité du personnel (9) et création de 3 postes en novembre 2019), soit 680 000 €.

### 7.1. Les effectifs de la Métropole – Evolution de 2015 à 2019 – Prévisionnel 2020

Notre établissement public s'est résolument engagé dans une stratégie de reprise en régie directe d'activités initialement déléguées au secteur privé, affirmant ainsi sa confiance dans les qualités professionnelles, l'expérience, la motivation et le sens du service public de ses agents. Les résultats en termes de satisfaction du public et de développement de la qualité du service ont été au rendez-vous.

Cette stratégie augmente toutefois mécaniquement les effectifs de la Métropole et ne doit pas faire oublier les efforts significatifs de maîtrise des effectifs qui ont engagés par la collectivité.

La répartition des effectifs permanents sur les 4 dernières années et le prévisionnel 2020



Les effectifs permanents ont connu une progression de 239 agents depuis 2016, tous budgets confondus (budget principal et annexes), laquelle s'explique par le double mouvement des transferts de compétence et de la mutualisation.

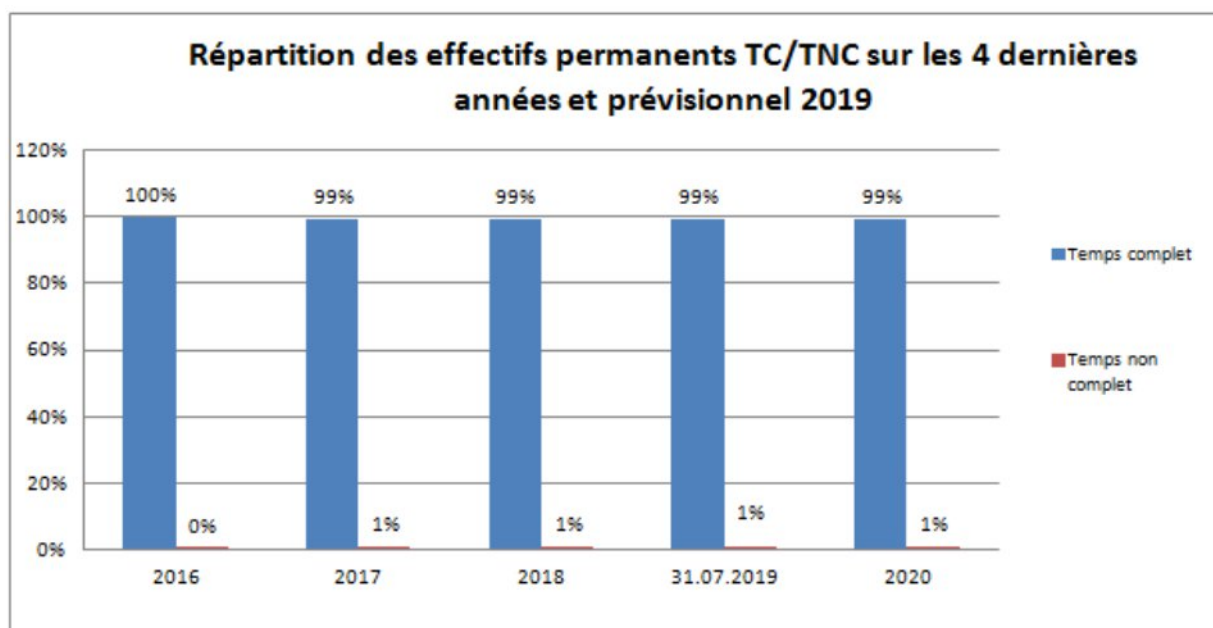
Au titre des transferts de compétence, on relève principalement le transfert d'agents au titre des compétences sociales (FSL) et de la compétence du Port de Nice, la reprise en gestion du Centre de formation des apprentis de Carros, le transfert d'agents municipaux au titre de la compétence Crématorium et cimetière d'intérêt métropolitain, ou encore la compétence Promotion du Tourisme au 1<sup>er</sup> janvier 2019, avec la création de l'Office de tourisme métropolitain (agents transférés par les communes membres, puis mis à disposition de l'Office de tourisme Métropolitain et des communes, à titre payant).

Au titre de la mutualisation, il faut noter la création de plus de 130 postes depuis 2016, par extension du périmètre de la mutualisation.

Cette progression des effectifs a été contenue au moyen de suppressions concomitantes de postes au cours des exercices 2016 à 2019, notamment par le biais de non-remplacements de départs à la retraite ou de départs pour mobilité, mutation ou démission.

