

MÉTROPOLE **NICE CÔTE D'AZUR**

RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR 2025

Sommaire :

Introduction	3
I. L'environnement macro-économique et institutionnel	9
1.1. Des facteurs de risque pèsent sur l'économie mondiale	9
1.2. L'économie française est fragilisée par le contexte politique et la crise des finances publiques	10
1.3. Les orientations du projet de loi de finances pour 2025	12
II. Les orientations budgétaires de la Métropole Nice Côte d'Azur pour 2025	13
2.1. La participation de la Métropole Nice Côte d'Azur à l'effort de redressement des comptes publics	13
2.2. Les principales hypothèses d'évolution des recettes	14
2.3. Les relations financières avec les communes	24
2.4. La politique en matière de ressources humaines	26
2.5. Les actions et la programmation des investissements	37
2.6. La gestion des emprunts et de la trésorerie	68
III. Les projections financières par budget	75
3.1. Le budget principal	75
3.2. Le budget annexe des transports	75
3.3. Le budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline	76
3.4. Le budget annexe de la régie de la gestion des déchets ménagers et assimilés ...	76
3.5. Le budget annexe de la régie des MIN d'Azur	77
3.6. Le budget annexe de la régie du Centre de Formation d'Apprentis	77
3.7. Le budget annexe de la régie pour l'exercice des missions d'autorité portuaire	78
3.8. Le budget annexe de la régie pour l'exploitation des ports d'Azur	78

Introduction

De l'international au local, un contexte marqué par les incertitudes

Le contexte budgétaire de l'année 2025 s'inscrit dans une dynamique mondiale et nationale particulièrement complexe, marquée par la persistance de tensions géopolitiques, une inflation globalement en baisse mais toujours présente et, en France, de vives tensions sur les finances publiques sur fond d'instabilité politique nationale.

L'année 2025 s'ouvrira donc dans un cadre budgétaire profondément remodelé par le projet de loi de finances pour 2025, qui impose aux collectivités territoriales et à leurs groupements des contraintes financières sans précédent.

Dans ce contexte, la Métropole Nice Côte d'Azur est confrontée à un double défi : répondre aux attentes croissantes de ses territoires tout en maintenant une gestion rigoureuse de ses ressources dans un environnement économique, social et climatique marqué par l'incertitude. Tout en s'adaptant à ces défis, la Métropole maintient son ambition de garantir un service public d'excellence et de préparer son territoire aux enjeux majeurs de demain.

Un cadre budgétaire contraint par le projet de loi de finances pour 2025

Le projet de loi de finances pour 2025, destiné à contribuer au redressement des finances publiques nationales, entraîne des évolutions majeures impactant directement les collectivités :

- Création d'un fonds de réserve prélevant 2 % des recettes réelles de fonctionnement des grandes collectivités ;
- Limitation de la dynamique des fractions de TVA, freinant la croissance des recettes fiscales transférées ;
- Réduction des remboursements du FCTVA, diminuant les capacités d'autofinancement pour les investissements structurants ;
- Diverses mesures sur la dotation globale de fonctionnement et le FPIC qui affectent directement les ressources de la Métropole ;
- La hausse des cotisations à la CNRACL, entraînant une hausse des charges de personnel, pourtant largement maîtrisées par la Métropole.

Au total, dans sa version transmise en première lecture du Sénat, le projet de loi de finances pour 2025 pourrait entraîner des contraintes budgétaires significatives pour notre Métropole avec une **perte de recettes cumulée qui s'élèverait à 26,4 millions d'euros en section de fonctionnement et à 3 millions d'euros en section d'investissement.**

Un choc exogène qui s'inscrit dans un contexte de consolidation des finances de la Métropole

À l'approche de la clôture des opérations comptables pour l'exercice 2024, les prévisions financières confirment une **consolidation significative et durable de la situation financière de**

notre Métropole. Cette tendance favorable illustre la solidité de la gestion et la capacité de la Métropole à anticiper et répondre aux enjeux budgétaires complexes.

Pour 2024, une **progression notable de l'épargne brute** est envisagée, qui devrait se rapprocher de **145 millions d'euros**, marquant une nouvelle augmentation de plus de 20 millions d'euros par rapport à l'exercice 2023 et un dépassement de 30 millions d'euros par rapport aux prévisions initiales du budget primitif 2024.

En parallèle, l'endettement de la Métropole reste parfaitement maîtrisé, se maintenant à un niveau équivalent à celui de la fin de l'exercice 2023, conformément aux projections dressées en début d'année 2024. De plus, la Métropole anticipe une **nouvelle amélioration du ratio de désendettement**, qui devrait descendre **en dessous de 12 années**, tous budgets consolidés.

Un territoire face à des défis économiques, sociaux et climatiques

En 2025, en dépit de ces contraintes financières nouvelles, la Métropole doit répondre à des enjeux structurels de grande ampleur :

- des besoins croissants en termes de **mobilité durable**, d'**attractivité économique** et de **cohésion sociale** (logement, renouvellement urbain) **et territoriale** ;
- une **planification stratégique** qui tient compte d'un cadre législatif et réglementaire complexe et mouvant et permettant d'accompagner les projets des acteurs publics locaux comme des forces économiques de leur territoire ;
- les **effets du changement climatique**, qui se traduisent localement par des épisodes météorologiques de plus en plus fréquents et violents, avec des risques accrus d'inondations et une raréfaction des ressources en eau. Ces phénomènes appellent une préparation particulière du territoire, avec la réalisation d'études prospectives et la mise en œuvre d'investissements importants ;
- la **reconstruction des vallées** touchées par les tempêtes Alex et Aline, symbole de la résilience territoriale nécessaire.

Une stratégie budgétaire ambitieuse et réaliste

Face à ces défis, la Métropole structure ses orientations budgétaires autour de trois piliers stratégiques : continuité et efficacité des services publics, politique d'investissement ambitieuse et gestion financière rigoureuse.

Continuité et excellence des services publics

La Métropole garantit un **haut niveau de services publics**, en s'appuyant sur des solutions innovantes et durables pour :

- Les **transports en commun**, avec des projets tels que les lignes 4 et 5 du tramway, le déploiement de bus à énergie propre et l'extension des rames de la ligne 1 ;

- La **gestion de l'eau et des déchets**, pour améliorer la résilience écologique et environnementale ;
- L'**entretien des infrastructures**, afin de garantir la sécurité et la fluidité des déplacements.

Une politique d'investissement tournée vers l'avenir

Les dépenses prévisionnelles d'investissement de la Métropole et de ses opérateurs publics (RLA, REA, RPA, Office de Tourisme Métropolitain et SYMISCA) s'établissent à :

- 179 millions d'euros sur le budget principal ;
- 282 millions d'euros sur le périmètre consolidé de la Métropole cumulant tous les budgets (principal et annexes) ;
- Soit 467 millions d'euros sur le périmètre étendu constitué de la Métropole et de ses opérateurs publics.

Les projets emblématiques pour 2025 visent à préparer le territoire aux enjeux environnementaux, climatiques et socio-économiques :

- La poursuite des grands chantiers de transport, avec le développement des lignes de tramway (travaux de la **ligne 4 vers Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer** et déclaration d'utilité publique de la **ligne 5 vers L'Ariane à Nice, Saint-André-de-la-Roche, La Trinité et Drap**) et la décarbonation de la flotte de bus ;
- L'amélioration des réseaux routiers avec la **mise en service de la Sortie Ouest de la Voie Mathis** ;
- La modernisation des infrastructures environnementales : la Métropole et ses opérateurs poursuivront en 2025 les chantiers emblématiques de modernisation de **l'Unité de Valorisation Energétique de l'Ariane (Arianeo)** et du réseau de chaleur associé, et de **restructuration de la station de traitement des eaux Haliotis** ;
- Les investissements dans la résilience territoriale, avec la reconstruction et la sécurisation des zones touchées par les **tempêtes Alex et Aline** et les récentes intempéries, auxquels viendront s'ajouter les investissements au titre de **l'entretien du réseau routier et la requalification des espaces publics** au titre du plan pluriannuel d'investissement pour la croissance, l'emploi et l'environnement (PPICEE).

Une gestion financière exemplaire

Dans ce contexte budgétaire très contraint par le projet de loi de finances pour 2025, la Métropole maintient un cadre budgétaire rigoureux en œuvrant à la **réduction de ses charges de fonctionnement** et en confirmant la **stabilité de ses taux d'imposition**.

Solidarité, attractivité et résilience au cœur de l'action métropolitaine

Les orientations budgétaires pour 2025 traduisent également l'engagement de la Métropole envers la solidarité et l'attractivité de son territoire :

- Le **maintien de la dotation de solidarité métropolitaine**, bien au-delà de son niveau légal, renforçant la cohésion territoriale entre les communes membres ;
- Le développement de l'**écosystème entrepreneurial**, avec une attention particulière portée à l'innovation et à l'accueil de nouvelles entreprises ;
- Une politique résolument tournée vers la **transition écologique**, alliant démarches prospectives (urbanisme durable, prévention des risques, schémas énergétiques) et initiatives concrètes (renaturation de la Cagne, traitement des déchets, performance de traitement des eaux usées, développement des énergies renouvelables, etc.).

Perspectives financières et ambitions à moyen terme

La prospective financière de la Métropole repose sur une approche prudente mais ambitieuse, intégrant les impacts des réformes nationales et les dynamiques économiques attendues :

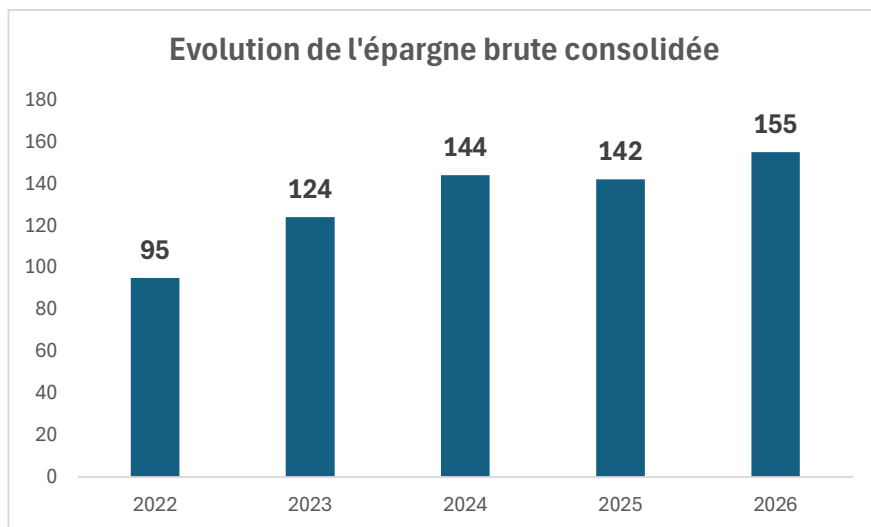
- Une **épargne brute maintenue à un niveau élevé**, grâce à une maîtrise accrue des dépenses de fonctionnement, malgré les contraintes imposées par le projet de loi de finances ;
- Une **stabilisation de l'endettement**, permettant de préserver les marges de manœuvre budgétaires nécessaires pour financer les investissements stratégiques.
- Une **capacité de désendettement renforcée, inférieure à 12 années à la fin de l'année 2025, avec l'objectif de réduire encore ce ratio à l'horizon 2026**, grâce à une progression des dépenses de fonctionnement maintenue à un niveau inférieur à celui des recettes de fonctionnement et à une priorisation stricte des investissements.

Les chiffres clés de la Métropole pour 2025 (périmètre consolidé)

En M€	2023	BP 2024	Atterrissage 2024	Mesures PLF	ROB 2025 avec PLF	Projeté 2025
Recettes de fonctionnement	940	986	1001	-13	1003	1004
Dépenses de fonctionnement	816	876	857	13,3	879	861
Epargne brute	124	110	144	-26,3	125	142
Epargne nette	27	2	36	-26	20	38
Dépenses d'équipement	259	297	249		282	239
Recettes d'investissement	89	111	105	-3	111	111
Dépenses d'investissement nettes	170	186	144	3	171	128
Variation de l'endettement / n-1	29	36	0	29	10	-13
Endettement au 31/12	1710	1746	1 709	29	1756	1 696
Capacité de désendettement	13,8	15,9	11,9		14,1	11,9

Evolution projetée de l'épargne brute (en millions d'euros)

En 2025, l'épargne brute est maintenue à un niveau très proche de celui de 2024 en dépit de la prise en compte des effets du projet de loi de finances à hauteur de 26,3 M€.

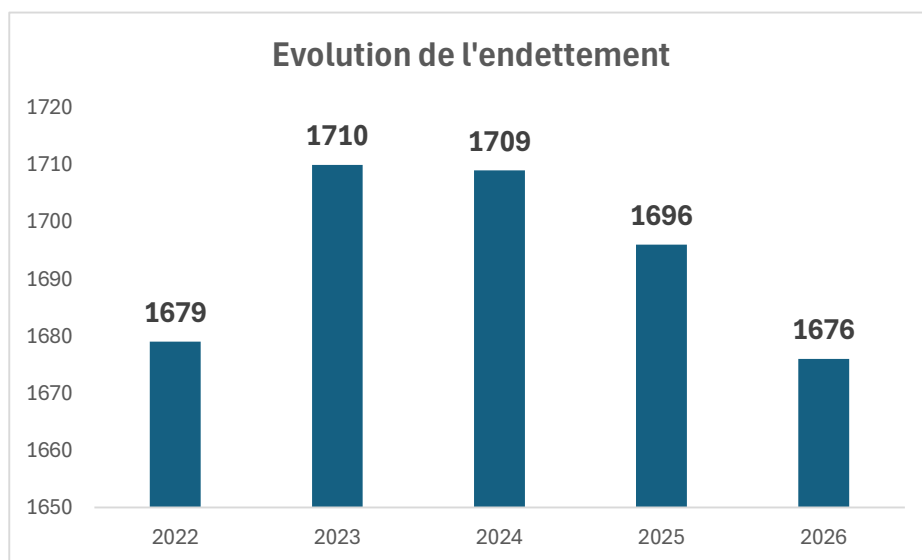


Les estimations 2024 ont été extrapolées à partir des dernières informations comptables connues (engagements et comptabilisations enregistrés à date).

Les données 2025 tiennent compte d'un taux de réalisation estimé des dépenses de fonctionnement de 97% et des dépenses d'équipement de 85%.

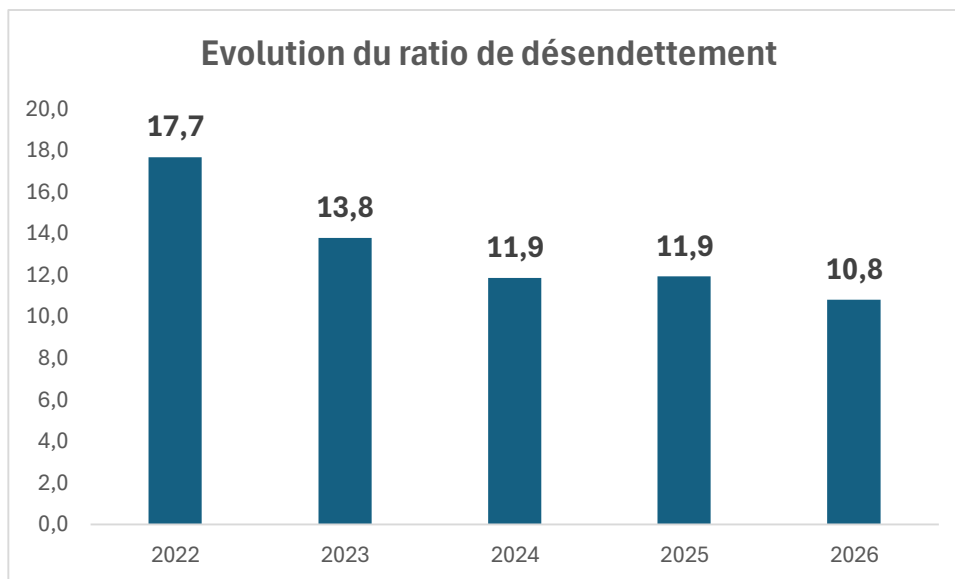
Evolution projetée de l'endettement (en millions d'euros)

Après une stabilisation entre 2023 et 2024, l'endettement amorce une décrue à partir de 2025.



Evolution du ratio de désendettement (en années)

L'amélioration entamée dès 2023 se poursuit de façon continue.



Ces perspectives permettent d'envisager une poursuite des actions d'investissement, consolidant ainsi la trajectoire de développement et d'adaptation de la Métropole face aux enjeux globaux.

I. L'environnement macro-économique et institutionnel

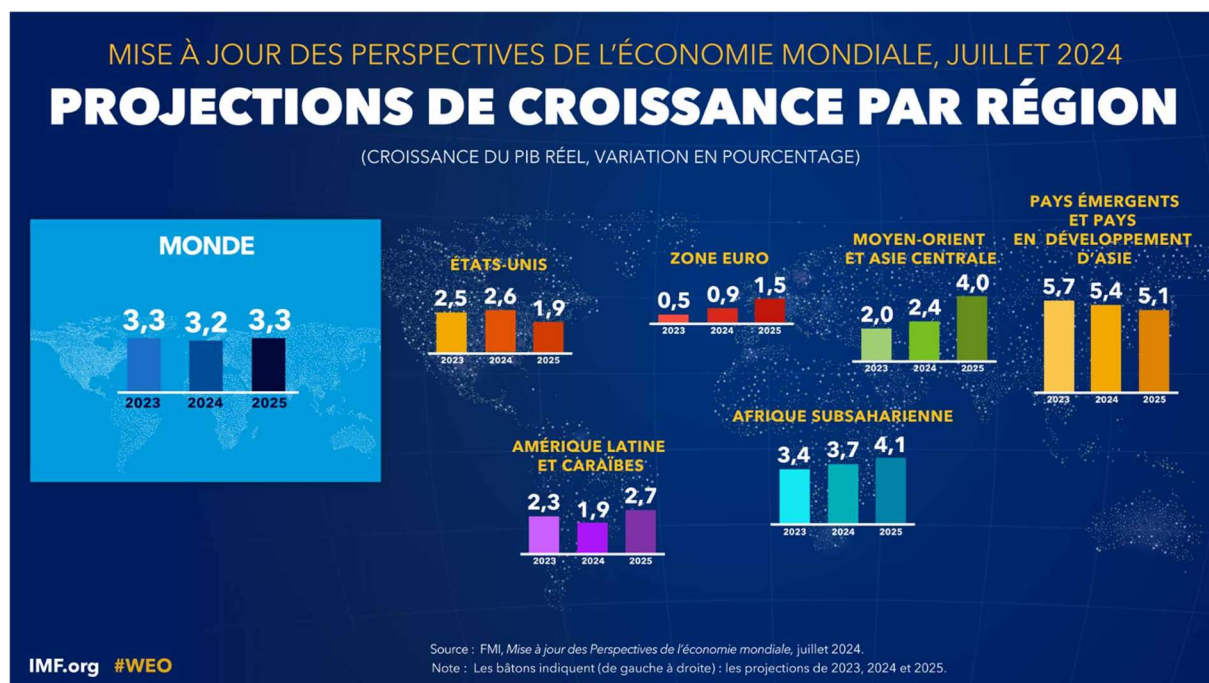
1.1. Des facteurs de risque pèsent sur l'économie mondiale

L'évolution de l'économie mondiale est marquée par un contexte géopolitique lourd :

- la guerre russo-ukrainienne continue de peser sur les prix du gaz en Europe ;
- le conflit au Proche et au Moyen-Orient se régionalise : l'escalade du conflit entre Israël et l'Iran et ses alliés régionaux a nettement renchéri les coûts du pétrole ;
- le trafic maritime est fortement perturbé par la crise en mer Rouge ;
- les tensions commerciales restent vives entre la Chine, les Etats-Unis et l'Europe ;
- le résultat des élections américaines introduit de nouveau risques de guerre commerciale et de dissensions au sein de l'Union européenne.