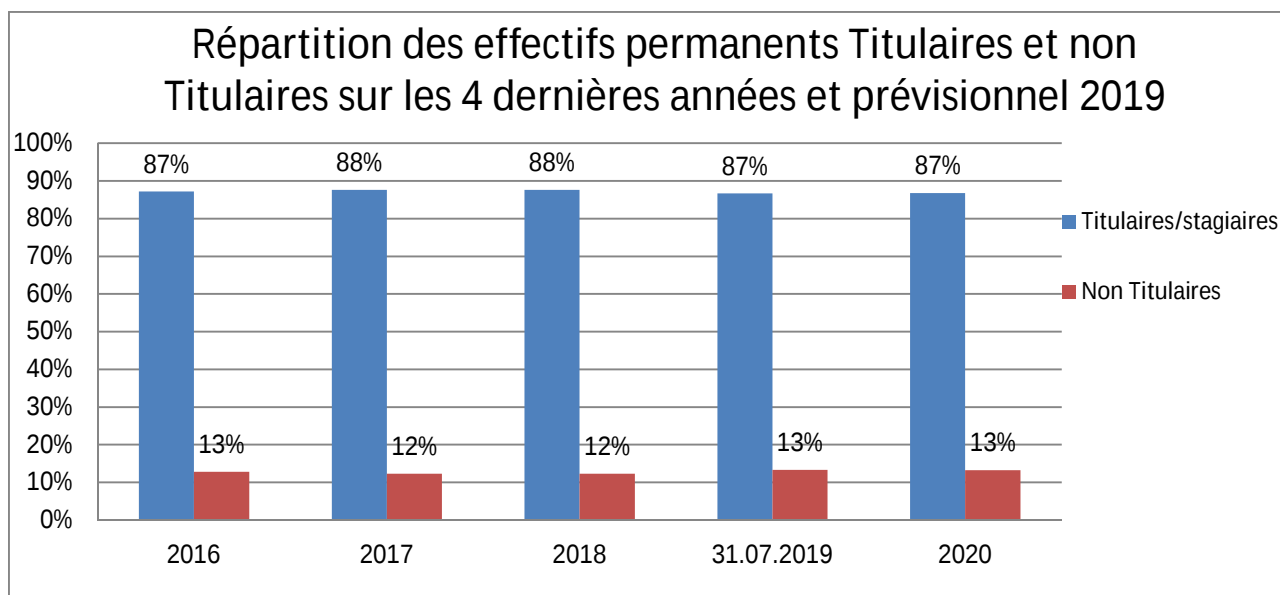
Pour l'exercice 2020, il est à noter une évolution à la hausse, du fait principalement des reprises en régie du Centre de Régulation du Trafic (cf. supra - 24 créations de postes), de nouvelles activités ou services mis en œuvre en fin d'année 2019 ou au cours de l'exercice 2020 (renforcement des effectifs de la Régie pour la gestion des déchets ménagers et assimilés, du pôle changement d'usage, du service Allo Mairie, création d'un poste de médiateur au sein de la DGA RH), ou encore de la gestion par la Métropole de nouveaux projets européens (2 créations prévues).

Répartition des effectifs permanents, temps complet/ temps non complet, sur les 4 dernières années et prévisionnel 2020



Cette répartition reste stable au regard des années comparées. La plupart des missions exercées par la Métropole explique la faible proportion des agents à temps non complet.

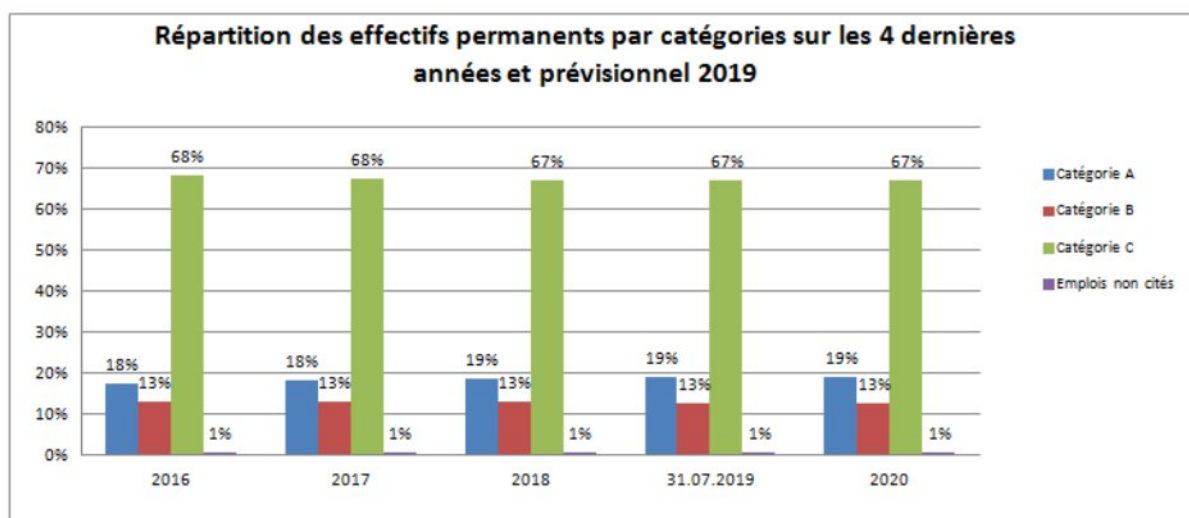
Répartition des effectifs permanents titulaires/non titulaires sur les 4 dernières années et prévisionnel 2020



Le pourcentage des agents non titulaires, rapporté au nombre des titulaires, reste stable.

Les conditions d'accès à certains grades se faisant exclusivement par concours, le recours à des agents non titulaires demeure obligatoire.

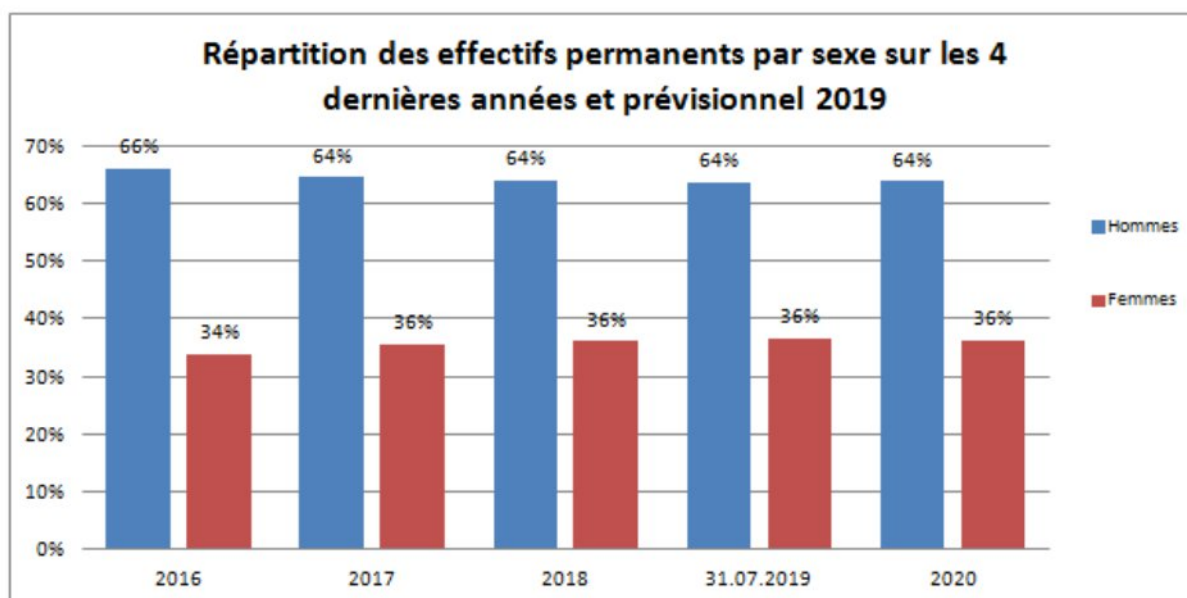
Répartition des effectifs par catégorie sur les 4 dernières années et prévisionnel 2020



La répartition des effectifs par catégorie reste stable, notamment s'agissant des agents des catégories A et B. Le transfert dans le périmètre des services communs des cadres des directions administratives et financières explique en grande partie ces pourcentages relativement élevés.

Pour mémoire, les services communs assurent les fonctions d'expertise et d'accompagnement nécessaires pour les services de la Métropole, ainsi que ceux de la ville de Nice et du CCAS de Nice, dans le domaine des activités fonctionnelles : conseil et expertise juridique, ressources humaines, finances, marchés publics, systèmes d'information, logistique, etc. Ils sont aussi sollicités par les régies pour leur expertise et maîtrise des procédures juridiques, financières et de commande publique.