Dans ses *Perspectives de l'économie mondiale*, mises à jour en juillet 2024, le Fonds Monétaire International (FMI) estime cependant que la croissance économique mondiale devrait se stabiliser, celle-ci passant de +3,3% en 2023 à +3,2% en 2024 puis à +3,3% en 2025.

Comme l'an dernier, le FMI table sur une évolution divergente de la croissance selon les régions, la zone euro se caractérisant par un niveau de croissance faible de +0,9% en 2024 et +1,5% en 2025. La croissance française s'établirait à +0,9% en 2024 puis +1,3% en 2025.



Le FMI considère toutefois que l'activité a atteint son niveau le plus bas en zone euro et relève les prémices d'une reprise économique résultant d'une amélioration de l'activité dans le secteur des services.

En 2025, la progression de la croissance reposerait sur une consommation plus forte, liée notamment à l'augmentation des salaires réels, ainsi que sur des investissements plus élevés résultant de conditions de financement plus favorables.

Après avoir procédé à un resserrement inédit de sa politique monétaire pour juguler l'inflation (+450 points de base entre juillet 2022 et septembre 2023), la Banque Centrale Européenne normalise ses conditions de financement. Le taux de facilité de dépôt a ainsi été ramené de 4% à 3,75% en juin, puis à 3,5% en septembre. Les marchés anticipent désormais des taux compris entre 2 et 2,5% l'an prochain.

L'inflation mondiale continuerait de ralentir à un rythme plus rapide dans les économies développées que dans les pays émergents. Cependant, l'évolution des prix reste soumise aux aléas géopolitiques. Dans la zone euro, l'inflation était estimée à 1,8% à la fin septembre contre 4,3% un an plus tôt.

1.2. L'économie française est fragilisée par le contexte politique et la crise des finances publiques

1.2.1. La croissance française devrait continuer à progresser modérément

Dans son dernier point de conjoncture daté de septembre, l'INSEE estime que la croissance française atteindrait +1,1% en 2024, malgré un acquis de croissance de +0,9% à mi-année et un effet « Jeux Olympiques » chiffré à +0,3%.

Au dernier trimestre, l'activité se replierait légèrement à -0,1%. L'élan pour 2025 serait faible, avec un acquis de croissance fin 2024 qui se limiterait à +0,2%.

L'évolution de la croissance jusqu'à la fin de l'année résulterait des facteurs suivants :

- Une reprise modérée de la consommation des ménages en fin d'année, entraînée par une amélioration du pouvoir d'achat, malgré un taux d'épargne particulièrement élevé, signe d'incertitudes (17,9% au deuxième trimestre) ;
- Les dépenses immobilières cesseraient de reculer après trois années de repli, la baisse des taux d'intérêt se diffusant rapidement et favorisant la reprise du marché immobilier ;
- L'investissement des entreprises resterait pénalisé par des conditions de financement moins favorables et par la faiblesse de la demande dans la zone euro, en particulier en Allemagne, mais également par l'attentisme occasionné par la situation politique ;
- Le commerce extérieur continuerait de soutenir l'activité, avec une progression modérée des exportations tandis que les importations se stabiliseraient.

1.2.2. L'inflation s'est pratiquement normalisée

La désinflation se poursuit en France à un rythme plus rapide que prévu : pour la première fois depuis trois ans, l'inflation est passée sous la barre des 2%, (le niveau cible de la Banque Centrale Européenne se situant à +1,9% en août 2024, selon les estimations provisoires).

L'inflation alimentaire, principale contributrice à l'inflation d'ensemble entre septembre 2022 et septembre 2023, s'est établie en août à +0,5% sur un an et garderait ce rythme jusqu'à la fin de l'année. La variation des prix serait nulle sur les produits manufacturés. Celle des services se situerait à +2,4% en décembre, les entreprises répercutant les hausses de salaires passées.

L'inflation d'ensemble s'établirait à +1,6% sur un an en décembre 2024.

1.2.3. Le taux de chômage se stabilise à un niveau historiquement bas

Au deuxième trimestre 2024, le taux de chômage, au sens du Bureau International du Travail, diminue de 0,2 point, à 7,3% de la population active. Il demeure légèrement supérieur au point bas de 7,1 % mesuré au quatrième trimestre 2022 et au premier trimestre 2023 mais nettement inférieur au pic observé mi-2015 (-3,2 points).

Il affecte 17,7% des 15-24 ans (-0,4 point par rapport au premier trimestre), contre 6,7% des 25-49 ans et 5,1% des 50 ans ou plus.

Le taux d'emploi des 15-64 ans augmente de 0,2 point et s'établit à 69%, soit son plus haut niveau depuis 1975. Il progresse nettement pour la tranche des 50-64 ans pour atteindre 68,1% (+1,3 point sur un an).

1.2.4. La dégradation des comptes publics

Le 26 juillet dernier, la Commission européenne a placé la France sous procédure de déficit excessif : en 2023, le déficit public et la dette publique ont atteint respectivement 5,5% et 110% du produit intérieur brut (PIB).

A la fin du second semestre 2024, la dette publique au sens du traité de Maastricht atteignait 3 228,4 milliards d'euros, soit 112% du PIB.

Selon le nouveau Gouvernement, le déficit pourrait atteindre 6,1% en 2024 alors que la loi de finances initiale tablait sur 4,4%.

Pour rétablir la trajectoire, le Premier Ministre fixe l'objectif de ramener le déficit à 5% en 2025, l'effort provenant pour les deux tiers de réductions de dépenses et pour le tiers restant par des hausses d'impôts ciblées.

Après un effort massif en 2025, une politique de maîtrise stricte des dépenses devrait être mise en œuvre jusqu'en 2029, année à partir de laquelle le déficit serait ramené sous la barre des 3%, plus précisément à 2,8% du produit intérieur brut.

1.3. Les orientations du projet de loi de finances pour 2025

Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025, les collectivités territoriales et leurs groupements seront conduits à contribuer au redressement des comptes de la Nation pour un montant annoncé de 5 milliards d'euros. Ces montants pourraient dépasser dans les faits les 9 milliards d'euros selon les différentes associations d'élus locaux, se basant sur la computation des différentes mesures envisagées par le Gouvernement.

La version initiale du texte prévoit les mécanismes suivants :

- Instaurer un mécanisme de péréquation, ciblé sur les plus grandes collectivités (la Métropole est concernée), consistant en une mise en réserve de fonds, dont le montant est estimé à 2% des recettes réelles de fonctionnement ;
- Ne pas faire bénéficier les établissements publics de coopération intercommunale de la dynamique des fractions de TVA qui leur sont versées en compensation de la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales et de celle de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises ;
- Recentrer le fonds de compensation de la TVA (dit FCTVA) en supprimant la « part fonctionnement » et diminuer la « part investissement » de 9,5% *via* une réduction de 2 points du taux de remboursement.

D'autres mesures, non comprises dans le chiffrage des 5 milliards d'euros, devraient avoir un impact important sur les comptes de la Métropole :

- Augmentation des dotations de solidarité par redéploiements « internes » de la dotation globale de fonctionnement (DGF), ce qui se traduirait par un écrêtement de la dotation de compensation de la Métropole ;
- Diminution des crédits du fonds vert à hauteur d'1,5 milliard d'euros ;
- Mise en œuvre d'une trajectoire de retour à l'équilibre de la Caisse Nationale de Retraites des Agents des Collectivités Locales (CNRACL) passant par une hausse des cotisations patronales, qui pourrait être de 4 points en 2025.

Ces mesures annoncées par le Gouvernement devront être adoptées par le Parlement avant mise en œuvre. En tout état de cause, la Métropole, au titre de la contribution au redressement des finances publiques, privilégie une optimisation accrue de ses charges de fonctionnement pour veiller à la stabilité globale de ses principaux agrégats financiers.

II. Les orientations budgétaires de la Métropole Nice Côte d'Azur pour 2025

2.1. La participation de la Métropole Nice Côte d'Azur à l'effort de redressement des comptes publics

Le budget 2025 intègre la quote-part de la Métropole à l'effort national de redressement des comptes publics, chiffrée à 29,4 millions d'euros (dont 26,4 millions d'euros en fonctionnement et 3 millions d'euros en investissement) :

- **Instauration d'un fonds de réserve au profit des collectivités territoriales.** La Métropole anticipe un prélèvement de 8,6 millions d'euros en 2025. Celle-ci étant contributrice au fonds de péréquation des ressources communales et intercommunales, elle ne pourra bénéficier d'un reversement ultérieur des sommes ainsi mises en réserve.
- **Mobilisation de la dotation de compensation pour financer la péréquation.** Alors que l'enveloppe de dotation globale de fonctionnement (DGF) versée au secteur communal est figée, la dotation de compensation sera réduite de 4,9% au niveau national pour financer la progression d'autres composantes de la DGF, en particulier l'augmentation des dotations de péréquation prévue en loi de finances. Pour la Métropole, la perte de ressources est chiffrée à 2,3 millions d'euros.
- **Baisse du rendement des fractions de TVA en 2024 et récupération de la dynamique 2024-2025.** D'une part, la surestimation des recettes de TVA dans le budget de l'Etat a un impact fort dès 2024 : les fractions versées à la Métropole vont être réajustées de - 5,7 millions d'euros. D'autre part, l'Etat va récupérer la dynamique 2024-2025 des fractions, les recettes de la Métropole étant ainsi diminuée de 4 millions d'euros par an à compter de 2025.
- **Perte de la dotation de compensation de réforme de la taxe professionnelle (DCRTP).** Pour permettre une stabilité en euros courants des concours financiers versés aux collectivités, l'Etat finance la progression de certains concours en mobilisant des « variables d'ajustement » parmi lesquelles figure la DCRTP. Déjà diminuée à 0,3 million d'euros en 2024, elle ne sera plus versée à la Métropole à partir de 2025.
- **Progression de la contribution au fonds de péréquation des ressources communales et intercommunales (FPIC).** La montée en charge des indicateurs financiers issus des réformes fiscales de 2020 et 2021 entraîne une augmentation de 0,7 million d'euros du prélèvement de la Métropole, ainsi porté à 4,4 millions d'euros.

- **Hausse de cinq points¹ du taux de cotisation « employeur » à la Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales (CNRACL).** Pour la Métropole, cela représente 4 millions d'euros de cotisations sociales supplémentaires.
- **Suppression de la part « fonctionnement » du fonds de compensation de la TVA (FCTVA) et diminution du taux de remboursement sur la part « investissement ».** En fonctionnement, les remboursements du FCTVA étaient estimés à 0,8 million d'euros avant réforme. En section d'investissement, les remboursements diminueront de 3 millions d'euros.

2.2. Les principales hypothèses d'évolution des recettes

2.2.1. La fiscalité locale

Pour construire son budget 2025, la Métropole a retenu les hypothèses suivantes en matière d'impôts et de taxes :

Poste (en millions d'euros)	Estimation CFU 2024	Prévision 2025	Evolution
Fraction de TVA (ex-THRP)	88,6	88,6	+ 0%
Fraction de TVA (ex-CVAE)	37,9	38,9	+ 2,5%
Cotisation foncière des entreprises	93,5	94,9	+ 1,5%
Taxe foncière sur les propriétés bâties	75,2	76,9	+ 2,2%
Taxe d'habitation sur les résidences secondaires	22,2	22,6	+ 1,6%
Taxe sur les surfaces commerciales	6,8	6,9	+ 1,5%
Impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux	4,9	5,1	+ 2,1%
Taxe foncière sur les propriétés non bâties et taxe additionnelle	0,5	0,5	+ 0,3%
Rôles supplémentaires	1,9	2,2	+ 16,3%
Taxe sur la consommation finale d'électricité	1,5	1,5	+ 2,2%
Prélèvement sur les jeux et paris hippiques	0,4	0,4	+ 2,3%
Attributions de compensation "négatives"	0,8	0,8	+ 0,3%
Taxe de séjour	20	25	+ 25%
Taxe GEMAPI	10	10	+ 0%
Versement mobilité	102,4	104	+ 1,5%
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères	126,6	129,2	+ 2,1%
Total	593,2	607,4	+ 2,4%

¹ La hausse n'est que de quatre points en 2025. Toutefois, il convient d'ajouter la hausse d'un point mise en œuvre en 2024 compensée pour cette seule année par la diminution d'un point du taux de cotisation « maladie ».

La reconduction des taux de fiscalité à leur niveau de 2024 :

Les prévisions 2025 tiennent compte d'une **stabilité des taux de fiscalité directe locale** :

- Un taux de 6,4% de taxe foncière sur les propriétés bâties, inchangé depuis 2018 ;
- Un taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères de 10,46% ;
- Un taux de cotisation foncière des entreprises de 28,88%, les taux de la fiscalité professionnelle unique n'ayant jamais été augmentés depuis la création de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur ;
- Un taux de 8,13% de taxe d'habitation sur les résidences secondaires, inchangé depuis 2011, date de l'affectation de ce produit au niveau intercommunal dans le cadre de la suppression de la taxe professionnelle.

L'évolution des bases de fiscalité directe :

Les valeurs locatives évoluent chaque année en fonction du glissement annuel de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) constaté fin novembre. Pour cette année, il est estimé à +1,6%.

Cette évolution ne s'applique pas aux locaux commerciaux dont la méthode d'évaluation a été réformée en 2017. Celle-ci repose sur des tarifs fixés par catégories de locaux et secteurs d'évaluation mis à jour chaque année par l'administration fiscale. Ceux-ci n'étant pas encore publiés, une hypothèse de variation de +1,6% a été retenue.

La Métropole table par ailleurs sur une évolution physique des bases de l'ordre de +0,5% pour la taxe foncière sur les propriétés bâties et la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Elle est supposée nulle pour la taxe d'habitation sur les résidences secondaires.

Les fractions de taxe sur la valeur ajoutée :

Les fractions de TVA sont évaluées à 127,5 millions d'euros pour 2025.

Le projet de loi de finances pour 2025 prévoit qu'à compter de 2025, la TVA reversée aux collectivités et à leurs établissements reposera sur la TVA nationale de l'année N-1, non plus sur celle de l'année N.

La prévision 2025 reprend donc les dernières estimations de fraction de TVA communiquées par les services de l'Etat pour l'exercice 2024. Une régularisation interviendra après que le produit définitif de TVA nationale 2024 aura été arrêté.

Il est enfin relevé que le gel ne porte pas sur la part « fonds national d'attractivité économique des territoires » (FNAET) de la fraction de TVA perçue en compensation de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). En 2025, une réforme du mode de calcul de répartition des effectifs des entreprises qui servait à ventiler la part FNAET interviendra et devrait générer à minima 1 million d'euros de produit supplémentaire pour la Métropole.

Le versement mobilité :

Cette recette est légalement affectée au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics.

Au cours des derniers mois, le versement mobilité a montré un fort dynamisme résultant d'un taux d'emploi élevé et d'une progression générale des salaires dans un contexte inflationniste. L'évolution est estimée à +2,2% par rapport à la prévision d'atterrissage 2024, corrigée de 0,7 million d'euros de recettes non reconductibles.

La taxe de séjour :

Le produit 2024 de taxe de séjour a été réévalué à 20 M€, soit + 2 M€, dans le cadre de la décision modificative du budget. En tenant compte des nouveaux tarifs adoptés par le Conseil métropolitain, qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier, la prévision 2025 est établie à 25 M€.

La taxe GEMAPI :

Par délibération n° 10.1 du 27 mars 2023, le Conseil métropolitain a approuvé à l'unanimité l'instauration de la taxe GEMAPI. Celle-ci a vocation à financer les actions entreprises en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations exercées depuis le 1^{er} janvier 2018 au niveau intercommunal sans aucune contrepartie financière.

A l'occasion du vote du budget, il sera proposé au Conseil métropolitain de fixer le produit de la taxe GEMAPI à 10 millions d'euros, comme en 2024. Il financera environ 50% des 20 millions d'euros d'actions GEMAPI programmées en 2025 sur le budget principal et sur le budget annexe tempêtes Alex-Aline.

2.2.2. Les prélèvements sur ressources :

Outre les reversements opérés en faveur des communes (voir partie 2.2. « Relations financières avec les communes » ci-après), la Métropole subit divers prélèvements sur ses ressources.

Poste (en millions d'euros)	Estimation CFU 2024	Prévision 2025	Evolution
Prélèvement fonds de réserve	-	8,6	NS
Fonds national de garantie individuelle des ressources	25,8	25,8	+ 0%
Reversement taxe de séjour	20	25	+ 25%
Fonds de péréquation des ressources communales et intercommunales	3,7	4,4	+ 20,2%
Régularisation fraction de TVA versée en N-1	1,1	-	NS
Autres reversements	0,5	0,3	-34%
Total	51,1	64,2	+ 25,6%

La création d'un fonds de réserve en faveur des collectivités territoriales :

L'année 2025 sera marquée par l'instauration d'un prélèvement pour abonder un fonds de réserve en faveur des collectivités territoriales, avec un calcul par étape :

1. Détermination du prélèvement global : le montant à prélever résultera de la différence positive entre le solde budgétaire effectif des collectivités et l'objectif de solde fixé par l'Etat en loi de finances.
2. Détermination du champ des assujettis au prélèvement : collectivités et établissements dont les dépenses réelles de fonctionnement excèdent 40 millions d'euros ; exclusion de certains en fonction du positionnement vis-à-vis de la péréquation ; il subsiste 417 collectivités et établissements assujettis dont la Métropole.
3. Répartition du prélèvement entre les assujettis au prorata de la somme des produits fiscaux.
4. Application d'un plafond individuel de 2% des recettes de fonctionnement N-2.

Les sommes prélevées en N seront restituées par tiers égaux en N+1, N+2 et N+3 sous la forme d'un abondement des trois fonds de péréquation « horizontaux » :

- Le fonds de péréquation des ressources communales et intercommunales (FPIC) ;
- Le fonds de péréquation des droits de mutation à titre onéreux pour les départements ;
- Le fonds de solidarité régional.

Ce mécanisme a un caractère pérenne. Il a donc vocation à être reconduit les années suivantes.

Il est quasiment certain que le prélèvement global excèdera nettement la somme algébrique du plafond de toutes les entités assujetties. Pour chacune, le prélèvement devrait être porté au plafond, soit 8,6 millions d'euros pour la Métropole.

La Métropole étant contributrice au FPIC, **elle ne pourra bénéficier des restitutions du fonds de réserve.**

Le fonds de péréquation des ressources communales et intercommunales (FPIC) :

La montée en charge des indicateurs financiers issus des réformes fiscales de 2020 et 2021 entraîne une augmentation de 0,7 million d'euros du prélèvement de la Métropole, ainsi porté à 4,4 millions d'euros en 2025.

Il devrait continuer de progresser jusqu'à atteindre 6,7 millions d'euros en 2028.

2.2.3. Une diminution des concours financiers de l'Etat

Les concours financiers dont bénéficie la Métropole vont globalement diminuer.

Poste (en millions d'euros)	Estimation CFU 2024	Prévision 2025	Evolution
DGF - Dotation d'intercommunalité	12,9	15,6	+ 20,8%
DGF - Dotation de compensation	46,3	44	-5%
Allocations compensatrices - Contribution économique territoriale	12,8	13	+ 1,5%
Allocations compensatrices - Taxes foncières	1,7	1,7	+0%
Compensation relèvement du seuil du versement mobilité	0,7	0,7	+ 0%
Dotation globale de décentralisation	0,8	0,8	+ 0%
FCTVA - Part fonctionnement	1,1	-	NS
Dotation de compensation de réforme de la taxe professionnelle	0,3	-	NS
Total	76,8	75,9	-1,1%

La dotation globale de fonctionnement (DGF) :

La DGF versée à la Métropole est constituée de deux composantes qui connaîtront une évolution différenciée :

- La dotation d'intercommunalité progressera de plus de 20% pour atteindre 15,6 millions d'euros.

Réformée en 2019, elle devrait atteindre 17 millions d'euros en 2024 selon la formule de droit commun. Toutefois, le législateur a introduit un système de « tunnelisation » qui a limité sa progression à +10% par an jusqu'en 2023 puis +20% par an depuis 2024.