#### Répartition des effectifs par sexe



La prédominance des hommes dans les effectifs de la collectivité reste forte, même si une légère baisse est enregistrée au regard de l'exercice 2016.

Cet écart s'explique par le fait que les activités opérationnelles exercées par la Métropole, notamment dans les secteurs des réseaux, exploitation de voirie, ou encore la collecte et gestion des déchets, font appel à des métiers aujourd'hui exercés presque exclusivement par des hommes.

Des actions sont conduites notamment par la Délégation à l'égalité Femmes/Hommes pour faire évoluer les mentalités, combattre les stéréotypes et promouvoir ces métiers prétendument « masculins » auprès des femmes.

## 7.2. Le temps de travail

L'accord cadre du 23 janvier 2012 fixe à 1607 heures la durée annuelle du temps de travail à la Métropole, après l'instauration de la journée de solidarité respectant ainsi le cadre légal.

- Temps de travail annuel : 1607 heures,
- Temps de travail hebdomadaire : 37 heures 30.

Les cycles de travail sont adaptés aux besoins des services notamment pour les directions collecte, assainissement, propreté urbaine et subdivisions métropolitaines.

Un dispositif de contrôle automatisé du temps de travail a été expérimenté à compter du 18 janvier 2016 dans la direction générale adjointe Ressources humaines. Le déploiement du dispositif est intervenu en 2017 dans plusieurs directions de la Métropole, et concernait plus de 1 500 agents en fin d'exercice.

L'outil a évolué au gré des propositions et des suggestions des agents, permettant d'aboutir à un dispositif fonctionnel, en adéquation avec les pratiques du quotidien. Au-delà de l'automatisation du décompte du temps de travail et de la comptabilisation des heures supplémentaires, il s'agissait de proposer aux agents une plus grande flexibilité dans la gestion de leur cycle de travail. En effet, le dispositif permet de mieux concilier vie personnelle et vie professionnelle en accordant plus de souplesse dans l'organisation de l'emploi du temps hebdomadaire, dès lors que l'agent est présent pendant les horaires obligatoires de présence (9h00-11h45 ; 14h00-16h30, 15h45 le vendredi). L'agent peut se constituer un crédit d'heures (5 heures mensuelles, qui passeront à 8 heures en octobre 2019) qu'il peut utiliser dans les plages variables.

C'est ainsi 1 792 agents de la Métropole qui seront concernés par ce dispositif à l'issue de l'exercice 2019, lequel continuera à être déployé en 2020.

## 7.3. Les traitements indiciaires et régimes indemnitaires de l'exercice 2020

| Catégorie des agents | Traitement indiciaire des agents titulaires et non titulaires, permanents et non permanents, en euros | Régime indemnitaire des agents titulaires et non titulaires, permanents et non permanents, en euros |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CATEGORIE A          | 26 481 870 €                                                                                          | 12 557 881 €                                                                                        |
| CATEGORIE B          | 13 508 455 €                                                                                          | 3 812 322 €                                                                                         |
| CATEGORIE C          | 59 018 563 €                                                                                          | 10 571 448 €                                                                                        |
| TOTAL                | 99 008 888 €                                                                                          | 26 941 651 €                                                                                        |

Les régimes indemnitaires attribués aux agents de la Métropole, toutes catégories confondues, représentent environ 21 % du montant des dépenses (traitement indiciaire et régime indemnitaire). Ce pourcentage reste stable par rapport aux années précédentes.

#### 7.4. Les avantages en nature

##### 7.4.1. Les titres restaurant

| Année | Nombre de TR distribués | Coût en €<br>(part patronale) |
|-------|-------------------------|-------------------------------|
| 2015  | 737 431                 | 3 539 669 €                   |
| 2016  | 741 177                 | 3 557 650 €                   |
| 2017  | 758 431                 | 3 640 472 €                   |
| 2018  | 745 904                 | 3 580 339 €                   |
| 2019  | 768 266                 | 4 124 333 €                   |

La valeur faciale du ticket restaurant était fixée à 8 euros depuis 2011. Depuis février 2019, celle-ci est dorénavant de 9 euros par titre. L'accès à ce support est toujours étendu à l'ensemble des agents. Cette mesure touche à la Métropole un nombre d'environ 4 400 agents. La part supportée par l'employeur est de 5,40 € par ticket restaurant.

##### 7.4.2. La participation de l'employeur au coût des cotisations mutuelles santé.

| Année | Nombre d'agents | Coût      |
|-------|-----------------|-----------|
| 2015  | 2 366           | 539 278 € |
| 2016  | 2 536           | 543 466 € |
| 2017  | 2 581           | 544 703 € |
| 2018  | 2 584           | 590 062 € |
| 2019  | 2 632           | 593 761 € |

Le dispositif par lequel l'employeur participe aux cotisations pour les mutuelles santé labellisées a été mis en place en 2014.

Les participations sont de 23, 20 ou 17 euros par mois selon l'indice net majoré de l'agent bénéficiaire. La participation employeur la plus forte est accordée aux agents dont l'indice de rémunération est le plus bas. Beaucoup d'agents ont adhéré à ce dispositif, qui touche un nombre croissant d'agents.

#### 7.4.3. La participation pour le contrat prévoyance TERRITORIA

Il s'agit de la compensation de la perte de revenus en cas d'arrêt maladie.

| Année | Nombre d'agents | Coût     |
|-------|-----------------|----------|
| 2017  | 1 916           | 53 401 € |
| 2018  | 1 888           | 99 363 € |
| 2019  | 1 931           | 98 473 € |

Ce contrat, conclu par la Métropole, permet la compensation de la perte de revenus en cas d'arrêt de travail. En effet, après 90 jours d'arrêt, le traitement indiciaire est réduit de 50 %. Le régime indemnitaire n'est quant à lui plus versé après 30 jours d'arrêt maladie.

En 2016, une participation de 2 euros par mois était instituée pour chaque agent ayant souscrit au contrat de groupe Prévoyance, ce dispositif a concerné 1 637 agents.

À compter du 1er octobre 2017, la participation employeur au contrat Territoria Prévoyance a été revue à la hausse, selon l'indice majoré de l'agent. Elle est désormais de 2 €, 4 € ou 6 € et représente une part importante du coût de l'adhésion au contrat de base, qui est d'environ 13 € par mois pour un agent de catégorie C en début de carrière.

Ces deux mesures montrent que l'action sociale de la collectivité en matière de santé et prévoyance permet à un nombre croissant d'agents de mieux faire face aux aléas et accidents de l'existence.

#### 7.4.4. La participation aux frais de transports

Ces remboursements se déclinent en deux volets : le remboursement sur justificatifs des titres d'abonnement annuel de transports en commun (pour des agents résidant à l'extérieur de la commune) et la participation de l'employeur aux abonnements transports RLA, participation acquittée mensuellement et sur factures.

- *Les remboursements sur justificatifs :*

| Année | Nombre d'agents | Coût        |
|-------|-----------------|-------------|
| 2015  | 100             | 16 259,30 € |
| 2016  | 93              | 15 658,42 € |
| 2017  | 84              | 17 020,00 € |
| 2018  | 119             | 18 405,00 € |
| 2019  | 115             | 20 466,00 € |

L'indemnité kilométrique vélo accordée aux agents métropolitains sera doublée pour atteindre un montant de 400 euros contre 200 euros actuellement pour tous les agents venant au travail en vélo.

- *La participation au titre de l'abonnement transport RLA, mensuel ou annuel pour 1 117 abonnés bénéficiaires en 2019 :*

| Année | Coût      |
|-------|-----------|
| 2015  | 270 635 € |
| 2016  | 280 440 € |
| 2017  | 276 000 € |
| 2018  | 277 663 € |
| 2019  | 289 257 € |

- *Les véhicules de fonction :*

| Population concernée                    | Montant                                                                                                             | Impact pour l'agent                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DGS/DGA/Directeur de cabinet (9 agents) | Le montant en nature varie selon un barème prenant en compte le prix d'achat du véhicule ou le prix de la location. | L'avantage en nature est imposable et assujetti aux cotisations.<br>- Non titulaires : cotisations sociales + CSG/RDS<br>- Titulaires : CSG/RDS uniquement |

#### 7.4.5. La participation aux frais de logement

9 agents sont concernés par les logements de fonction.

| Population concernée | Montant                                                                                                                                                             | Impact pour l'agent                                                                                                                                        |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 agents             | Il varie selon le barème qui prend en compte :<br>- La rémunération brute de l'agent,<br>- Le nombre de pièces du logement<br>Revalorisation du barème chaque année | L'avantage en nature est imposable et assujetti aux cotisations<br>- Non titulaires : cotisations sociales + CSG/RDS,<br>- Titulaires : CSG/RDS uniquement |

#### 7.5. Le budget de la masse salariale pour 2020

En termes de prospective, les charges de personnel (masse salariale) prévues pour 2020, budget principal et budgets annexes, s'établiront à 207 908 830 €, en hausse de 2 780 639 € par rapport à l'exercice 2019, soit + 1,36 %.