Elle bénéficie par ailleurs d'une progression de +0,8% liée à la variation de la population.

- La dotation de compensation diminuera de 5%, soit -2,3 millions d'euros.

Depuis plusieurs années, elle est mobilisée comme « variable d'ajustement » au sein de l'enveloppe de DGF du secteur communal, à hauteur de -1,5% par an en moyenne depuis 2019.

Cette année, l'ajustement sera plus important :

- Contrairement aux deux années précédentes, il est prévu une stricte stabilité de l'enveloppe de DGF du bloc communal (elle avait progressé de +320 millions d'euros en 2023 et 2024) ;
- Les montants à financer « en interne » sont importants : 120 millions d'euros pour la hausse de la péréquation communale ; 90 millions d'euros pour la progression de la dotation d'intercommunalité ; 12 millions d'euros pour financer la hausse des dotations communales résultant de l'évolution de la population.

Les allocations compensatrices de fiscalité :

Lorsque l'Etat met en œuvre des mesures qui impactent défavorablement les ressources fiscales des collectivités, il en compense les effets en versant des allocations compensatrices.

Celles-ci sont évaluées à 14,7 millions d'euros en 2025 dont :

- 10,2 millions d'euros liés à la division par deux de la base imposable des établissements industriels ;
- 4,2 millions d'euros venant compenser l'exonération de cotisation foncière des entreprises lorsque le chiffre d'affaires est inférieur à 5 000 euros ;
- 0,3 million d'euros en compensation de diverses mesures fiscales. A noter que pour cet item, les compensations versées ont été significativement minorées au fil des années, celles-ci étant utilisées comme « variables d'ajustement » au sein de l'enveloppe normée des concours financiers de l'Etat.

La compensation versée par suite du relèvement du seuil d'assujettissement du versement mobilité de 9 à 11 salariés reste identique, à 0,7 million d'euros, celle-ci subissant toutefois une minoration de 50% depuis 2020.

La disparition de la « part fonctionnement » du FCTVA et la perte de la dotation de compensation de réforme de la taxe professionnelle :

Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025, il est prévu la suppression de la « part fonctionnement » du FCTVA.

Elle permettait jusqu'à présent le remboursement de la TVA sur les dépenses consacrées à l'entretien des bâtiments publics, de la voirie, des réseaux et à la fourniture de prestation de solutions relevant de l'informatique en nuage (dites « cloud »), avec deux ans de décalage.

Au regard des dépenses exposées en 2023, la perte est estimée à 0,8 million d'euros.

Par ailleurs, la dotation de compensation de réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) est activée comme « variable d'ajustement » de l'enveloppe des concours financiers. La réfaction théorique à opérer excédant le montant perçu par la Métropole, celle-ci ne bénéficiera plus de DCRTP à compter de 2025.

D'un montant initial de 0,8 million d'euros, elle avait été progressivement réduite pour atteindre 0,3 million d'euros en 2024.

2.2.4. Des produits des services et du domaine dynamiques

Les produits issus de la tarification des services et des ventes :

Ils sont attendus à près de 118 millions d'euros en 2025.

Poste (en millions d'euros)	Estimation CFU 2024	Prévision 2025	Evolution
Budget annexe des transports	73	76,3	+ 4,5%
Budget annexe de la régie pour l'exploitation des Ports d'Azur	27,6	24,9	-9,8%
Budget annexe de la régie gestion des déchets ménagers et assimilés	12,8	13	+ 1,9%
Budget annexe de la régie des MIN d'Azur	2,6	2,6	+ 2,5%
Budget principal	0,8	0,7	-11%
Budget annexe de la régie du Centre de Formation d'Apprentis	0,1	0,1	-2,6%
Total	116,9	117,7	+ 0,7%

Les évolutions notables résultent :

- De la hausse de la fréquentation sur le réseau des transports publics, entraînant une progression des recettes de +4,5% ;
- D'un recul des produits sur le budget annexe de la régie exploitation des Ports d'Azur, certaines recettes de l'année 2023 ayant été comptabilisées avec un décalage en 2024.

Les produits de valorisation du domaine public :

Les produits de valorisation du domaine public sont évalués à 17 millions d'euros et sont composés essentiellement :

- Du forfait post-stationnement pour 10,5 millions d'euros ;
- Des occupations du domaine public estimées à 3,6 millions d'euros ;
- Des redevances versées par les sous-concessionnaires du domaine public maritime d'un montant de 2,6 millions d'euros.

Les remboursements de charges :

Le budget 2025 prévoit également 88 millions d'euros de remboursements de charges (hors flux entre budgets) dont :

- 78,6 millions d'euros de participation de la Ville de Nice et de son Centre Communal d'Action Sociale aux dépenses exposées par les services communs ;
- 9,4 millions de remboursement de charges par les régies personnalisées et organismes satellites au titre des services et personnels mis à disposition.

2.2.5. Les financements apportés par nos partenaires

L'obtention de financements extérieurs est un levier essentiel du développement et du rayonnement du territoire métropolitain dans les domaines de l'innovation, du développement économique durable, de la transition écologique et de l'aménagement du territoire.

Elle s'opère :

- Par des conventionnements pluriannuels avec l'Etat, la Région, le Département et les autorités de gestion des fonds européens qui permettent de sécuriser d'importants volumes de financements ;
- En saisissant les opportunités offertes par les appels à projets internationaux, européens, nationaux, régionaux et départementaux ;
- Par le dépôt de demande de subventions au fil de l'eau.

Ces subventions permettent de cofinancer des dépenses essentielles d'investissement et de fonctionnement et soutiennent l'émergence de projets innovants, tout en servant d'effet de levier pour mobiliser d'autres financements.

De cette manière, la Métropole s'est engagée dans une dynamique de recherche de financements extérieurs sur les projets et préoccupations phares du territoire : la mobilité, la transition écologique, la cohésion des territoires, la reconstruction et l'avenir des vallées.

Les recettes prévues en 2025 dans le cadre des contrats pluriannuels :

- **Contractualisation avec L'Etat :**

3,1 millions d'euros de soutien des différents guichets de l'Etat, valorisés dans le cadre du Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) 2021-2026, portent sur des actions en faveur de la transition environnementale notamment avec des actions de mobilité durable et transition énergétique.

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local : 200 000 euros sont attendus au titre des enveloppes DSIL attribuées annuellement pour des projets d'envergure métropolitaine.

Le Fonds Vert : Malgré la réduction de 1,5 milliard d'euros de l'enveloppe nationale, 1,1 million d'euros sont attendus sur des projets en faveur de la transition écologique. Les recettes prévues concernent notamment des projets de mobilité avec par exemple le parking Tzarewitch (à Nice) ou encore la lutte contre les incendies.

Les projets lauréats de l'appel à projet Transports en Commun en Site Propre : 1,8 million d'euros de recettes sont prévues pour accompagner les projets de transports en commun.

- **Contractualisation avec le Conseil régional :**

3,3 millions d'euros sont attendus dans le cadre du contrat **Nos territoires d'abord 2023-2027** avec le Conseil régional. Les recettes prévues portent notamment sur la politique de mobilité durable de la Métropole à la fois cyclable et de transports en commun.

1,8 million d'euros de recettes sont attendues dans le cadre du **Contrat Régional d'Equilibre Territorial (CRET) 2019-2022**, notamment sur la politique d'aménagement et travaux de voirie dans les communes de la Métropole.

- **Contractualisation avec le Conseil départemental :**

5,7 millions d'euros de subventions sont attendues en 2025 suite au vote de la revoyure du **Contrat de Territoire Urbain 2026** avec le Conseil départemental des Alpes-Maritimes. Les recettes prévues concernent des projets de mobilité ou encore la politique agricole métropolitaine.

Les recettes prévues dans le cadre des fonds européens :

Il existe plusieurs types de financements européens.

Les Fonds Européens Structurels et d'Investissement (FESI), tels que le FEDER, le FSE+, le FEADER, le FEAMPA ont principalement pour vocation de soutenir les projets d'investissement. Les autorités de gestion sont la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou l'Etat.

Les programmes européens de coopération financent principalement des actions de fonctionnement. Il peut s'agir de coopération territoriale avec les programmes Interreg qui reposent sur une autorité de gestion déléguée (en général une Région) ou de coopération sectorielle, tels les programmes Horizon Europe, Life, Creative Europe, Erasmus+, gérés directement par les agences de la Commission européenne.

La Métropole a mis en place depuis 2015 une grande stratégie de recherche d'opportunités européennes qui a permis la sélection de 67 projets pour un montant total de 32,1 millions d'euros.

1 million d'euros de recettes sont attendues en 2025 au titre de la clôture des **projets menés sur la période 2014-2020** comme la recyclerie de l'Ariane, le Plan Vélo Métropolitain ou encore l'animation des sites Natura 2000. Les projets programmés depuis 2023 généreront les premières recettes, à hauteur de 2,4 millions d'euros comme l'aménagement de la Cour Bensa (à Nice), les projets transfrontaliers Observ'alp et ALPIMED PILOT, le projet EUCLID sur les politiques publiques méditerranéennes en faveur des villes vertes et le Plan Local d'Insertion et d'Emploi.

En 2024, la Métropole a déposé plusieurs dossiers européens dont les résultats de l'instruction seront connus en 2025. Cela inclut, d'une part, des projets dans le cadre du **FEDER** pour l'aménagement des quartiers prioritaires, le déploiement de nouveaux services numériques et la gestion des risques naturels. D'autre part, des candidatures ont été déposées dans le cadre du **programme INTERREG ALCOTRA**, qui soutient les initiatives de développement territorial transfrontalier liées au tourisme durable, à la mobilité, à la planification territoriale et à la lutte contre le changement climatique.

Les dépôts de subventions envisagés pour 2025 concernent les solutions fondées sur la nature, l'efficacité énergétique des bâtiments, et la politique alimentaire territoriale.

Les recettes exceptionnelles liées à la gestion des crises :

La tempête Alex qu'a connu notre territoire en 2020 a généré des dépenses supplémentaires extraordinaires. La Métropole a su trouver un soutien financier en faveur de la reconstruction du territoire auprès de nos partenaires : de nombreuses demandes de subventions ont été réalisées auprès de guichets exceptionnels. En 2025, la Métropole devrait percevoir 3 millions d'euros de la part de l'Etat et 3,6 millions d'euros du Conseil régional.

La Métropole prévoit un volume de financements extérieurs de 45 millions d'euros :

Poste (en millions d'euros)	Fonctionnement	Investissement	Total
Budget principal	4,7	19,9	24,6
Budget annexe des transports		10,6	10,6
Budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline		9,8	9,8
Total	4,7	40,3	45

2.2.6. Les autres recettes de fonctionnement et les ressources externes

Les autres recettes de fonctionnement prévisionnelles sont constituées :

- Des atténuations de charges, estimées à 3,5 millions d'euros, essentiellement constituées de la participation des agents au coût des titres restaurants (participation de 4 euros sur une valeur faciale de 10 euros) ;
- Des autres produits de gestion, évalués à 30,4 millions d'euros qui comprennent principalement :
 - Les participations des opérateurs de compétences aux dépenses du Centre de Formation d'Apprentis évaluées à 4,9 millions d'euros ;

- Les redevances versées par les délégataires de services publics (plages, crématorium, stationnement, ports concédés et usine de valorisation énergétique de l'Ariane) pour 10,2 millions d'euros ;
- Le remboursement à l'euro par la Régie Eau d'Azur de la contribution versée au Syndicat mixte pour la station d'épuration de Cagnes-sur-Mer (SYMISCA) de 4,9 millions d'euros ;
- Les redevances publicitaires des abribus et autres recettes diverses liées au transport public soit 3,5 millions d'euros ;
- Les loyers et remboursements de charges tirés de la valorisation du patrimoine métropolitain pour 3,5 millions d'euros.

Au niveau de la section d'investissement, les ressources externes attendues sont composées :

- De 17,5 millions d'euros de produits de cession d'immobilisations ;
- Des remboursements du fonds de compensation de la TVA à hauteur de 21,8 millions d'euros, dont le projet de loi de finances pour 2025 prévoit de diminuer le taux de remboursement de 16,404% à 14,85% ;
- Du produit des amendes de polices reversé aux établissements publics de coopération intercommunale pour 12 millions d'euros ;
- De la taxe d'aménagement évaluée à 7 millions d'euros ;

2.3. Les relations financières avec les communes

2.3.1. Les reversements de solidarité

La dotation de solidarité métropolitaine (DSM), versée chaque année aux communes, constitue un levier de solidarité et de cohésion territoriales. Calculée sur des critères de potentiel fiscal, de revenu moyen par habitant, de logement social, d'enfants scolarisés et de solidarité territoriale, elle permet de soutenir l'action des communes membres tout en respectant la diversité des situations.

Il doit être relevé que la formule de calcul intègre un coefficient de pondération qui a pour objectif de fortement accentuer l'effort de solidarité en faveur des communes les plus faiblement peuplées :

Population (en nombre d'habitants)	Pondération
Moins de 300 habitants	4
Entre 300 et 800 habitants	2
Plus de 800 habitants	1
Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var	0,7
Nice	0,4

En 2025, cette enveloppe de solidarité est reconduite à hauteur de 10 millions d'euros environ.

2.3.2. Les relations liées à la neutralisation des conséquences financières des transferts de compétences

Le code général des collectivités territoriales pose le principe de la neutralité financière des transferts de compétences. Ainsi, à l'occasion de chaque transfert, une Commission Locale d'Evaluation des Charges Transférées (CLECT) réalise un examen des conséquences financières qui en résultent et modifie le montant des attributions de compensation pour les neutraliser. Les attributions de compensation s'établissent ainsi :

Poste (en millions d'euros)	Prévision 2025
Attributions de compensation versées	56,1
Attributions de compensation négatives	0,8
Total net	55,2

La Métropole exerçant des compétences habituellement dévolues aux départements, elle bénéficie à ce titre d'une dotation de compensation versée par le Département des Alpes-Maritimes de 51 millions d'euros.

Il reverse également 9,2 millions d'euros au titre des emprunts transférés pour la compétence « voirie » ainsi que 0,5 million d'euros pour la gestion du Port de Nice.

En 2014 et 2015, la loi prévoyait une indexation de cette dotation sur la dotation globale de fonctionnement, qui a été fortement minorée sous la XIVème législature (2012-2017). Cette indexation a ensuite été supprimée. Les conséquences demeurent entières pour la Métropole puisque la compensation du Département est depuis lors minorée de 5,9 millions d'euros chaque année.

En cumul sur la période 2014-2025 le manque à gagner total s'élève à 67 millions d'euros.

2.3.3. Les flux financiers liés à l'intégration des administrations communales et métropolitaines dans des services communs

Depuis de nombreuses années, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice et le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de la Ville de Nice ont constitué des services communs, avec pour objectif de faire émerger une culture commune de gestion, de créer des synergies et de réaliser des économies d'échelle. Les services des trois entités se caractérisent désormais par une forte intégration.

La Ville de Nice et le CCAS de Nice participent à la gestion commune au travers de remboursements de charges des services communs constitués au sein de l'administration métropolitaine.

Ceux-ci sont basés sur les dépenses constatées par chaque entité l'année précédant la mise en commun des services, et diminués d'une quote-part d'économies de gestion équitablement réparties entre les parties à la convention.

En 2025, les flux financiers avec la Ville et le CCAS de Nice sont estimés comme suit :

- 61,3 millions d'euros de remboursement de charges de personnel ;
- 17,3 millions d'euros de remboursement de charges de gestion ;
- 8,5 millions de subventions d'équipement.

Enfin, le budget comprend 0,6 million d'euros de participations communales au fonctionnement du service d'autorisation d'urbanisme métropolitain.

2.4. La politique en matière de ressources humaines

La Métropole a engagé, depuis plusieurs années, une politique active de gestion de ses ressources humaines, permettant de s'adapter aux réalités du monde actuel :

- un environnement économique plus contraint, qui impose une optimisation budgétaire ;
- un contexte social plus tendu au plan national, notamment du fait de la crise du pouvoir d'achat, qui oblige l'employeur local à accompagner davantage ses agents, notamment ceux qui sont en difficulté ;
- des évolutions sociétales qui changent le rapport et les modes de vie au travail.

Elle a su allier une modernisation progressive des pratiques, des organisations et des modes de fonctionnement des services avec la gestion de l'urgence face aux différentes crises qu'a pu connaître son territoire.

En 2023 et 2024, la Métropole avait déjà eu à intégrer dans ses prévisions et son exécution budgétaires, les hausses de points d'indice et du SMIC décidées par l'État et ce, grâce à des efforts collectifs consentis par l'ensemble des directions dans le cadre d'une démarche pluriannuelle partagée et déclinée chaque année par des contrats d'objectifs individualisés pour chacune des DGA.

En 2025, la Métropole compte poursuivre cette stratégie tout en intégrant les conséquences financières des mesures annoncées dans le cadre des débats sur les projets de loi de finances et de financement de la sécurité sociale pour l'exercice budgétaire à venir.

2.4.1. Les perspectives 2025 en matière de charges de personnel

La prévision budgétaire a été établie en tenant compte, dans le strict respect des principes de prudence et de sincérité :

- Des conséquences budgétaires des mesures législatives et réglementaires annoncées dans le cadre des débats sur le projet de loi de finances ;
- Des dépenses consécutives à la création de nouveaux équipements ou services ;
- Des choix faits dans le cadre de la gestion des ressources humaines, « la politique RH », propre à notre établissement public.

Des dépenses nouvelles et incompressibles par rapport au budget 2024 : 4,6 millions d'euros.

Des mesures nouvelles pour l'exercice 2025 :

- La hausse de 4 points de la cotisation de la CNRACL (Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales) au 1^{er} janvier 2025 conduit à une **augmentation de 3,7 millions d'euros**, dont 3,2 millions d'euros pour le seul budget principal ;
- La hausse d'un point de cotisation de la CNRACL, antérieurement intégralement compensée par l'État, conduit à une **dépense supplémentaire** au 1^{er} janvier 2025 d'un montant **de 0,9 million d'euros**, dont 0,8 million d'euros pour le seul budget principal.

Des dépenses liées à la politique menée par la Métropole en faveur de la qualité de vie au travail, la reconnaissance du mérite et la prévention de la précarité : 1,8 million d'euros

- La volonté de la Métropole est de poursuivre son engagement en faveur de la progression de carrière des agents grâce aux avancements de grades, aux promotions internes, aux nominations après réussite à concours, pour un coût total estimé à **1,2 million d'euros**, dont 1,1 million d'euros pour le seul budget principal ;
- La reconnaissance de l'engagement des agents se traduira par le versement d'un complément indemnitaire annuel pour un montant de **0,6 million d'euros** ;
- Les actions de la collectivité en faveur du bien-être des agents et de la lutte contre la précarité seront poursuivies avec, notamment, une augmentation significative de la participation aux dépenses de « prévoyance » pour tous les agents qui souscrivent au nouveau contrat de groupe : pour mémoire, ce contrat permet le maintien d'une partie du salaire et des primes en cas d'arrêt maladie prolongé.

Des changements de périmètres liés à des choix stratégiques ou à des évolutions organisationnelles de la Métropole : 1,1 million d'euros

- La poursuite des recrutements dans le cadre du transfert de la compétence « archéologie préventive » à la Métropole dans le cadre du plan triennal lié à l'agrément métropolitain, avec en parallèle une augmentation des prestations de fouilles préventives : pour un total de **0,7 million d'euros**, dont 0,3 million d'euros pour le budget principal.
- La prise en compte en année pleine du transfert de neuf agents de la Ville de Nice vers la Métropole (**0,4 million d'euros**) afin de rationaliser la gestion de l'équipe affectée à l'entretien des plages.

Les dépenses de personnel 2025 de la Métropole se présentent ainsi :

Poste (en millions d'euros)	BP 2024	Estimation CFU 2024	BP 2025
Masse salariale	176,6	171,3	174,9
Titres restaurants	5,9	6,0	6,3
Participation au COS et médecine préventive	2,6	2,6	2,2 ²
Sous-total budget principal	185,1	179,9	183,4
Masse salariale	32,5	32,8	34,5
Titres restaurants	1,1	1,1	1,4
Participation au COS			0,3
Sous-total budget annexe de la régie gestion des déchets ménagers et assimilés	33,6	33,9	36,2
Budget annexe de la régie exploitation des Ports d'Azur	5,2	5,1	5,5
Budget annexe de la régie missions d'autorité portuaire	1,4	1,2	1,4
Budget annexe des transports	4,6	4,4	4,5
Budget annexe de la régie du Centre de Formation d'Apprentis	4,1	3,8	4,0
Budget annexe de la régie des MIN d'Azur	2,0	1,9	1,8
Budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline	0,8	0,5	0,8
Total	236,7	230,6	237,6

Les dépenses relatives à la masse salariale sont donc contenues malgré l'impact majeur des mesures prévues au titre des projets de loi de finances 2025 et de financement de la sécurité sociale pour 2025, auxquelles s'ajoute le glissement vieillesse technicité (GVT).

En effet, alors que le total de ces diverses mesures obligatoires représente plus de **4,6 millions d'euros**, la masse salariale globale du budget principal de la Métropole reste malgré tout stable par rapport au BP 2024, ce qui démontre notre maîtrise de la masse salariale dans un contexte fortement mouvementé.

Ces efforts de gestion importants ne remettent pas en cause la forte dimension sociale du rôle de l'employeur métropolitain et portent essentiellement sur le non-remplacement de départs à la retraite, une optimisation des services et des gains de productivité, une limitation du recours aux contractuels, la limitation du recours aux saisonniers, ou encore la maîtrise du nombre d'heures supplémentaires.

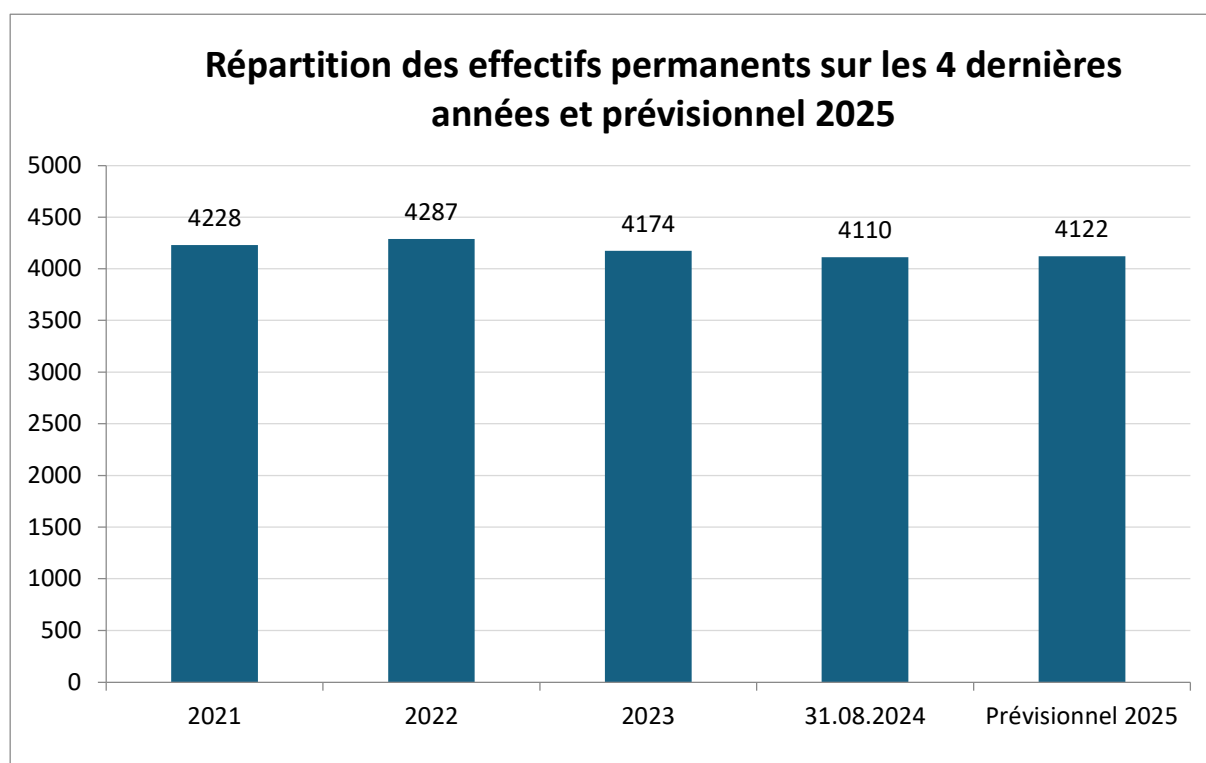
² A compter de 2025, la contribution au Comité des Œuvres Sociales sera comptabilisée sur chacun des budgets et non plus sur le seul budget principal.

2.4.2. L'évolution des effectifs permanents

La répartition des effectifs permanents sur les quatre dernières années et le prévisionnel 2025

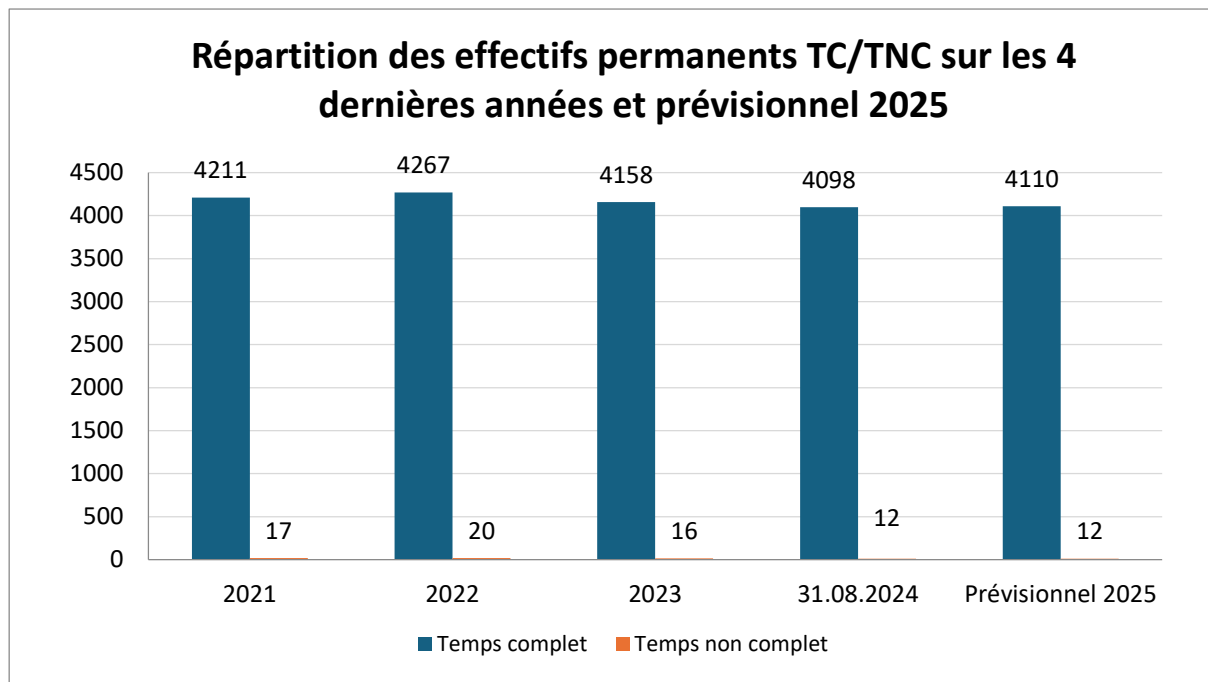
L'évolution des effectifs est relativement stable sur la période malgré des reprises en régies ou intégrations d'activité (régie pour la gestion des déchets ménagers et assimilés essentiellement), les adhésions de nouvelles communes en 2022 ou encore la poursuite de la mutualisation avec la Ville de Nice entraînant la création de services communs portés par la Métropole.

La volonté de maîtrise des effectifs, donc de la masse salariale, explique les efforts de gestion réalisés, notamment en limitant les remplacements par suite de départ en retraite ou en réorientant les postes vacants vers les nouveaux services, ont ainsi permis d'absorber une grande partie des créations évoquées supra.



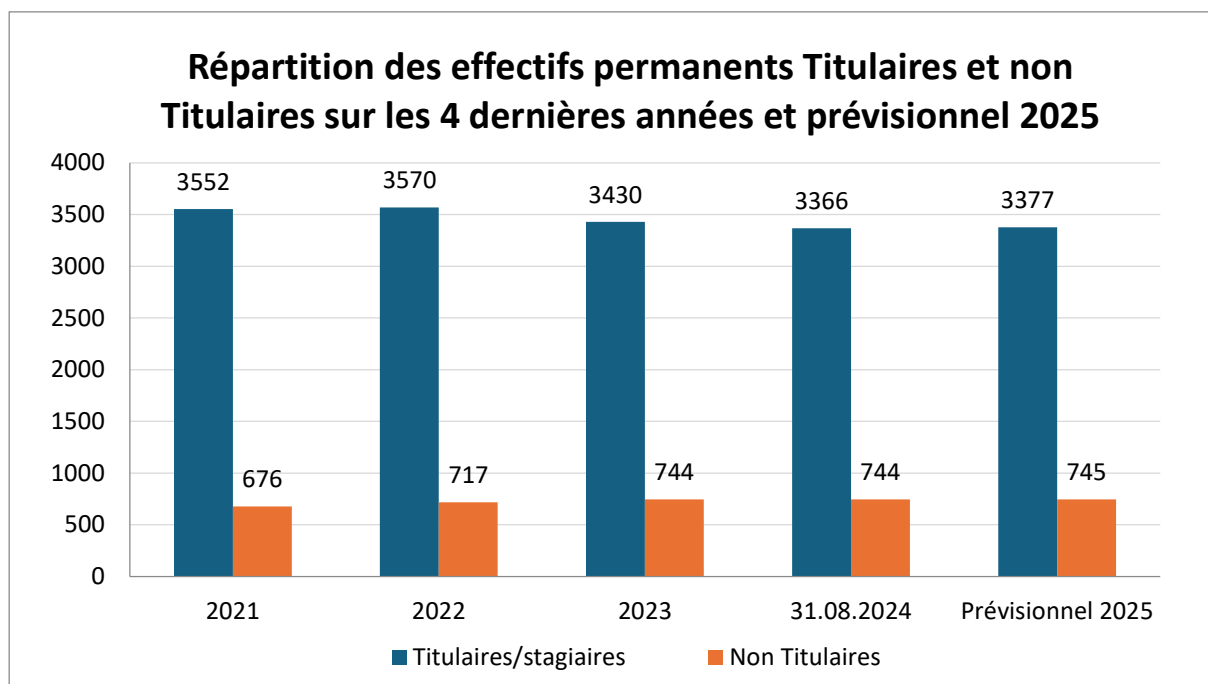
La répartition des effectifs permanents, temps complet/ temps non complet, sur les quatre dernières années et le prévisionnel 2025

Cette répartition reste stable au regard des années comparées. La plupart des missions exercées par la Métropole n'imposent pas de faire appel à des agents à temps non complet, expliquant un très faible recours à ce type de missions.

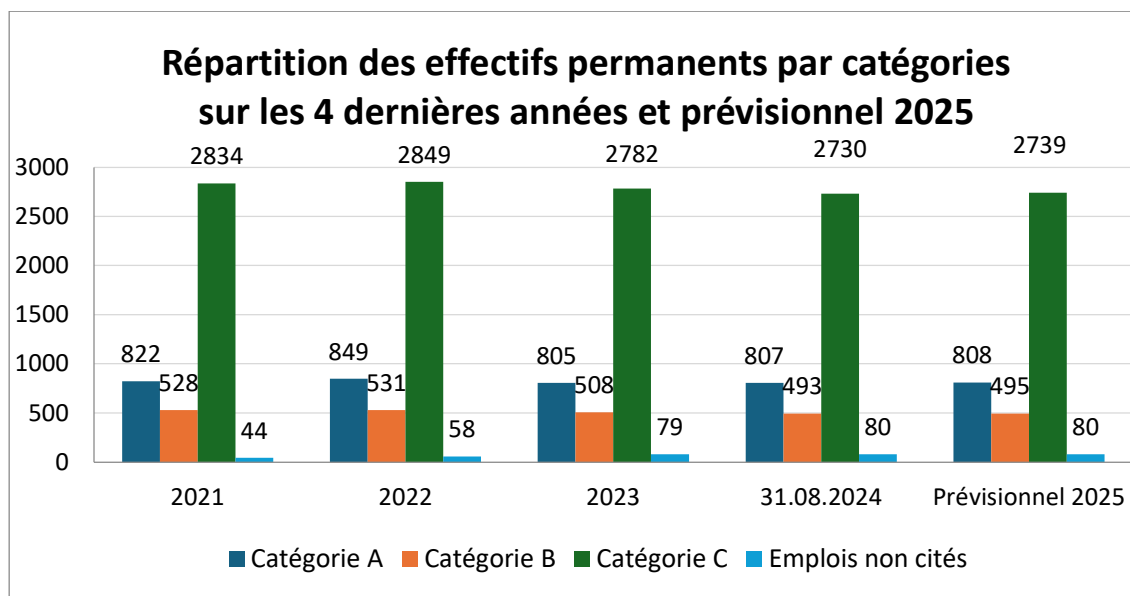


La répartition des effectifs permanents, titulaires/contractuels, sur les quatre dernières années et le prévisionnel 2025

Le pourcentage des agents contractuels, rapporté au nombre des titulaires, tend à se stabiliser depuis l'exercice 2023.



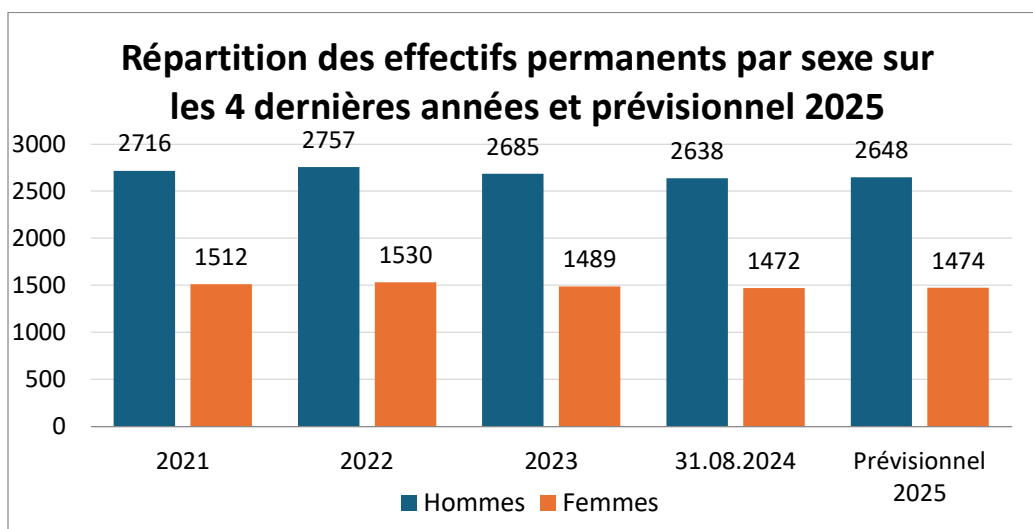
La répartition des effectifs par catégorie sur les quatre dernières années, et à titre prévisionnel pour l'exercice 2025



La répartition des effectifs par sexe

La prédominance persistante des personnels masculins dans les effectifs de l'établissement s'explique par le fait que les activités opérationnelles assurées par la Métropole, notamment dans les secteurs des réseaux, d'exploitation de voirie, ou encore de la collecte et de la gestion des déchets, sont encore aujourd'hui exercées presque exclusivement par des hommes.

Des actions sont conduites par le service de lutte contre les discriminations et droits des femmes pour faire évoluer les mentalités, combattre les stéréotypes et promouvoir ces métiers dits « masculins » auprès des femmes.

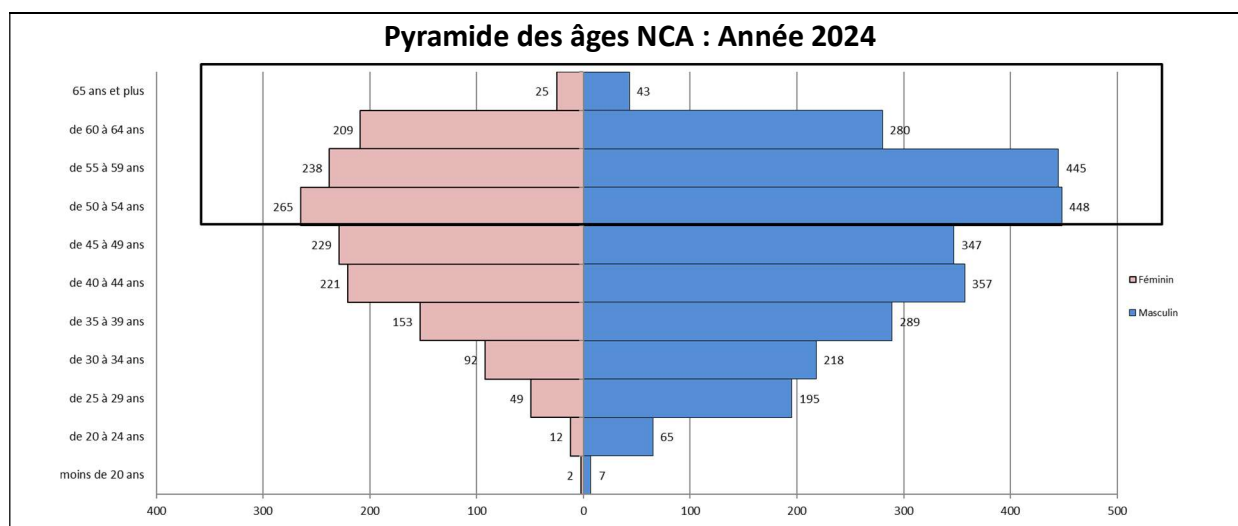


La pyramide des âges :

L'âge moyen des agents métropolitains s'établit à 48 ans, légèrement supérieure à la moyenne nationale de 46 ans.

L'évolution de la pyramide des âges impose la mise en place d'une stratégie de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) pluriannuelle qui peut être mise en œuvre plus efficacement grâce à l'intelligence artificielle (IA). Un nouvel outil innovant dédié est en cours de déploiement afin de porter une politique RH partagée par l'employeur, les managers et les agents.

Des mesures améliorant l'image de l'employeur métropolitain et ses méthodes de recrutement sont également en cours de mise en œuvre.



2.4.3. Les traitements indiciaires et régimes indemnitaires

Les régimes indemnitaires attribués aux agents de l'établissement public, toutes catégories confondues, représentent 25 % du montant des rémunérations (traitement indiciaire et régime indemnitaire).

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	28 939 186 €	13 232 678 €
CATEGORIE B	13 039 283 €	3 806 870 €
CATEGORIE C	65 884 812 €	10 489 252 €
HORS CATEGORIE	1 250 131 €	-
TOTAL	109 113 412 €	27 528 800 €

2.4.4. Le temps de travail

L'accord cadre du 19 juin 2019 fixe à 1 607 heures la durée annuelle du temps de travail à la Métropole, après l'instauration de la journée de solidarité, respectant ainsi strictement le cadre légal.

Le temps de travail hebdomadaire peut être effectué en deux cycles :

- Cycle de 35 heures hebdomadaire, sans RTT ;
- Cycle de 37 heures 30 sur 5 jours, donnant droit à 15 jours de « réduction du temps de travail » (journée de solidarité non déduite).

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

Un dispositif de contrôle automatisé du temps de travail déployé, depuis 2016, dans plusieurs directions de la Métropole a connu une accélération au 1^{er} juin 2023, dont la tendance s'est poursuivie en 2024, permettant de mieux veiller au respect de l'obligation des 1 607 heures de travail effectif par l'ensemble des agents de nos entités. 2 753 agents de la Métropole sont concernés par ce dispositif en 2024.