Il convient de rappeler qu'une partie importante de ce dépassement sera compensée par des recettes de participations (participations aux dépenses des services communs par la ville de Nice, le Centre communal d'action sociale et les régies Eau d'Azur et Parcs d'azur), ainsi que l'économie réalisée en ce qui concerne la reprise en régie du CRT Malraux, qui faisait jusqu'alors l'objet d'un marché de prestation de service (coût annuel 770 000 €).

Ainsi, en neutralisant le coût des reprises en gestion du CRT Malraux, qui seront intégralement compensées par des recettes ou transfert de crédits, la masse salariale n'augmentera en 2020 que de 0,67 %.

Le budget Masse salariale 2020 de la Métropole est ainsi proposé à hauteur de 207 908 830 euros, soit :

- Masse salariale du budget principal : 164 570 000 €,
- Masse salariale du budget annexe de la Régie pour la gestion des déchets ménagers et assimilés : 24 673 978 €,
- Masse salariale du budget annexe de l'Assainissement : 6 370 000 €,
- Masse salariale du budget annexe des Transports : 4 349 170 €,
- Masse salariale du budget annexe des Ports : 1 952 697 €,
- Masse salariale du budget annexe du Stationnement : 568 370 €,
- Masse salariale du budget annexe du MIN : 1 807 432 €,

- Masse salariale du budget annexe du CFA Carros : 3 617 184 €.

Pour garantir le respect des obligations du contrat financier, la Métropole a engagé une modernisation du processus de préparation budgétaire dès 2019. Ce processus a conduit à associer plus directement les Directeurs généraux adjoints au pilotage de la masse salariale.

Le principe d'un budget de responsabilité permet de responsabiliser l'encadrement et les agents, et d'introduire davantage de souplesse pour la gestion des missions et le management des équipes. Cette démarche s'est notamment traduite par une préparation concertée, avec chaque DGA, de la masse salariale du budget 2020.

La maîtrise du recours aux vacations, aux mensualités de saisonniers, la stabilisation des heures supplémentaires, la limitation du recours aux contractuels, ou encore le non-remplacement de départs pour retraite ou autres causes, permettront de maîtriser l'évolution de la masse salariale et d'abonder d'autres chapitres du budget de fonctionnement.

Par ailleurs, deux axes complémentaires sont retenus pour accompagner et favoriser la maîtrise de la masse salariale : la poursuite et le développement du processus de mutualisation engagé dès 2010 avec la ville de Nice, puis avec le CCAS de Nice en 2012, et la modernisation des pratiques RH, avec notamment le développement des compétences internes et l'extension du numérique :

La convention de gestion des services communs évolue pour s'adapter aux besoins formulés par les directions et directions générales adjointes. Des économies d'échelle et une optimisation des ressources sont attendues du développement des services communs, qui se poursuit à un rythme régulier et constant. L'intégration de communes-membres de la métropole devra être envisagée dans le cadre du schéma de mutualisation 2020-2026.

En termes de développements RH :

L'ensemble des services de la Direction des Ressources Humaines travaille activement à la cartographie des compétences internes et des connaissances nécessaires pour occuper les métiers de demain, à la détection des talents et des expertises, la DGA RH devant accompagner et développer la montée en compétences et l'employabilité de ces agents, le tout en lien avec une prévision la plus fine possible des prochains départs en retraite.

La dématérialisation doit également être utilisée comme un levier pour réorganiser les processus et circuits de travail, tout en développant le recours au numérique. Il s'agit ainsi de faire évoluer les pratiques professionnelles pour gagner en efficacité au service de l'utilisateur, en qualité de travail pour les agents, notamment par l'allègement des tâches répétitives, et en maîtrise de la masse salariale.

En termes de mobilisation du vivier de compétences internes, l'année 2019 a vu la mise en œuvre concrète de la refonte de la mobilité interne, c'est-à-dire d'un « marché de l'emploi » interne, pour en faciliter l'accès et en accélérer les procédures. Les premiers résultats sont

d'ores et déjà observables et montrent une plus grande fluidité des mobilités internes, mais également une visibilité plus grande pour les agents et la hiérarchie quant à leurs parcours professionnels au sein de l'organigramme unifié de la Métropole, de la ville de Nice et de son CCAS.

Au cours de l'année 2020, l'objectif est de finaliser et mettre en œuvre une procédure spécifique et plus performante pour les agents en situation de repositionnement ou de mobilité pour raisons médicales, là encore en lien avec la formation et le développement des compétences.