Des ajustements de l'accord sur le temps de travail seront proposés pour assurer une meilleure optimisation de celui-ci.

La Métropole comptait également 1 355 télétravailleurs au 30 septembre 2024. Une obligation d'un minimum de 3 jours de travail en présentiel par semaine entre en vigueur au 1^{er} janvier 2025, y compris pour les agents à 80%.

2.4.5. Les avantages en nature

Les titres restaurant :

Année	Nombre de titres distribués	Coût en euros (part patronale)
2018	745 904	3 580 339 €
2019	768 266	4 124 333 €
2020	822 268	4 440 247 €
2021	811 201	4 380 485 €
2022	805 204	4 348 102 €
2023	796 113	4 299 010 €
2024	785 510	4 365 184 €

La valeur faciale du ticket restaurant a été fixée à 10 € depuis juillet 2024, dont 6 € pris en charge par l'employeur (60 %). Cette mesure était essentielle dans un contexte inflationniste pour contribuer à la préservation du pouvoir d'achat des agents métropolitains.

Cette mesure bénéficie à 4 424 agents métropolitains.

La participation de l'employeur au coût des cotisations mutuelles santé :

Année	Nombre d'agents	Coût
2018	2 584	590 062 €
2019	2 632	593 761 €
2020	2 623	572 025 €
2021	2 644	550 522 €
2022	2 591	507 520 €
2023	2 369	544 774 €
2024	2 404	517 313 €

Le dispositif par lequel l'employeur participe aux cotisations pour les mutuelles de 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. La participation la plus forte est accordée aux agents dont l'indice de rémunération est le plus bas.

De même que la participation au contrat de prévoyance présenté ci-après, il témoigne de la volonté de l'employeur métropolitain de protéger socialement les agents et d'aider à préserver leur santé.

La participation au contrat de prévoyance Territoria (compensation de la perte de revenus en cas d'arrêt maladie) :

Année	Nombre d'agents	Coût
2018	1 888	99 363 €
2019	1 931	98 473 €
2020	1 906	94 637 €
2021	1 999	94 905 €
2022	2 165	184 181 €
2023	1 937	209 321 €
2024	1 927	199 865 €

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 cumulés au cours d'une même année, le traitement indiciaire est réduit de 50 %. Le régime indemnitaire n'est quant à lui plus versé après 30 jours d'arrêt maladie cumulés sur l'année civile.

Une première convention de participation au risque prévoyance a été signée en 2015 avec une participation financière de l'employeur de 2 euros par mois, pour chaque agent ayant souscrit au contrat. Une augmentation de la participation financière de l'employeur a eu lieu en 2017, puis en janvier 2022 dans le cadre de ce premier contrat.

Ce premier contrat est arrivé à échéance en septembre 2022. Un nouveau contrat collectif a été conclu à compter d'octobre 2022. A l'occasion de cette nouvelle convention, les modalités de versement de la participation financière ont été modifiées, afin de mieux tenir compte de la situation concrète des agents. Désormais, la participation de l'employeur est fixée en fonction du niveau de rémunération et non de l'indice de traitement. Les montants de participation ont également été revus à la hausse ; ils sont au minimum de 8 euros par mois, jusqu'à 14 euros par mois.

Ces dispositions vont au-delà des obligations légales actuelles et anticipent les nouveaux régimes qui s'imposeront aux collectivités locales au 1^{er} janvier 2027.

La participation aux frais de transports

Ces remboursements se déclinent en trois volets : le remboursement sur justificatifs des titres d'abonnement annuel de transports en commun (pour des agents résidant à l'extérieur de la résidence administrative), la participation de l'employeur aux abonnements transports RLA, participation acquittée mensuellement et sur factures, et enfin le bénéfice du Forfait Mobilité Durable qui, depuis 2021, a remplacé l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV), et inclut désormais tous types de modes de transport alternatif et durable.

Ces aides financières, comme les suivantes, au-delà de l'aide sociale qu'elles apportent, facilitent l'accès à des bonnes pratiques en matière de transition écologique.

- **Les remboursements sur justificatifs :**

Année	Nombre d'agents	Coût
2018	119	18 405 €
2019	115	20 466 €
2020	89	12 248 €
2021	76	9 744 €
2022	78	12 789 €
2023	90	16 883 €
2024	117	30 521 €

- La participation au titre de l'abonnement transport Régie Ligne d'Azur, mensuel ou annuel :

Année	Coût
2018	277 663 €
2019	289 257 €
2020	296 681 €

2021	232 062 €
2022	286 885 €
2023	267 048 €
2024 *	383 373 €

*Ensemble des factures acquittées sur la période

- Indemnités kilométriques vélo :

Année	Nombre d'agents	Montant
2020	85	14 172 €
2021 (fin du dispositif au 31 mai)	68	4 744 €

- Forfait mobilité durable :

Année	Nombre d'agents	Montant
2021 (début du dispositif au 1 ^{er} juin)	67	7 816 €
2022	66	4 630 €
2023	179	49 700 €
2024	235	65 300 €

Les véhicules de fonction :

Population concernée	Montant	Impact pour l'agent
DGS/DGA/gardiens d'équipements (7 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. Non titulaires : cotisations sociales + CSG/RDS Titulaires : CSG/RDS uniquement

Les logements de fonction :

Population concernée	Montant	Impact pour l'agent
12 agents : DGS/DGA/Directeur de Cabinet adjoint/ Gardiens d'équipement et agents techniques intervenant dans le Haut Pays	Il varie selon le barème qui prend en compte : La rémunération brute de l'agent, le nombre de pièces du logement, revalorisation du barème chaque année.	L'avantage en nature est imposable et assujetti aux cotisations Non titulaires : cotisations sociales + CSG/RDS, Titulaires : CSG/RDS uniquement

2.5. Les actions et la programmation des investissements

2.5.1. Le programme pluriannuel d'investissement

La Métropole poursuit une programmation d'investissement ambitieuse de 763,7 millions d'euros sur la période 2024-2026, dont 282 millions d'euros en 2025.

Elle est déclinée comme suit :

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Budget principal	180	178,9	150
Budget annexe des transports	35	34,8	29,5
Budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline	23,7	22,7	10
Budget annexe de la régie gestion des déchets ménagers et assimilés	11 ³	13,9	13,7
Budget annexe de la régie des MIN d'Azur	0,5	10,3	5,3
Budget annexe de la régie du Centre de Formation d'Apprentis	0,3	0,3	0,1
Budget annexe de la régie pour l'exploitation des Ports d'Azur	13	20,9	10
Total	263,5	281,6	218,6

³ Ne tient pas compte de la régularisation de -14,4 millions d'euros liée à la mise en œuvre de la norme comptable 18 relative aux contrats concourants à la réalisation d'un service public qui conduit à réimputer les participations au financement des unités 1 et 2 de l'Usine de Valorisation Énergétique sur un compte d'immobilisation financière.

2.5.2. Le développement économique et numérique du territoire

Le soutien au développement et à l'attractivité économiques

Le Schéma métropolitain de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SMDEII, venant décliner le nouveau Schéma régional porté par la Région Sud) a été adopté en Conseil métropolitain le 14 décembre 2022 pour la période 2022-2028.

Il constitue le cadre politique de référence de l'action de la Métropole en matière d'accompagnement des entreprises, de structuration des filières stratégiques du territoire, d'aides à l'investissement et de soutien à l'attractivité économique pour les prochaines années.

Concernant l'exercice 2025, le SMDEII se décline de manière opérationnelle dans plusieurs champs d'actions :

- **Mobilisation et accompagnement des entreprises dans la réalisation des objectifs du Plan climat métropolitain :**

La Métropole accroît ses actions de sensibilisation à travers la publication et la diffusion d'un « Guide pratique » à destination des entreprises, intitulé « La Transition écologique s'écrit au pluriel ». Ce guide propose des pistes d'action concrètes, des retours d'expériences et des ressources pratiques permettant de faciliter les démarches et investissements des entreprises du territoire métropolitain en faveur du développement durable.

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) 2019-2025 de la Métropole Nice Côte d'Azur, communément appelé Plan Climat 2025, a été voté par le Conseil métropolitain le 25 octobre 2019. Arrivant à son terme, il sera évalué dans le courant de l'année 2025.

En complément, plusieurs événements organisés en 2025 permettront de présenter les dispositifs de financement et les services accessibles aux entreprises dans les domaines de la transition écologique, de la gestion des déchets et de l'économie circulaire, en partenariat avec la Région Sud et le cluster EA Eco-entreprises.

Enfin, en amont et en marge de la Conférence des Nations Unies sur l'Océan qui se tiendra à Nice en juin 2025, la Métropole organisera plusieurs événements d'ordre économique à destination des entreprises sur la filière de l'économie de la mer, notamment un événement business sur le thème « *Mer et Horizons* » en partenariat avec le Pôle de compétitivité Mer Méditerranée en février 2025 et plusieurs événements liés à l'innovation maritime en juin 2025.

- **Soutien aux acteurs économiques du tourisme, de l'industrie, du commerce et de l'économie sociale et solidaire :**

L'année 2025 marquera la deuxième année de la nouvelle labellisation « *Territoires d'Industrie* » à l'échelle de l'ensemble des communes et des entreprises de la Métropole. Ce label se formalise autour d'un plan d'actions qui s'articule autour de 4 axes :

- Transition écologique ;
- Innovation ;
- Compétences ;
- Foncier.

Pour ce faire, dans le courant de l'année 2025, la Métropole mènera de nombreuses actions auprès des entreprises industrielles du territoire à fort développement, notamment l'organisation de la deuxième édition du *Spring Tech* et l'accompagnement pour le financement des projets industriels dans le cadre des dispositifs de France 2030.

La Métropole poursuivra également en 2025 son offre d'accompagnement « sur mesure » auprès des entreprises industrielles et touristiques ayant des projets structurants fortement générateurs d'emplois sur le territoire.

Concernant le domaine du tourisme, en 2025 la Métropole continuera de faciliter les démarches auprès des communes pour le renouvellement des classements de « commune touristique » et « station tourisme », en collaboration avec l'Office de Tourisme Métropolitain et les services de l'Etat, ainsi que le soutien aux professionnels de l'hébergement pour le recrutement de saisonniers et leurs démarches de développement durable.

- **Entrepreneuriat et croissance des entreprises :**

La Métropole continue de renforcer ses actions de soutien et d'accompagnement aux startups et entreprises innovantes à travers le *Hub* de l'Innovation (auparavant Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation), lequel accueillera en 2025 environ 20 jeunes entreprises, ainsi que la prolongation de ses programmes d'accélération avec une cohorte-cible de 15 entreprises pendant 6 à 9 mois.

En outre, la Métropole continue de travailler en étroite collaboration avec les associations de soutien à l'entrepreneuriat et la création d'entreprises, ainsi qu'avec l'association Team Nice Côte d'Azur pour accroître l'attractivité économique du territoire et faciliter les implantations d'entreprises. La 1^{ère} édition du dispositif *Business Landing Nice Côte d'Azur* s'est terminée en 2024. Ce dispositif sera renouvelé en 2025, afin de continuer à favoriser l'investissement et l'implantation d'entreprises stratégiques sur le territoire.

La Maison de la Métropole à Paris accueillera plusieurs événements pour faciliter à la fois le rayonnement des entreprises métropolitaines à l'échelle nationale et renforcer la promotion du territoire auprès des acteurs nationaux, en collaboration avec la French Tech Côte d'Azur et Team Nice Côte d'Azur.

Enfin, la Métropole organisera en 2025 de nombreux événements phares permettant d'animer l'écosystème et de développer encore davantage l'entrepreneuriat, tels que la troisième édition de la Rentrée des entrepreneurs.

- **Création d'emplois et développement des compétences :**

De nombreuses actions ciblées sur les métiers en tension seront déclinées courant 2025, notamment en amont de la saison d'hiver dans le haut pays et dans les métiers du numérique.

L'année 2025 se traduira également par la signature d'un partenariat pluriannuel entre la Métropole et l'Association Pour l'Emploi des Cadres (l'APEC) permettant d'accompagner les entreprises et, plus particulièrement les start-ups hébergées au Hub de l'Innovation de la Métropole, dans leurs projets de recrutement.

En 2025, la Métropole accompagnera également l'arrivée de nouvelles écoles spécialisées dans les domaines de la programmation informatique, de l'intelligence artificielle et de la communication.

- **Immobilier d'entreprises et zones d'activité économique :**

Sur la base de l'inventaire des Zones d'Activité Economique (ZAE) finalisé en 2024, la Métropole poursuivra ses actions de requalifications des ZAE et d'Ecologie Industrielle Territoriale, en lien étroit avec les communes et les entreprises.

La Métropole continuera également d'accompagner les projets de développement immobilier à vocation économique sur territoire, en particulier sur les secteurs de Grands Arénas et Nice Meridia, au cœur de l'Opération d'Intérêt National Nice Ecovallée, en collaboration avec l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var.

MIN d'Azur

La Régie des MIN a pour principal objectif en 2025 le renforcement de sa politique d'optimisation des recettes - notamment par le développement des activités connexes en diversifiant les services proposés par le MIN, au-delà de ses activités traditionnelles de commerces de produits agricoles et horticoles - tout en veillant à la maîtrise des coûts.

En termes d'investissement, le déplacement intra MIN Produits Alimentaires des entreprises de grossistes impactées par les travaux de construction de la future gare SNCF Nice Aéroport dans le cadre du projet la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur constitue une priorité pour l'année à venir.

En 2025, la Métropole souhaite entrer en phase opérationnelle pour le projet de relocalisation du MIN, en concevant et programmant des infrastructures modernes et fonctionnelles.

Commerce et artisanat

La Métropole Nice Côte d'Azur s'engage à stimuler l'attractivité et le dynamisme commercial du territoire métropolitain avec un double objectif : renforcer l'offre commerciale et soutenir les associations et initiatives qui participent activement au développement économique local.

Les associations sont soutenues par des subventions et un accompagnement technique pour l'organisation d'animations commerciales, notamment pendant les périodes clés comme les fêtes de fin d'année et les soldes.

La Métropole a accueilli plusieurs enseignes nationales et internationales au cours des dernières années, un levier clé pour attirer les visiteurs et renforcer l'économie locale. La direction du commerce accompagne ces implantations afin de s'assurer de leur intégration harmonieuse au tissu existant et de la complémentarité avec les commerces de proximité.

L'aménagement et l'innovation numériques

L'aménagement numérique du territoire est une priorité pour la Métropole, qui vise à renforcer sa compétitivité, son développement économique, son attractivité et son équité territoriale.

La Métropole soutient les opérateurs qui déploient des réseaux fibres sur tout son territoire, et participe financièrement au déploiement du réseau public « La Fibre 06 » pour les 23 communes qui ne sont pas couvertes par les opérateurs privés.

La Métropole se positionne également comme un territoire d'innovation, en testant des technologies modernes en amont des futurs développements, afin d'évaluer leurs avantages et leurs inconvénients. Dans ce domaine, la Métropole avance dans l'exploitation des technologies spatiales, en partenariat avec le CNES. Cette collaboration permet d'exploiter des données spatiales pour la surveillance environnementale, la gestion des infrastructures et la connectivité des territoires. Grâce à l'intégration des données satellitaires, la Métropole améliore sa capacité à répondre aux enjeux urbains et environnementaux, notamment dans l'objectif de renforcer sa résilience face aux catastrophes naturelles.

En réponse à ces évolutions technologiques, la Métropole poursuit son engagement en faveur de l'inclusion numérique et confirme son partenariat avec la Banque du numérique pour mieux orienter les publics en difficulté vers la structure la mieux à même de les accompagner, grâce à l'élaboration d'une cartographie des acteurs et à une plateforme d'orientation alimentée par les professionnels du secteur.

Pour les citoyens et les entreprises, cela se traduit par un accès simplifié par simple appel téléphonique au **3906** (Allo Mairie).

En complément, la Métropole met en place un programme de réutilisation de ses ordinateurs obsolètes reconditionnés intra-muros et mis à la disposition, par l'intermédiaire de la Banque du numérique, des associations, des communes, et des citoyens qui en font la demande.

Ces orientations s'inscrivent dans le prolongement des objectifs de "France Numérique Ensemble" auxquels la Métropole contribue efficacement.

L'excellence de l'enseignement supérieur

La Métropole est devenue au fil des années de plus en plus attractive et a su créer les conditions pour attirer les écoles d'excellence, chercheurs et scientifiques de renommée internationale sur le territoire et faire ainsi de Nice Côte d'Azur l'un des territoires à la pointe de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Au cours des dernières années, la Métropole a accueilli de nombreuses écoles d'enseignement supérieur grâce à une politique dynamique et pro-active qui a facilité l'installation d'écoles avec dernièrement Aivancity, première école d'enseignement supérieure reconnue par l'Etat en intelligence artificielle, ou encore des quatre nouvelles écoles de commerce qui se sont installées à la rentrée sept. 2024 à Iconic avec plus de 1000 nouveaux étudiants. En 2025, la Métropole accompagnera de nouveaux établissements avec notamment les écoles du groupe EDH, VATEL et FERRANDI.

De son côté, l'Université Côte d'Azur reconnue pour son excellence à travers le prestigieux label Initiative d'Excellence (Idex) qui a obtenu le statut de Grand établissement en juillet 2024, continue son ascension parmi les meilleures universités françaises intensives en recherche et rentre ainsi dans le top 500 des meilleures universités mondiales.

Pour soutenir la croissance et le développement de l'enseignement supérieur, la Métropole continue d'apporter un soutien financier, dans le cadre du CPER 2021-2027, à deux programmes académiques structurants pour le territoire, avec la création du Campus santé Saint-Jean d'Angély et la modernisation des équipements scientifiques de l'Observatoire de la Côte d'Azur.

La Métropole collabore enfin avec l'Université Côte d'Azur et les acteurs du territoire à travers la mise en œuvre de projets innovants répondant aux défis environnementaux et sociétaux actuels. Parmi eux, le projet Centre des possibles, dispositif pilote qui vise à encourager l'émergence de talents et diminuer le taux de mauvaises orientations professionnelles. Ce projet est mené en partenariat avec le Rectorat avec une ouverture du centre prévue début 2025.

Le Centre de Formation d'Apprentis

L'année 2025 sera marquée par des nouveautés dans l'offre éducative :

- Lancement de nouvelles formations, qualifiantes, certifiantes et ou diplômantes ;
- L'Introduction de modules de formation « catalogue ».

Le Centre poursuivra une politique de maîtrise des coûts et d'optimisation des recettes.

L'objectif poursuivi est de dégager les marges de manœuvre suffisantes pour pouvoir investir, notamment, dans le renouvellement du matériel et la rénovation du bâtiment.

Les questions européennes et la coopération transfrontalière

La Métropole poursuit ses actions de sensibilisation à l'Union européenne. Outre les grands événements récurrents, à savoir le « Nice Europe Day » et le « Nice Chante l'Europe » qui depuis trois années rassemblent plus de 30 000 personnes la programmation événementielle et de communication de 2025 seront consacrées à nouveau à la sensibilisation à l'Union européenne auprès des citoyens. En effet, faisant suite aux élections européennes les sondages et les statistiques ont montré que les institutions européennes doivent se montrer plus proches des citoyens. Le Centre EUROPE DIRECT agira en ce sens au travers de nouveaux événements festifs et ludiques, des animations à destination d'un public large tout en préservant l'aspect pédagogique, essentiel à la bonne compréhension du fonctionnement de l'Union européenne et de ses institutions.

L'année 2024 aura été une année importante pour les enjeux transfrontaliers qui concernent directement la Métropole. Après le premier comité de coopération transfrontalière institué par le traité du Quirinal qui a eu lieu en octobre 2023 à Turin et qui a réuni les représentants politiques et administratifs des zones transfrontalières concernées, la Métropole a affirmé sa volonté d'accueillir la deuxième rencontre sur son territoire. Il s'agit d'un nouvel élan pour la coopération transfrontalière à la fois à l'échelle locale et nationale permettant de lever certains obstacles techniques et juridiques, et de faciliter ainsi la vie des citoyens transfrontaliers.