## 7.6. Etat des lieux de la mutualisation - Schéma de mutualisation

Le présent paragraphe a pour objet de présenter les modes de coopération ou de mutualisation existants à ce jour entre la Métropole et ses communes membres.

Il s'inscrit dans le cadre de l'article L5211-39-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, qui prévoit que lors du débat sur les orientations budgétaires ou du vote du budget, l'état d'avancement de la mutualisation fasse l'objet d'une communication du président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre à son organe délibérant.

Les formes de mutualisation, peuvent être classées selon le degré d'intégration qu'elles impliquent. La coopération informelle entre entités est le mode « le moins intégré » et le service commun « le plus intégré ». Entre ces bornes, se situent notamment les groupements d'achats, la mise en commun de moyens, la mise à disposition individuelle, la mise à disposition de service où la prestation de services.

Selon les époques et les domaines de compétence concernés, Nice Côte d'Azur a eu et a toujours recours à l'ensemble de ces formes de coopération.

Les premières formes de collaboration sont majoritairement descendantes. Elles résultent des transferts de compétences dans les domaines de la voirie, des espaces publics, de l'éclairage public, de la signalisation, ou du nettoyage. Des conventions ont été établies avec 33 des 49 communes.

Puis, lors de la création de la communauté urbaine, l'augmentation des effectifs, les nouvelles compétences et les enjeux financiers associés ont constitué le terreau favorable à l'émergence de services communs avec la ville de Nice puis son CCAS et sur un modèle plus limité avec les régies Parcs d'Azur (RPA) et Eau d'Azur (REA).

40 services sont constitués en services communs dans chacune des DGA de l'organigramme unifié Métropole / Ville de Nice / CCAS, ce qui représente 67 activités différentes dans 7 domaines d'activité.

En parallèle, diverses formes de collaboration ont été mises en place avec les communes dans les domaines suivants :

- Autorisations d'urbanisme

La Métropole a créé un service métropolitain des « Autorisations d'Urbanisme et des Permis de Construire » disposant d'un Pôle d'Instruction et d'un Pôle Juridique et Contentieux. 29 communes ont adhéré au service. 6 nouvelles communes devraient y adhérer en 2019.

- Commande publique / Achats

Informatique et véhicules : La Métropole a mandaté l'UGAP (Union des groupements d'achat public) pour répondre à une partie de ses besoins en informatique et achat de véhicules, permettant ainsi aux communes de bénéficier de conditions tarifaires minorées dans un environnement juridique sécurisé. 15 communes ont déjà eu recours à cette convention.

Energie : La Métropole a coordonné le groupement de commandes « Energie » pour faire bénéficier ses communes membres de tarifs attractifs avec une remise de l'ordre de 25%. 44 communes ont adhéré au groupement de commandes.

- Informations météorologiques

La Métropole propose gratuitement aux communes membres d'accéder à un site extranet dédié recensant des prévisions et des observations météorologiques, les phénomènes météorologiques dangereux, des relevés de données climatiques ...

- Administration funéraire

La Métropole et la commune de Colomars ont conventionné afin que les pouvoirs de police funéraire soient exercés par des agents métropolitains pour la commune sur un site funéraire d'intérêt métropolitain situé sur la commune de Colomars.

- Proximité

La Métropole a créé 7 pôles de proximité situés au sein des communes. 36 équivalents temps plein (ETP) sont ainsi mis à disposition des communes avec une réciprocité de 14 ETP pour la Métropole pour divers travaux de proximité.

- Tourisme

Lors du transfert à la Métropole de la compétence « promotion du tourisme », les communes membres ont conservé l'animation locale et événementielle sur leur territoire.

Les agents mis partiellement à disposition de l'office de tourisme métropolitain créé par la Métropole ont été mis à disposition des communes afin d'assurer la continuité de service. 8 communes ont bénéficié de ces mises à disposition.

- Culture et loisirs

La Métropole et la ville de Nice ont créé un Comité d'Entraide Sociale, d'Actions Culturelle et de Loisirs de Nice Côte d'Azur (CESAN). Ses statuts donnent la possibilité à toutes communes du territoire Métropolitain de confier l'action sociale à destination de leur personnel à cette structure. 12 communes ont fait ce choix en conventionnant avec le CESAN.