Ce nouvel élan se traduit aussi par la création de l'Alliance Transfrontalière des Alpes du Sud, lancée par le Maire de Nice et Président de la Métropole en février 2024 avec les provinces italiennes d'Imperia et de Cuneo. Cet espace de gouvernance multiniveaux propose des solutions communes pour la défense des intérêts des Alpes du Sud.

Cette Alliance vise à lever des obstacles et facilitera non seulement les relations et les échanges avec les partenaires économiques et institutionnels des deux côtés de la frontière, mais aussi le quotidien des citoyens de ce bassin de vie transfrontalier.

2.5.3. La solidarité et la cohésion sociale

La cohésion sociale

Selon le panorama de la pauvreté réalisé dans le cadre du diagnostic pour l'élaboration du Pacte des solidarités 2023-2027, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur se place, derrière la Corse et les Hauts-de-France, au troisième rang des régions les plus pauvres de France. La Métropole n'échappe pas à ces statistiques alarmantes avec un taux de pauvreté monétaire plus élevé que la moyenne régionale (17,9%).

Aussi, pour préserver et œuvrer en matière de cohésion sociale sur son territoire, la Métropole a souhaité regrouper au sein d'une même direction les missions relatives aux politiques publiques relatives au handicap, à l'insertion professionnelle, à la politique sociale de la jeunesse et à la lutte contre toutes les formes de discrimination.

Les actions visent des objectifs ambitieux permettant d'agir contre les inégalités de tous ordres dès le plus jeune âge, d'accompagner vers l'emploi et l'autonomie et de faciliter l'accès aux droits en favorisant l'inclusivité.

Un premier axe d'interventions est mis en œuvre en direction de la jeunesse. Il se traduit par le soutien et le suivi de la Mission Locale Nice Côte d'Azur et de celle Est 06 à destination des jeunes domiciliés sur le territoire de la Métropole ; mais également par le soutien et le suivi de l'Ecole de la 2^{ème} chance ; et enfin, par le soutien et l'accompagnement des jeunes en grande difficulté, non pris en charge par ailleurs (secours temporaire, accompagnement renforcé, hébergement temporaire) par le biais du Fonds d'Aide aux Jeunes (FAJ).

Dans la même logique, un autre public bénéficie d'une attention particulière, les personnes en situation de handicap. Ainsi, par le biais de la refonte et la redynamisation de la Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA) avec l'installation de nouveaux groupes thématiques, cette instance de démocratie participative a, comme principale finalité, d'associer tous les acteurs de la Métropole pour coconstruire les actions publiques locales en matière d'accessibilité de la Métropole au sens large du terme.

Par ailleurs, la Métropole souhaite également accompagner au mieux les adultes vulnérables. Elle soutient, par exemple, l'action menée par le Centre départemental d'accès aux droits (CDAD) des Alpes-Maritimes, à destination des habitants des territoires inscrits dans le contrat de ville.

De manière encore plus engagée, à travers son Plan local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE), la Métropole assure un accompagnement individualisé, renforcé et de proximité des personnes éloignées de l'emploi de plus de 25 ans afin de coconstruire un parcours d'insertion pour un accès à l'emploi durable.

Enfin, la Métropole réalise des actions en direction du grand public à travers des campagnes de prévention en matière d'égalité Femmes-Hommes et de lutte contre les discriminations à l'occasion des dates internationales telles que le 8 mars (droits des Femmes) ou le 25 novembre (lutte contre les violences faites aux femmes).

Forte d'un réseau de référents « Egalité » au sein de certaines communes de la Métropole à la suite du projet européen PROSOL FEMMES, la Métropole souhaite élargir le réseau et remobiliser les ressources existantes, en 2025, afin de relancer une dynamique métropolitaine sur les droits des Femmes.

La politique de la ville

Le nouveau contrat de ville « Engagement Quartiers 2030 » et son avenant ont été approuvés respectivement en mars 2024 puis novembre 2024 par le conseil métropolitain. Les communes comprenant un quartier prioritaire ont été associées à leur rédaction. Ce nouveau contrat de ville porte sur une période de 6 ans, de 2024-2030.

Pour mémoire, à la suite du décret du 28 décembre 2023, la Métropole compte dorénavant 10 quartiers prioritaires de la politique de la ville :

- La Condamine (Drap) ;
- Centre (Carros) ;
- Les Moulins - Le Point Du Jour Nice (Nice et Saint-Laurent-du-Var) ;
- Nice Las Planas - Le Rouret (Nice) ;
- Les Sagnes (Nice) ;
- Centre (Nice) ;
- Paillon (Nice) ;
- Ariane - Le Manoir - Gares (Nice, Saint-André-de-la-Roche, La Trinité) ;
- Centre (Vence) ;
- Le Château (Saint-André-de-la-Roche).

Un appel à projet « Contrat de ville » a été lancé à l'automne 2024 pour la programmation de projets en 2025.

En parallèle, le dispositif « Cité éducative » qui concerne les quartiers des Moulins (Nice) et Point-du-Jour (Saint-Laurent-du-Var) va se poursuivre en 2025, avec le quatuor Sous-Préfecture, Education Nationale, CAF et Métropole/Ville de Nice.

En 2025, les programmes d'actions des nouvelles conventions d'abattement à la taxe foncière sur les propriétés bâties seront mis en œuvre par les bailleurs sociaux dans les quartiers prioritaires, sous le copilotage de l'Etat et de la Métropole.

Enfin, la composition des conseils citoyens sera revue début 2025.

Le renouvellement urbain

Les projets de renouvellement urbains pilotés par la Métropole sur 4 quartiers (Ariane, Les Liserons, Les Moulins et Nice-Centre) poursuivent quatre principaux objectifs :

- Diversifier et améliorer l'offre de l'habitat ;
- Désenclaver les quartiers prioritaires, requalifier les espaces publics et développer l'offre de services et d'équipements ;
- Réinvestir le tissu urbain existant pour lutter contre les phénomènes d'étalement urbain ;
- Faire progresser l'insertion sociale et économique des habitants de ces quartiers.

L'année 2025 sera marquée par :

- La signature de l'avenant n°2 à la convention de renouvellement urbain qui intègre des évolutions importantes concernant des opérations d'aménagement d'espaces publics et de réhabilitation de logement s'inscrivant dans la démarche quartier résilient de l'ANRU ;
- Dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD), la finalisation des travaux du local de stockage du jardin partagé de la cour Bensa à Nice et le démarrage de l'opération de construction des logements sociaux de la cour Bensa par le bailleur social Erilia.
- Les opérations menées dans le cadre du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPNRU) labellisé par l'ANRU :
 - Relogement : finalisation de la première phase du relogement et poursuite de la seconde phase pour la prise en compte de l'ensemble des bâtiments concernés par les démolitions (Ariane, Moulins, Liserons) ;
 - Interventions sur les logements locatifs sociaux de Côte d'Azur Habitat : démarrage de la requalification des Sittelles et des Ménestrels à l'Ariane, et finalisation de la 1ère phase de requalification de logements sociaux aux Moulins (bâtiments 36 et 37 en demi-lune) ;
 - Aménagement des espaces publics : lancement des travaux de création de l'espace public des Ménestrels ; démarrage des travaux d'aménagement des espaces publics et des voiries au sein du quartier des Moulins ; réalisation d'un espace transitoire aux Liserons ;
 - Equipements : travaux d'aménagement de la maison du projet des Liserons.
 - Poursuite des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics.
 - Poursuite des procédures foncières, administratives et environnementales.
 - Poursuite de la concertation sur les projets urbains.

La politique du logement

La politique de l'Habitat de la Métropole est basée sur le Programme Local de l'Habitat (PLH).

Après l'arrêt de projet en novembre 2024, l'approbation du nouveau PLH 2024-2029 (le 4^{ème}) est prévue d'ici l'été 2025.

Ce document stratégique a été élaboré en associant l'ensemble des Maires, l'Etat, les bailleurs sociaux, les promoteurs, les associations de locataires et globalement tous les partenaires de l'Habitat. Il apportera de nombreuses nouveautés par rapport au PLH3 : augmentation des opérations d'acquisition/amélioration, développement du BRS, expérimentation du permis de louer, renforcement de la réglementation relative aux meublés de tourisme, etc.

Pour mémoire, ce document définit la stratégie métropolitaine à travers : le développement équilibré de l'offre en logement dont le logement social, locatif ou en accession, la réhabilitation du parc social existant et les interventions au titre du parc privé par le biais d'aides aux propriétaires (actions mises en place : PIG métropolitain et POPAC Ariane), les orientations en matière d'attribution des logements sociaux ou encore la déclinaison du Plan Logement d'Abord.

Afin de répondre aux enjeux de production de logements, en particulier les logements sociaux, une étude relative aux potentiels de surélévation a été réalisée en 2023. En 2024, cette étude a été diffusée aux partenaires publics et privés. En 2025, un premier projet de surélévation doit démarrer à Nice, porté par l'Office public Côte d'Azur Habitat, avec la création de 13 nouveaux logements locatifs sociaux.

En 2025, dans le cadre du PLH4 et de son objectif d'améliorer le parc de logements privés, un nouveau « Pacte territorial » sera déployé en lien avec l'Agence Nationale d'Amélioration de l'Habitat (Anah) sur le territoire de la Métropole, comportant 3 volets : l'information, l'animation des partenaires et la mise en place d'une opération d'amélioration de l'habitat du type Opération Programme d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) ou Programme d'Intérêt Général (PIG).

Les politiques sociales de l'habitat

En 2025, la Métropole poursuivra ses actions en faveur du logement des ménages fragiles à travers sa politique de l'habitat :

- Mise en œuvre du nouveau règlement Fonds de Solidarité pour le Logement (FSL) qui vise la simplification et l'élargissement du public cible. Le FSL aide les ménages qui rencontrent des difficultés pour accéder ou se maintenir dans leur logement ;
- Appui à la mise en place d'une bourse d'échange de logements sociaux inter-bailleurs ;
- Lutte contre la sous-occupation du parc social en coopération avec l'AR HLM et les bailleurs sociaux de la Métropole ;

- Implication dans la lutte contre la pauvreté à travers le Pacte des Solidarités pour favoriser l'accès au logement des jeunes, la prévention des expulsions et la lutte contre la précarité énergétique.
- Actions en faveur du « Logement d'abord » dont l'objectif est de favoriser un accès direct et durable au logement pour permettre une réinsertion des personnes sans domicile. Comme en 2024, l'accent sera mis sur l'accompagnement des ménages en situation complexe, le lien entre la santé et le logement, l'optimisation de captation d'une offre à bas loyer dans le parc privé, l'observation du sans-abrisme.

2.5.4. La transition écologique

La gouvernance et les outils au service de l'adaptation au changement climatique

- ***Bilan du Plan Climat 2019-2025 et préparation du Plan Climat 2026-2036***

Face à l'accélération du dérèglement climatique et à l'intensification des phénomènes météorologiques extrêmes, la Métropole doit renforcer ses actions de lutte pour préserver son cadre de vie.

La Métropole est dotée d'un Plan Climat depuis 2013, un document cadre de coordination pour la transition écologique du territoire, dont l'élaboration est confiée, par l'Etat, à tout établissement public de coopération intercommunale de plus de 20 000 habitants, avec pour autre obligation de le renouveler tous les six ans. Le Plan Climat porte une vision intégrée des enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, de préservation des écosystèmes et de renforcement des puits de carbone, de développement des énergies renouvelables, de maîtrise de la consommation énergétique et de lutte contre la pollution de l'air sur le territoire. Opérationnel, le Plan Climat comprend un diagnostic, une stratégie, des objectifs chiffrés et un programme d'actions.

La dernière version du Plan Climat a été adoptée en 2019. Elle couvre la période 2019-2025 et doit donc être évaluée en 2025. Ce lancement a été voté le 7 novembre 2024 en Conseil métropolitain. Il implique la réalisation d'études précises répondant au décret n°2016-849 du 28 juin 2016 *relatif au plan climat-air-énergie territorial*, la mise en œuvre d'une concertation publique préalable intégrant tous les acteurs du territoire (grand public, entreprises, communes, ...), une saisine des institutions de niveau supra pour l'obtention des avis réglementaires (Région, Etat, Mission régionale d'autorité environnementale) ainsi qu'une consultation publique avant adoption du projet final.

D'autre part, en complément du bilan à mi-parcours également réglementaire et rapportant l'état d'avancement après les 3 premières années de mise en œuvre (2019-2022), un bilan final du Plan Climat 2019-2025 doit également être élaboré en 2025 conjointement la relance du nouveau Plan 2026-2032.

L'élaboration d'un Plan Climat est un long processus comportant de nombreuses étapes. Afin de tenir nos engagements et d'assurer un nouveau Plan Climat opérationnel dès 2026, il est donc indispensable de mener ce projet majeur et transversal en 2025. L'accompagnement par un bureau d'études est nécessaire, pour la production des études notamment. Le marché afférent a été renouvelé et doit être attribué en janvier 2025.

Au niveau global, cette actualisation est l'occasion de réviser notre stratégie de transition écologique au sens large et de renforcer notre engagement vers des objectifs toujours plus ambitieux en cohérence avec l'Accord de Paris et le Pacte vert européen : réduire nos émissions de gaz à effet de serre de -55% d'ici 2030 par rapport à 1990 et viser la neutralité carbone pour 2050. Il s'agit également de décliner localement la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ou encore le nouveau Plan national d'adaptation au changement climatique publié récemment. Ce dernier plan établit d'ailleurs une « Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique » afin de préparer la France aux niveaux de réchauffement allant jusqu'à +4°C en 2100.

Au niveau du territoire, le lancement du nouveau Plan Climat 2025 permettra de redonner un cadre concret à l'ensemble des parties prenantes, citoyens, entreprises, institutions, pour s'impliquer autour d'objectifs partagés. Conformément au cadre réglementaire, le Plan Climat devra prendre en compte les objectifs fixés par le Schéma Régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), être cohérent avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme métropolitain et se baser sur tous les autres documents cadres spécifiques tels que le Schéma Directeur des Energies métropolitain, le Plan d'Action Qualité de l'Air (PAQA), etc.

Au sein des services métropolitains, la mise à jour du Plan Climat 2025 implique une gestion transversale des politiques publiques autour d'une stratégie climat air énergie cohérente et, dans l'immédiat, la co-construction du programme d'actions.

Sur ce dernier point, la labellisation « Territoire Engagé Transition Ecologique » de l'ADEME, à relancer en 2025 également (relance votée en Bureau métropolitain du 7 novembre 2024), est un appui méthodologique certain. Cette démarche est mutualisée avec le Plan Climat. La Métropole y est engagée depuis 2009, tout comme plus de 500 autres collectivités et intercommunalités. Ce label permet une valorisation à l'échelle européenne de nos actions, un soutien financier selon l'atteinte d'objectifs et contribue à renforcer l'attractivité du territoire auprès des partenaires institutionnels et acteurs clés.

Enfin, toujours en 2025, les outils de suivi et de communication existants doivent évoluer en parallèle de ces relances (simplification de la plateforme de suivi et de saisie des indicateurs, réorganisation des pages Web pour une mise en avant de l'interface publique « Baromètre de la Transition Ecologique », plateforme de concertation citoyenne en ligne, ...).

- ***Volet adaptabilité : Ville perméable***

La Métropole intensifie son engagement dans l'élaboration et la concrétisation de sa stratégie pour une ville perméable, une initiative centrale du contrat métropolitain conclu avec l'Agence de l'Eau.

L'objectif est double : aménager le territoire de manière durable afin d'assurer un accès à une eau de qualité en quantité suffisante pour tous les usages, domestiques, industriels et agricoles et renforcer la résilience du territoire aux effets néfastes des aléas climatiques (sécheresse et crues).

En effet, la résilience d'un territoire face aux épisodes de sécheresse et d'orages extrêmes se mesure à sa capacité à retenir l'eau de pluie dans les sols, à l'endroit même où elle tombe.

Organiser l'infiltration naturelle de l'eau de pluie suppose une innovation de rupture dans la manière de gérer des eaux pluviales dans l'espace public urbain : aux tuyaux d'évacuation vers les réseaux se substituent des solutions fondées sur la nature, durables et peu coûteuses.

Ce mode de gestion pluviale repose donc sur les principes fondamentaux suivants :

- L'infiltration naturelle des eaux de pluie à l'endroit où elle tombe,
- La déconnexion systématique des eaux de pluie des réseaux (sauf cas exceptionnel où l'évacuation est incontournable),
- La perméabilisation et la végétalisation des sols, la protection et la reconstitution des zones humides pour une gestion intégrée des eaux pluviales, exemplaire et vertueuse,
- L'accroissement de la capacité de rétention naturelle de l'eau de pluie par la récupération généralisée de l'eau de pluie (récupérateur, retenues collinaires infiltrantes, etc.).

La stratégie ville perméable, les évaluations inventives et les solutions fondées sur la nature permettront de mieux préparer le territoire aux risques d'inondation.

La Métropole entreprend par ailleurs des actions qui porteront sur :

- L'étude de renaturation du Laghet à La Trinité ;
- La requalification et la perméabilisation de la zone industrielle Carros - Le Broc ;
- Les travaux de réhabilitation sur les épis de Nice et Cagnes-sur-Mer visant à lutter contre l'érosion du littoral ;
- L'accompagnement des projets d'aménagement publics et privés dans une démarche de développement durable (démarche Quartier Durable Méditerranéen - QDM notamment).

L'énergie et performance énergétique

- **Achat groupé d'énergie :**

La Métropole a créé en 2014 le groupement de commande énergie, qui réunit des communes membres et différents acteurs publics, soit actuellement 65 membres. Ce groupement permet depuis 2015 l'achat en commun d'électricité, à un prix régulièrement avantageux (-20%) en regard du prix moyen du marché national, ou bien encore des prix du groupement d'achat UGAP.

Face aux incertitudes budgétaires pour 2025, ce système de groupement d'achat permettra de contenir les effets d'une hausse de la Taxe Intérieure sur la Consommation Finale d'Electricité.

Actuellement notre prix moyen d'achat 2024 est de 247,27€/MWh TTC, il devrait être en 2025 légèrement inférieur, même en incluant les hausses mentionnées ci-dessus, à hauteur de 233,61€/MWh TTC,.

A noter qu'en 2025, toujours dans le cadre de notre groupement de commande énergie, sera initié dans le même esprit que le marché de l'électricité, un marché d'achat en commun du gaz, marché qui devrait être opérationnel courant 2026.

- **Poursuite du développement d'énergies renouvelables (ENR) locales :**

La Métropole poursuit sa stratégie d'accélération définie dans le cadre du plan d'accélération des ENR adopté en septembre 2023 par le Conseil métropolitain et du Plan Climat :

- En 2025, dans le cas de notre groupement de commande énergie, des études foncières et techniques de solarisation seront conduites par la Métropole et les communes membres qui le souhaitent, afin de définir les possibilités d'implantation de centrales solaires photovoltaïques sur des sites urbanisés notamment dans le cadre d'appels à manifestation d'intérêt, ou encore d'opération d'autoconsommation ;
- Le développement des projets de réseaux thermiques urbains et *smartgrids* sera également poursuivi en 2025 sur les secteurs de Nice Meridia, Grand Arénas, Nice-Est et Parc Meridia, ainsi que les études de faisabilité de nouveaux réseaux.

Les actions générales en faveur de l'environnement et de l'aménagement

La Métropole poursuit sa politique de préservation de la biodiversité et d'économie des ressources naturelles, avec un axe fort autour des mers et des océans.

- **L'année de l'océan 2025 :**

Notre territoire accueillera en juin 2025 la 3^{ème} Conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC). Ce sommet international réunira sur 10 jours, 120 chefs d'Etat et de gouvernement et 20 000 personnes au port de Nice, en vue de signer les Accords de Nice pour l'Océan.

Cet ambitieux contrat pour l'Océan proposera un calendrier concret d'actions et d'engagements pérennes.

Dans ce cadre, l'année 2025 sera résolument tournée vers l'Océan avec des débats scientifiques, des expositions artistiques et la biennale des Arts de Nice consacrée à l'Océan afin de mobiliser la population à la préservation des écosystèmes marins.

Face aux enjeux climatiques et aux menaces sur la biodiversité, cette conférence des Nations Unies pour l'Océan sera un moment fondateur et nécessitera l'implication de tous les publics afin de partager les connaissances.

C'est pourquoi, la Métropole a souhaité décliner une édition spéciale de « l'appel à projets Antoine Risso : Cap sur la transition écologique ! » qui s'intitule : « Appel à projets Antoine Risso : cap sur l'année de la mer ! ».

Ce dispositif offre l'opportunité aux acteurs locaux de s'engager concrètement pour la préservation de l'Océan et d'apporter leurs contributions à un accord fondateur mondial, comme l'Accord de Paris en 2015.

De plus, l'ambition de la Métropole, en lien avec les communes, est de proposer davantage d'outils pédagogiques pour sensibiliser nos enfants, capables de transmettre à leurs parents et futurs acteurs de la protection de notre planète.

Ainsi, dans le cadre d'une Convention tripartite entre la ville de Nice, la Métropole et l'Inspection académique, le programme « Ecoles en Transition » sera très enrichi par de nombreux nouveaux ateliers, réalisés par des partenaires associatifs locaux mais également avec la participation des services techniques de la Métropole. Ce programme 2024-2025 permettra à plus de 600 classes de choisir parmi plus de 54 projets pédagogiques différents, dont la moitié sur le thème de la mer.

De plus, l'exposition « L'Océan Vivant » portée conjointement par Laurent Loiseau commissaire d'exposition, la ville de Nice et la Métropole a été retenue en février 2024 pour être diffusée sur les Grilles du Sénat du 15 mars à mi-juillet 2025, à quelques semaines de l'UNOC.

Ce projet met à l'honneur 2 grands photographes naturalistes niçois que sont Greg LECOEUR et Olivier ANRIGO au travers de 83 photographies dont les droits ont été acquis par la ville de Nice et la Métropole.

- ***Les actions de préservation de la biodiversité :***

La Métropole poursuit sa politique de préservation de la biodiversité et d'économie des ressources naturelles.

Les actions conduites en 2025 permettront :

- De protéger et de restaurer la biodiversité, les espaces naturels ainsi que développer la nature en ville via :
 - La gestion des six sites Natura 2000 terrestres 2024 -2028 ;
 - La restauration de corridors écologiques : re-végétalisation, lutte contre la pollution lumineuse, plan de restauration des zones humides ;
 - La mise en œuvre de la Stratégie Développement et Biodiversité dans la Plaine du Var pour « améliorer-éviter-réduire-compenser » ;
 - La réactualisation du réseau écologique en vue de la nouvelle Trame verte, bleue, noire ;
 - La préservation des espèces protégées, notamment le plan local lézard ocellé ;
 - La poursuite du Plan Horizon Zéro plastique.
- D'accompagner, de sensibiliser et de former notamment grâce à l'intensification des opérations Curieux de nature pour le grand public.
- ***Les Aires Marines Protégées :***

2025 verra la finalisation du dossier de création de l'Aire Marine Protégée de Nice en vue d'obtenir la décision de l'Etat en 2026. Dans ce cadre, il s'agira d'effectuer des études *via* des conventions de recherche et développement avec les partenaires scientifiques membres du Comité de suivi : Laboratoire Ecoséas de l'Université Côte d'Azur, Station zoologique de Naples, L'Institut de la Mer de Villefranche.

La politique agricole et alimentaire métropolitaine

L'année 2025 sera consacrée à la mise en œuvre de l'espace test agricole métropolitain. La fin des travaux d'aménagement et l'acquisition du matériel agricole permettront de rendre pleinement opérationnel ce dispositif en faveur de l'installation d'agriculteurs. Un appel à candidatures pour la recherche de deux candidats au test d'activité sera lancé au 1^{er} semestre 2025.

Les dispositifs d'accompagnement techniques et financiers au bénéfice des communes membres seront poursuivis sur l'année 2025, notamment sur la rénovation de bâtis agricoles visant à l'amélioration des conditions de travail des exploitants (déploiement des projets sur Belvédère et Isola).

Le Projet Alimentaire Territorial, qui devrait être labélisé de niveau 2 en 2025, poursuivra sa phase concrète de réalisation avec plusieurs actions en faveur des communes (restauration scolaire, gaspillage alimentaire) et des administrés (sensibilisation à l'alimentation durable).

Les actions en faveur de la montagne

Concernant la politique d'aide à l'hébergement lié à l'itinérance, plusieurs communes du haut pays sont accompagnées financièrement mais également techniquement par le service

montagne et notamment Saint-Dalmas-le-Selvage pour le refuge de Sestrière, Isola pour l'hôtel le Touring, la Bollène-Vésubie pour l'hôtel Cassini. De nouveaux projets vont démarrer comme la réhabilitation du village de vacances de la Semeuse à Berthemont les Bains.

2025 verra le lancement de deux projets de coopération transfrontalière : la stratégie PITER ALPIMED+, coordonnée par le Métropole, au bénéfice de la zone montagne et dont les thématiques prioritaires sont le développement économique et la résilience du territoire face au changement climatique ; et la stratégie PAYS-SAGE+, au sein de laquelle la Métropole, en tant que partenaire, développera des actions en faveur d'un tourisme durable et accessible sur la frange littorale.

Le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm)

Depuis l'approbation du premier Plan local d'urbanisme métropolitain le 25 octobre 2019, la Métropole poursuit l'amélioration de ce document réglementaire au travers de différentes procédures et d'études prospectives visant à répondre au mieux au besoin des communes métropolitaines.

- Les travaux de préparation à la révision du PLUm comprenant :
 - La poursuite des études relatives au zéro artificialisation nette (ZAN) avec un accompagnement de chaque commune ;
 - Le bilan de la première étape de concertation publique (diagnostic et PADD) ;
 - La saisine des personnes publiques associées sur le diagnostic l'état initial de l'environnement et du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ;
 - Le débat des orientations du PADD dans les Conseils municipaux puis en Conseil métropolitain ;
 - La seconde phase de concertation publique sur le projet de règlement et zonage et ses 56 réunions publiques sur le territoire métropolitain ;
 - La mise à jour du Plan de Déplacements Urbains (PDU) devenu Plan des Mobilités (PDM) ;
 - L'actualisation de la trame verte, bleue et noire ;
- La modification simplifiée n°3 pour apporter des ajustements au Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) de la Métropole. La mise à disposition du dossier interviendra au printemps 2025 suivie de l'approbation à l'été 2025.

La mobilité durable

La politique de mobilité durable portée par la Métropole est pro-active. Elle se décline au travers d'opérations structurantes et d'actions multiformes.

- **Les opérations structurantes :**

En 2025, la Métropole poursuivra l'amélioration des matériels de transports et des travaux de sécurisation et d'amélioration sur les lignes existantes, et d'amélioration du service :

- **Le rallongement des rames de la ligne 1**, avec faculté d'emport de 20 000 passagers supplémentaires quotidiens.

Engagée sur 2024, cette opération d'envergure de modernisation des rames de la ligne 1 verra sa concrétisation fin 2025 par l'arrivée progressive de 13 rames rallongées à compter de septembre 2025 jusqu'à mars 2026. Il s'agit de porter la capacité d'emport de chacune des rames de 200 à 300 passagers. Les rames passeront de 33m à 44m de long.

Au global, sur la ligne, compte tenu que la moitié des rames en circulation actuellement sont déjà rallongées, cela constitue une augmentation de l'offre de transport de 15 %, soit environ 200 000 passagers/jour.

Ce plan d'action permettra l'augmentation de :

- ✓ La vitesse commerciale de la ligne 1 ;
 - ✓ La fréquence du matériel roulant ;
 - ✓ La capacité d'emport unitaire par rame ;
- et bien sûr une plus grande qualité d'accueil des usagers dans les rames.

La nécessité de mener cet investissement majeur traduit la réussite complète du dispositif des tramways tant sur les lignes du réseau.

- **Des travaux de sécurité et d'amélioration des lignes de tramway :**

- Travaux sur quais et réfection de la plateforme sur la ligne 1 du tramway (sections de la plateforme de la ligne 1 Valrose, République, Jean Jaurès, Jean Médecin), des travaux sur la station Palais des Expositions suite à l'affaissement du quai, sur Jean Médecin (plots de sécurisation en voies), barrières Grand Arénas (sécurisation du système d'aiguillage) ;
- Travaux d'augmentation de la capacité des lignes de péages de la station souterraine Garibaldi de la ligne 2, nécessaires pour faire face à l'accroissement de fréquentation, et notamment une fluidité des passages aux heures de pointe.

- **Un renforcement de la desserte des quartiers ouest de Nice par une offre plus régulière sur la ligne 3**

Une amélioration de la fréquence de desserte des arrêts de la ligne 3 est envisagée en 2025, permettant une meilleure connexion des quartiers Saint-Isidore et Méridia au centre-ville de Nice. Cette amélioration passera par l'évolution du régime d'exploitation de ce secteur.

- **La préparation des nouvelles lignes :**

La Métropole continuera d'œuvrer à la préparation de l'avenir, dans le cadre de **la création de lignes de tramways à l'ouest et est de Nice**, opérations d'envergure et pluriannuelles avec la poursuite des opérations préalables à la création de :

- la **ligne T4** de tramway par la poursuite des acquisitions foncières et préparation du parking relais du Forez à Saint-Laurent-du-Var mais aussi par la poursuite des travaux de réseaux des concessionnaires, préparatoires aux différentes étapes du chantier ;
- la **ligne 5 de tramway** par la mise en œuvre de la déclaration d'utilité publique, actée par délibération du Conseil métropolitain en date du 10 juillet 2024.

Sur le réseau des bus classiques, des investissements majeurs sont déployés pour accroître tout à la fois l'efficacité des lignes et le confort des usagers.

Ainsi, après la mise en œuvre en octobre 2024 des 2 lignes de bus à haut niveau de service « **les lignes +** » (**BHNS**) par la transformation des lignes de bus 8 et 12, dans les secteurs Cessole-Gambetta-centre-ville à Nice et de la promenade des Anglais, l'opération du BHNS se poursuit en 2025.

Pour mémoire, sont déployées depuis octobre 2024,

- **La ligne 8+** qui dessert, depuis la place Goiran, les boulevards de Cessole et de Gambetta et emprunte la promenade des Anglais puis longe la promenade du Paillon, avec un terminus au Palais des Expositions ;
- **La ligne 12+** dessert Cap 3000, qui emprunte la promenade des Anglais puis longe la promenade du Paillon 1 et 2, pour remonter jusqu'à son terminus à l'Hôpital Pasteur de 5h20 à 00h45.

Ces Lignes + offrent des atouts concrets pour les usagers :

- 29 bus articulés de 18 mètres, spacieux, modernes, électriques, et accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec une capacité de 150 passagers ;
- Fréquence de passage de 8 minutes en heure de pointe et 12 minutes en heures creuses, avec des connexions directes aux lignes de tramway 1 et 2 ;
- 74 stations équipées de quais de 18 mètres, abribus, distributeurs de tickets, et bornes d'information, toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Accès simplifié avec montée possible par toutes les portes ;
- Voies réservées et priorité aux carrefours, pour des trajets plus rapides ;

Cette solution de transport est efficace, pratique et accessible.

Le projet BHNS se prolongera en 2025 par :

- La création d'un parking relais de 265 places situé au niveau du carrefour des boulevards Tzarewitch et Gambetta, dont la livraison est prévue fin 2025. Cette opération se traduira également par une revalorisation et une requalification de

l'espace public dans une zone délabrée. Elle vise des usagers habitant sur les collines désireuses d'utiliser la ligne 8+ notamment, et d'accéder plus facilement au maillage des transports en commun du territoire ;

- Le parachèvement de l'opération, par la finalisation des travaux de la place Goiran totalement remaniée en raison du terminus des bus, et la mise en accessibilité de la rue Fanny, et, enfin, la mise en place d'une nouvelle couche de roulement sur les boulevards de Cessole et Gambetta.

D'autre part, la **politique de décarbonation** de la flotte de bus de la Régie Ligne d'Azur sera poursuivie. Elle consiste à déployer chaque année de nouvelles lignes de bus équipées de véhicules 100% électriques, dont certaines nécessitent l'implantation de dispositifs de rechargement.

En 2024, 26 lignes de bus étaient 100% électriques. L'objectif est décarboner d'ici début 2026, le parc des 522 véhicules dont 238 sont propriété de la Métropole.

Également, dans le cadre de l'**agenda d'accessibilité (ADAP)** métropolitain, qui prévoit la mise en accessibilité des quais, tous les nouveaux arrêts du réseau ainsi que certains arrêts existants continuent de bénéficier d'aménagements. Ceci sera bien évidemment poursuivi et accentué en 2025 : le réseau Lignes d'Azur : avec un parc de bus et de rames de tramway 100% accessible, la totalité des voyageurs empruntant le réseau Lignes d'Azur voyage à bord d'un véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite.

Depuis 3 ans grâce à la politique de modernisation du matériel roulant initiée par la Métropole, la Régie Ligne d'Azur et ses sous-traitants se sont équipés de véhicules récents et accessibles.

- Parmi les 2 933 arrêts de bus que compte le réseau Lignes d'Azur, 981 sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite.
- 37 communes parmi les 51 qui constituent la Métropole disposent d'au moins un quai bus aménagé.
- Les 5 lignes de bus structurantes à effet tram (N°5 à 9) du réseau Lignes d'Azur disposent de quasiment 100% d'arrêts avec des quais accessibles.

Enfin, concernant l'offre de service en faveur des usagers des transports en commun, la recherche d'amélioration en 2025 sera poursuivie, sur année pleine, avec l'exploitation des nouvelles lignes BHNS et du plan collinaire (à Nice).

La globalité de ces opérations s'inscrit dans le schéma global des transports de la Métropole à l'horizon 2040 et contribue à l'objectif de – 55% d'émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030.

Ce schéma d'exploitation de transports s'inscrit dans une **démarche globale de multimodalité** qui permet à chaque usager de passer du train au bus, au tram, à la marche, etc.

S'agissant de la mise en cohérences des différentes offres de mobilité, la Métropole poursuivra ses projets avec :

- le pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer et la mise en accessibilité de la gare. Cette mise en accessibilité intervient après la construction du parking-relais, de la gare routière, puis de la reconstruction de la nouvelle gare ferroviaire.
- Le pôle d'échanges de Beaulieu-sur-Mer. Les travaux portent sur la fin de la mise en accessibilité des quais ainsi que la réhabilitation du bâtiment voyageurs.
- La mise en œuvre des études pour le futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) qui a pour ambition de réduire la dépendance à la voiture en favorisant le report modal vers les transports collectifs, modes actifs et partagés *via* une offre multimodale appuyée sur une armature ferroviaire.

- ***Actions de mobilité durable***

La Métropole investit pleinement le champ de la mobilité durable de façon pro-active et multiforme :

Le Plan d'actions vélo métropolitain

La Métropole Nice Côte d'Azur participe pleinement et incite fortement au développement de la pratique du vélo, grâce notamment à l'extension du réseau de pistes cyclables et au déploiement de services à destination des usagers du vélo.

- ✓ Au titre des infrastructures, après des travaux réalisés en 2024 (achèvement de la piste cyclable bidirectionnelle reliant Nice à La Trinité, et de nouvelles liaisons cyclables permettant un meilleur maillage entre les axes structurants Corniglion-Molinier, avenue des Diables Bleus, rue Panait Istrati – Don Bosco) l'année 2025 permettra notamment les aménagements cyclables suivants : avenue Grinda à Nice, rue Garigliano à Cagnes-sur-Mer. En outre, il est prévu de traiter plusieurs discontinuités afin d'améliorer le maillage du réseau.
- ✓ La Métropole dénombre 30 stations de réparation et de gonflage et divers outils pour effectuer de petites réparations, pompe à main pour regonfler son vélo (13 à Nice et 7 dans le moyen et haut pays), 60 points de charge disponibles pour les vélos à assistance électrique et 454 places de stationnement pour les vélos dans les 5 parcs à vélo fermés et sécurisés dont l'accès est gratuit pour les abonnés du réseau Lignes d'Azur. 2025 permettra de poursuivre ces actions et d'investir dans le maintien des dispositifs existants.
- ✓ La Métropole déploie la mise en place d'un partenariat avec Geovelo pour proposer des parcours et des itinéraires vélo.

- ✓ La Maison du vélo métropolitaine ouvrira ses portes en 2025 au 12 rue de Suisse à Nice et sera gérée par les associations Viavélo et Cyclotrope. Elle offrira une surface de 230 m² avec en plus, un local de stockage de 80 m². Cette future Maison du vélo se veut être une plateforme d'activités et d'informations dont l'objectif est de promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement auprès du plus grand nombre de personnes. Diverses activités seront proposées au public dont des ateliers d'auto-réparation, une remise en service de vélos, un recyclage et une mise à disposition de pièces détachées, des bourses aux vélos, un marquage vélo, une vélo école avec l'apprentissage du vélo pour tous et un espace d'accueil, d'informations et de documentations y compris sur le cyclotourisme (conseil et parcours).
- ✓ Concernant les services liés à la pratique cyclable, ce sont deux opérateurs privés qui permettent l'accès au vélo en libre-service : Lime et Pony ont permis de déployer 2 000 vélos dont 90% de vélos à assistance électrique et 10 % de vélos à propulsion mécanique sur 12 communes du territoire métropolitain (contre 6 précédemment). 2025 sera marquée par le développement et le marquage de nouvelles zones de stationnement pour la prise et la dépose des vélos.

Le soutien au développement des mobilités électriques

La Métropole continuera par ses investissements, en 2025, à encourager toutes les mobilités électriques :

- L'objectif annoncé de **600 points de charge d'ici à 2025 a été atteint en janvier 2024**. L'année 2024 a permis d'installer 153 points de charge supplémentaires pour un parc total de 781 points de recharge sur l'ensemble du territoire métropolitain. 2025 permettra, tout à la fois, de continuer à déployer le dispositif des bornes de recharge et à moderniser et remplacer les bornes vétustes par des bornes à charge rapide voire accélérée.
- Un schéma directeur de déploiement des bornes de recharge électriques sera finalisé pour accompagner de façon optimale les dispositifs, identifier les besoins, et les nécessités de remplacements.
- D'autres dispositifs offrent des services de mobilité vertueuse grâce aux deux opérateurs d'auto partage de véhicules électriques Mobilize Share et Getaround déployés sur 7 communes du territoire : 64 véhicules électriques en autopartage sur 7 communes, ainsi qu'à l'opérateur de scooters électriques partagés YEGO qui a déjà déployé 200 scooters électriques à Nice depuis juin 2023.

Enfin, la Métropole continue d'accompagner et d'inciter à la pratique du covoiturage par une aide financière des utilisateurs via la plateforme KLAXIT avec une aide pouvant aller jusqu'à 200€/personne/mois.

La rationalisation et l'électrification du parc autos de notre établissement

Les actions programmées en 2025 concourent aux politiques publiques environnementales, en visant à limiter l'impact de la flotte roulante de l'administration.

Cela va se traduire par la poursuite :

- De la diminution du nombre de véhicules diesel,
- Du remplacement des vieux véhicules thermiques énergivores par des véhicules électriques,
- Du développement de l'autopartage interne afin d'optimiser l'usage des véhicules et de diminuer leur nombre total,
- De l'incitation aux mobilités douces en développant un service de vélo-partage à destination des agents,
- De l'utilisation des marchés publics comme levier de diminution des incidences environnementales de la flotte roulante (prise en compte de la consommation en carburant dans les marchés d'acquisition et d'entretien des véhicules mais aussi prises en compte des émissions en CO₂, en NOx, en HCNM et en microparticules dans les marchés d'acquisition de véhicules).