La Métropole a développé, à destination des communes membres la carte Nice Côte d'Azur Senior Plus proposée par la ville de Nice aux seniors et offrant des avantages tarifaires ainsi que l'accès aux manifestations d'envergure organisées pour les seniors par la ville de Nice. 26 000 personnes en bénéficient.

La ville de Nice a créé un « Pass Musées de Nice » pour les niçois et les habitants des 48 autres communes du territoire permettant d'accéder gratuitement aux musées et galeries municipaux.

- Police

Les communes de Vence et Nice ont constitué une réserve de police municipale pour répondre aux besoins saisonniers et à un accroissement temporaire de l'activité de leur police.

La Métropole, met à disposition à titre gratuit, des agents métropolitains au profit de ces communes afin d'exercer les fonctions d'assistant temporaire de police municipale.

- Conseils et assistance ponctuelle

Environnement : La Métropole a conventionné avec la commune de Nice pour l'élaboration du cahier des charges et la conduite des procédures de concession et sous-concession des plages naturelles de Nice, Cagnes-sur-Mer et Beaulieu-sur-Mer.

La commune de Nice a conventionné avec la Métropole pour le projet européen MED NICE sur l'axe « économie bas carbone » et « efficacité énergétique des bâtiments publics ».

Culture : La Métropole a conventionné avec la commune de Nice pour assurer les commandes initiales des œuvres destinées à être implantées le long des lignes 2 et 3 du tramway ainsi que l'entretien de l'ensemble des œuvres des lignes de tramway.

Aménagement : La commune de Nice a conventionné avec la Métropole pour les opérations du « Ray », portant sur la reconversion urbaine de l'ancien stade, et celle visant la création d'un Hôtel de police mutualisé sur le périmètre actuel de l'ancien hôpital Saint-Roch.

En dehors d'un cadre conventionnel particulier ou réglementaire, les services de la Métropole répondent régulièrement aux demandes ponctuelles d'expertise juridique, de ressources humaines, de finances, de conseils techniques (notamment la gestion bâtiminaire) ou encore d'analyse foncière (en matière d'acquisitions de biens, expropriation et autres).

Presque toutes les communes sont concernées par ces coopérations informelles.

Le Code Général des Collectivités Territoriales prévoit la réalisation d'un rapport relatif aux mutualisations entre les services intercommunaux et ceux des communes membres. Il comporte un état prospectif de l'élargissement du périmètre de la mutualisation, appelé « schéma de mutualisation des services ».

Le schéma, qui détaille les actions à mettre en œuvre pendant un mandat, sera élaboré, en concertation avec les communes, après les prochaines élections municipales, en 2020.

Depuis 2015, les maires des communes de la Métropole sont régulièrement sensibilisés au processus de mutualisation. Des séminaires de travail ont notamment été organisés sur ce thème, avec les DGS des communes.

De ces échanges, certains domaines ont été identifiés comme pouvant être mutualisés :

- Informatique : faire bénéficier les communes, par le biais de conventions ou via un service commun, des infrastructures de la Métropole et de la technicité de ses agents,
- Système d'information géographique (SIG) : procurer une assistance aux communes dans le domaine de la dénomination et numérotation des voies (outils, cartographie, expertise, mise à jour...)
- Ressources Humaines : faciliter l'accès aux formations, amener une assistance en matière de recrutements...
- Commande Publique : formaliser les conseils sollicités par les plus petites communes
- Contentieux : apporter une expertise
- Foncier : émettre des recommandations sur les montages complexes
- Financements extérieurs : appuyer les communes dans la recherche de financements, les appels à projet ou les dossiers européens
- Hygiène et Sécurité : étudier la possibilité de créer un service commun avec celui existant à la ville de Nice
- Assurances : analyser la faisabilité de création de groupements de commandes pour faire bénéficier les communes d'économies d'échelle
- Espaces verts : clarifier les compétences entre communes et Métropole et envisager des mises à disposition de personnel ou de services pour l'entretien.

En termes de planning, des groupes de travail avec les Directeurs généraux des services des communes et les services métropolitains seront constitués par la Direction générale des services de la Métropole Nice Côte d'Azur au cours du quatrième trimestre 2019.

Ces groupes débiteront leurs travaux dès le quatrième trimestre 2019 et leurs consultations se poursuivront durant le premier trimestre 2020.

Au second semestre 2020, la synthèse des propositions sera présentée aux maires. Le conseil des Maires examinera les actions à mettre en œuvre et le planning de réalisation qui pourra s'étendre sur toute la durée du mandat.

Ces éléments validés composeront la structure du schéma de mutualisation qui pourra alors être adopté au second semestre.