La part d'achat de véhicules électriques dépasse chaque année les 50 %. Désormais la Métropole possède 480 véhicules électriques soit 32 % du parc. Ce chiffre est d'autant plus remarquable que 42 % de la flotte est constituée de véhicules utilitaires qui se prêtent moins, voire pas du tout pour certains segments, à l'électrification.

Cette politique visant à limiter les impacts environnementaux de la flotte roulante a conduit ces dernières années :

- A diminuer de 21 % en 10 ans le nombre de véhicules diesel,
- A réduire l'émission moyenne de CO₂ des véhicules particuliers de 46 % (passage de 140 g de CO₂ / km en 2010 à 75 g de CO₂ / km en 2023,
- A réduire de 28 % la consommation annuelle en carburant entre 2011 et 2023.

2.5.5. Les opérations structurantes et les aménagements de voiries, de réseaux et d'espaces publics

Deux opérations majeures seront en voie d'achèvement en 2025 : l'aménagement routier de la Sortie Ouest de la Voie Mathis et la réalisation de la Promenade du Paillon 2. D'autres opérations de sécurisation, notamment des tunnels sur le réseau métropolitain se poursuivront.

L'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis

Ce projet d'envergure, majeur pour la Métropole, consiste à réaliser une dérivation des deux voies de la plateforme principale de la chaussée nord de la voie Pierre Mathis derrière

l'ancienne gare SNCF de Saint-Augustin, puis en souterrain sous l'avenue Grinda et sous l'avenue Valéry Giscard d'Estaing (ex-route de Grenoble).

Elle permettra aux usagers, se rendant sur l'autoroute A8, d'éviter quatre carrefours à feux et apportera un gain significatif en termes de circulation, de sécurité routière et d'émission de gaz à effet de serre, par l'évitement du carrefour Grinda/Grenoble et la traversée du tramway au niveau du boulevard Paul Montel.

En 2025, les travaux en tunnel continueront avec la mise en place des équipements nécessaires à l'exploitation du tunnel (gestion de trafic, désenfumage, ventilation, éclairage, etc.) pour s'achever au printemps avec une mise en service du Tunnel.

Les travaux des aménagements de voiries en surface se poursuivront également, ils s'achèveront en fin d'année avec les plantations paysagères.

Les travaux sur l'échangeur n°50 Nice-Ouest de l'autoroute A8 auront lieu en début d'année afin d'être opérationnels dès la mise en service du tunnel, permettant la fluidification de l'accès à l'autoroute depuis le débouché de la voie Mathis et de l'avenue Giscard d'Estaing.

Le prolongement de la Promenade du Paillon

Le projet de prolongement de la Promenade du Paillon sur 8 hectares supplémentaires se poursuivra en 2025, avec des livraisons au fur et à mesure des réalisations du chantier.

Les prestations d'investissement sur l'année 2025 pour la réalisation de la Promenade du Paillon au titre du budget de la Métropole, en tant que telle, concerneront plus précisément :

- La continuité et la finalisation de l'étanchéité des voûtes du Paillon, indispensable à la poursuite et finalisation de l'opération paysagère ;
- Les travaux de voirie sur le périmètre d'intervention restant au Nord la traverse Barla. De la même manière que pour le BHNS, des requalifications de façade à façade sont opérées. Ainsi, ce ne sont pas seulement les aménagements de la Promenade du Paillon qui sont concernés par cette opération, mais bien une requalification intégrale de ce secteur ;
- La finalisation de la réhabilitation du parking Promenade des Arts qui sera livré aux usagers en juin 2025 au même moment que le futur jardin situé au-dessus de l'ouvrage.

Les travaux de mise aux normes des tunnels

La mise aux normes des tunnels Liautaud, Malraux et Cap Estel sera poursuivie en 2025.

Elle permettra de disposer de tunnels avec un environnement sécurisant et balisé :

- Travaux de parachèvement pour le tunnel André Liautaud à Nice,

- Travaux de maintenance lourde pour le tunnel André Malraux à Nice qui participent à l'amélioration du niveau de sécurité (guidage des usagers, modernisation des équipements, gros entretien),
- Travaux spécifiques et confortatifs de protection de falaise pour le tunnel Cap Estel en tête ouest de l'ouvrage en sus des travaux intérieurs de mise en sécurité du tunnel, sur la commune d'Eze,
- Par ailleurs, une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sera lancée avec la mise en compatibilité du PLUm pour corriger une zone Espace Boisé Classé permettant ainsi de réaliser les travaux généraux de mise en sécurité du Tunnel Cap Estel.

La réalisation du Pavillon de la Mer

Le « Pavillon de la Mer » sera réalisé au cours du premier semestre 2025 sur le port de Nice au niveau du quai Infernet. Cet équipement, composé de trois bâtiments, comprendra une gare maritime, un espace de congrès, des salles de réunion, des lieux d'expositions ainsi que des espaces de service.

Cet espace accueillera notamment le 3^{ème} sommet des Nations Unies sur l'Océan, du 9 au 13 juin 2025.

Ce lieu, générateur d'activité économique, sera par la suite exploité et commercialisé par l'Office de tourisme métropolitain pour l'espace d'accueil et par le port de Nice pour la partie relative à la gare maritime, qui sera tournée vers l'accueil de petites unités de croisière, exemplaires sur le plan environnemental.

Les travaux de reconstruction dans les vallées

Fin 2023, le budget nécessaire à l'achèvement des travaux post Alex et à la gestion des désordres post Aline a été calibré avec une affectation de 80 millions d'euros pour reconstruire les infrastructures prioritaires dans la Vésubie et une affectation de 13,2 millions d'euros pour financer les travaux consécutifs aux dégâts provoqués par la tempête Aline.

L'année 2025 sera celle notamment de la reconstruction des 2 ponts de Maïssa et Venanson, du lancement des travaux de reconstruction de la RM2565 à Lantosque (Mirail) et de la RM 31 à Venanson (Champouns), la poursuite des études de reconstruction des ponts Deloutre, des Trois-ponts ou encore du Vernet (RM31).

Les travaux délégués au SMIAGE par la Métropole se poursuivront avec la fin des travaux de protections hydrauliques à Roquebillière, la poursuite des chantiers sur le Boréon entre Maïssa et la confluence avec la Madone, le Haut Boréon et le secteur du Vernet.

En parallèle, les acquisitions foncières seront menées à l'appui des 2 arrêtés de Déclaration d'Utilité Publique pris sur les communes de Saint-Martin-Vésubie et de Roquebillière (schéma GEMAPI) en août 2024.

Une ambition soutenue sur les espaces publics et les infrastructures

En 2025, des travaux poursuivant les cinq objectifs publics suivants seront réalisés :

- La création d'espaces publics de haute qualité urbaine et paysagère structurant la trame urbaine des communes de la Métropole ;
- La requalification d'espaces publics existants par leur perméabilisation et leur végétalisation pour restaurer un cycle de l'eau vertueux et lutter contre les effets des îlots de chaleur ;
- La requalification ou la création de cheminements piétons et de pistes cyclables pour optimiser les modes de déplacements doux ;
- La création d'infrastructures primaires structurantes par application du plan de déplacement urbain du PLUm telles que voies nouvelles, voies vertes et ouvrages sur voies structurantes ;

Et enfin, la création de voiries et espaces publics rendus nécessaires pour répondre aux besoins générés par des constructions publiques et privées.

La Métropole conduira par ailleurs les études techniques et paysagères en vue de l'engagement opérationnel de projets d'investissement planifiés au titre du PPICEE et pour préparer l'exécution de travaux futurs inscrivant le territoire métropolitain dans une résilience face aux bouleversements climatiques à venir.

L'amélioration des voiries et des espaces publics dans les communes

La Métropole est présente aux côtés des communes tant pour améliorer le cadre de vie des habitants à travers l'accompagnement des projets que pour garantir la sécurité et assurer la pérennité du patrimoine sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Chaque année une enveloppe « **récurrent entretien** » est destinée à accompagner les communes pour assurer l'entretien du patrimoine routes et espaces publics anciennement communaux. Les dotations cantonales peuvent compléter le financement de ces travaux.

En 2025, cette enveloppe est maintenue, elle permettra la continuité des projets et l'entretien nécessaires à la qualité et l'attractivité de l'ensemble des communes.

Assurer la pérennité du patrimoine

Le réseau routier métropolitain compte près de 2400 km de voies métropolitaines.

Le patrimoine ouvrage d'art est constitué de 2675 murs, 1205 ponts, 97 tunnels, 91 Portiques / Potences / Hauts Mats (PPHM) et de 536 Ouvrages de Protection de Falaises (OPF).

Un gestionnaire routier dans le cadre de ses obligations réglementaires se doit d'avoir une politique de gestion patrimoniale ambitieuse.

- L'entretien et la mise en sécurité des ouvrages d'arts : il est notamment prévu de poursuivre l'entretien spécialisé des viaducs de la voie Mathis, de reconstruire le pont Saint-Pierre à la Trinité et d'entretenir le patrimoine important d'ouvrages ;
- Des opérations sécuritaires sur le réseau (consolidation d'ouvrages de soutènement, remise à niveau de dispositifs de retenue et de la signalisation) et des travaux de renouvellements de chaussées sont priorités en 2025 ;
- Le renouvellement du matériel d'exploitation se poursuivra pour limiter le vieillissement du parc ;
- Le renforcement du programme de réfection de chaussées ;
- L'engagement d'un plan ambitieux de mise aux normes des traversées piétonnes ;
- Le lancement d'un plan de rénovation global de rues avec la réfection des trottoirs et leur mise en accessibilité, le remplacement et l'harmonisation du mobilier, la réfection de la chaussée.

Notre territoire est soumis à des intempéries qui peuvent affecter notre patrimoine. La Métropole prévoit, comme chaque année, réaliser les études et travaux de sécurisation pour rétablir les accès dans les meilleurs délais et sécuriser les usagers.

La signalisation routière et le Centre multimodal des déplacements métropolitains (CMDM)

Les crédits d'investissement correspondent à de la gestion patrimoniale des équipements des tunnels et voies rapides (TVS) avec notamment de la maintenance de niveau G3 (interventions de maintenance spécialisées, souvent lourdes, nécessitant des compétences techniques avancées, des outils spécifiques et parfois des installations dédiées), le projet d'hyperviseur qui se poursuivra en 2025, la mise en sécurité des tunnels, la vidéosurveillance du réseau à développer et l'étude et développement d'une infrastructure radio résiliente à l'échelle de la Métropole.

L'éclairage public et réseaux

La mission de l'éclairage public est d'assurer un éclairage sécurisé et confortable tout en respectant le pouvoir de police du Maire et en réduisant significativement la consommation d'énergie. Parallèlement, une politique environnementale est mise en œuvre pour préserver la biodiversité. La Métropole se concentre sur deux points de sa politique globale :

- Assurer la sécurité et le confort aux usagers : pour ce faire, il est nécessaire de maintenir un parc dans un bon état, en assurant une maintenance curative et préventive de qualité et en investissant pour remplacer les matériels obsolètes et/défectueux ;
- Mener une politique environnementale et réaliser des économies d'énergie : cela passe principalement par le remplacement des éclairages à ampoules par des LED, notamment afin de respecter les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TEPVC) du 17 août 2015. 49 % du parc métropolitain est équipé en LED, il est proposé poursuivre l'effort de relanternage afin d'améliorer cette valeur.

Le plan pluriannuel d'investissement croissance, emploi, environnement (PPICEE)

Les travaux de ce plan d'action dans les communes vont se poursuivre, en tenant compte des contraintes imposées par les efforts budgétaires que la Métropole a dû engager au titre de la reconstruction consécutive aux tempêtes Alex et Aline.

Une enveloppe de 22 M€ est envisagée à ce titre en 2025, qui sera affectée sur plusieurs communes à la réalisation de projets matures.

La gestion des eaux pluviales et la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI)

La gestion des eaux pluviales et la GEMAPI interviennent sur l'ensemble du cycle d'écoulement des eaux pluviales, depuis les précipitations, la gestion des réseaux publics d'eau pluviale, qu'ils soient enterrés ou aériens, et les enjeux de gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations sur un territoire particulièrement exposé au risque d'inondation.

En complément des études prospectives et préventives lancées par délibération du Conseil métropolitain du 7 novembre 2024, la Métropole poursuivra son programme d'entretien pour l'ensemble du patrimoine pluvial (réseaux et postes de relèvement) situé sur le territoire métropolitain.

Une continuité est assurée pour les développements et renforcements de réseau pour lutter contre les inondations, là où ils s'avèrent nécessaires. Cela comprend l'entretien des cours d'eaux et vallons (lit, digues, berges, bassins de dessablement...), ainsi que les études et travaux de prévention des inondations.

Cette compétence comprend également les équipements de surveillance des cours d'eau (pluies, niveaux, débits) qu'il s'agira de renforcer en 2025. Les procédures autour des classements des systèmes d'endiguement seront poursuivies en collaboration avec le SMIAGE qui en a la gestion par décision de l'Etat.

Les études et travaux inscrits aux Programmes d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) largement soutenus par les partenaires financiers (Etat, Agence de l'Eau notamment).

La Métropole maintient le financement d'actions déléguées au SMIAGE en matière de GEMAPI, comme des études de bon fonctionnement de cours d'eau, des travaux sur les systèmes d'endiguement dans un contexte réglementaire ayant accru les contraintes, ainsi que la participation financière aux travaux sur les digues du Var confiées par l'Etat au Conseil départemental.

Dans la continuité, les actions autour de la Défense Extérieure Contre les Incendies (DFCI) et particulièrement les travaux rendus obligatoires par les Plans de Prévention des Risques d'Incendie de Forêts (PPRIF) se poursuivront. Cela comprend également le contrôle et l'entretien du parc d'hydrants publics métropolitain.

La collecte et la gestion des déchets ménagers et assimilés

La Métropole décline une stratégie de collecte et de traitement en cohérence avec les objectifs de la loi Agec et le SRADDET.

L'objectif est pluriel : atteindre les objectifs réglementaires, investir dans de nouveaux dispositifs pour y parvenir, avec une perspective d'activer des filières à responsabilité élargie du producteur (ex : éco-mobilier, écosystème) pour contenir le coût de fonctionnement.

Ainsi, le volet prévention fait l'objet d'investissements constants en permettant le déploiement de nouveaux services à l'usager à l'instar de la distribution de composteurs individuels, collectifs et l'aide à l'acquisition de broyeurs électriques.

Il est envisagé la mise en œuvre d'une recyclerie mobile, ainsi que le compostage électromécanique pour les mois à venir.

De même, pour ce qui relève de la valorisation matière, la Métropole augmente chaque année le nombre et la quantité de flux collectés séparément ; le flux encombrant constitue une priorité pour les années à venir via des modifications organisationnelles (collectes, aménagements en déchetteries et création de sites de transfert).

La Métropole crée un centre de tri des emballages métropolitains ; les travaux sont en cours et le site sera opérationnel fin 2026.

Afin de permettre une valorisation énergétique vertueuse la Métropole investit dans la modernisation de l'Unité de Valorisation Énergétique de l'Ariane (projet Arianeo), permettant notamment de fournir une énergie à bas coût aux quartiers de Nice Est.

Enfin, le volet recettes du budget de la Régie pour la gestion des déchets ménagers et assimilés (RGDMA) est en constant développement, en maximisant les soutiens obtenus *via* les filières REP (responsabilité élargie du producteur), et l'assujettissement des professionnels à la redevance spéciale, conformément à la réglementation.

La propreté

Pour l'année 2025, dans le cadre de la contractualisation avec l'éco-organisme ALCOME et le versement d'une subvention de 0,7 million d'euros, l'accent sera porté sur la lutte contre les mégots. A ce titre, la Métropole impulsera de nouvelles actions afin de lutter contre l'abandon

de mégots sur l'espace public, tout en contribuant à la gestion de ce déchet, à travers sa collecte et sa revalorisation.

En outre, et pour réduire la présence de déchets sur l'espace public, les actions de médiation et de sensibilisation seront poursuivies, de même que l'accompagnement d'actions de collectes éco-citoyennes, ayant permis de récupérer plus de 6,5 tonnes de déchets depuis septembre 2018.

Le déploiement de corbeilles compactrices à énergie solaire se poursuivra pour équiper les derniers grands axes de la Ville de Nice et constituer des îlots de tri supplémentaires (emballages et verre) pour répondre à l'obligation du tri sur l'espace public dès 2025.

L'expérimentation d'une caméra intelligente alliant reconnaissance d'objets et de salissures se poursuivra afin d'optimiser les actions de propreté, en complément du suivi journalier d'indicateurs déjà mis en place.

La transformation du parc de propreté avec l'achat de véhicules propres et de matériels électriques se poursuivra, permettant ainsi de réduire les émissions de CO₂.

La régie pour l'exploitation des Ports d'Azur

En 2025, la Métropole poursuit une ambitieuse modernisation de ses ports.

Au port de Nice, des travaux majeurs sont programmés : l'aménagement du quai Infernet pour accueillir le Sommet des Nations Unies pour l'Océan, l'électrification des quais pour réduire les nuisances et décarboner les activités portuaires, la réhabilitation urgente d'équipements affectés par la corrosion marine, et la préparation de la réhabilitation de la digue de protection.

Les ports de Saint-Jean-Cap-Ferrat et Beaulieu-Plaisance s'engagent dans des projets d'aménagement paysager global, avec des concours d'architectes prévus en 2025.

Par ailleurs, les délégations de service public se poursuivent : au port de Saint-Laurent-du-Var, la concession sera renouvelée pour 20 ans avec des travaux visant à moderniser les équipements et ouvrir le port sur la ville.

Les ports de Cap d'Ail et de Beaulieu-Fourmis préparent également leurs nouvelles concessions, avec des procédures lancées en 2025 pour des attributions prévues en 2027. Ces initiatives renforcent l'attractivité et la durabilité des infrastructures portuaires du territoire.

2.5.6. L'effort prévisionnel d'investissement de la Métropole et de ses opérateurs en 2025

L'effort d'investissement de la Métropole s'appuie non seulement sur son budget principal et ses budgets annexes, mais également sur des régies autonomes.

Bien qu'elles disposent d'une personnalité juridique distincte, ces régies œuvrent au service du public métropolitain, mobilisant leurs propres ressources, à l'exception de la Régie Ligne d'Azur (RLA).

Les montants investis par ces entités sont significatifs et complètent les dépenses directement engagées par la Métropole. En 2025, ces investissements atteindront des niveaux remarquables :

- La Régie Eau d'Azur consacrera 150 millions d'euros à des projets stratégiques, dont 90 millions d'euros pour Haliotis, 30 millions d'euros pour l'eau potable, et 30 millions d'euros pour l'assainissement.
- La Régie Ligne d'Azur investira 16 millions d'euros.
- Régie Parcs Azur mobilisera 13 millions d'euros pour le développement de ses infrastructures.
- L'Office de Tourisme Métropolitain portera 4 millions d'euros d'opérations d'aménagement de locaux.
- Le SYMISCA exposera 2 millions d'euros au titre du décompte général définitif de la construction de la Station d'Épuration de Cagnes-sur-Mer.

Ces contributions illustrent le rôle clé des satellites dans la mise en œuvre des politiques publiques définies par la Métropole, soutenant des projets structurants pour le territoire et ses habitants.

2.6. La gestion des emprunts et de la trésorerie

2.6.1. La structure de l'encours au 1^{er} janvier 2025

Au 1^{er} janvier 2025, le stock d'emprunts bancaire et obligataire de la Métropole devrait s'établir à 1 688 millions d'euros au début de l'exercice. En ajoutant les dettes non bancaires, l'encours total s'établirait à 1 710 millions d'euros.

En 2024, la Métropole a ainsi stabilisé son encours de dette.

L'encours auprès des organismes financiers :

En millions d'euros	Au 01/01/2025
Budget principal	758
Budget annexe des transports	851,1
Budget annexe tempêtes Alex-Aline	68,7
Budget annexe de la régie de la gestion des déchets ménagers et assimilés	0
Budget annexe de la régie des Ports d'Azur	7
Budget annexe de la régie des MIN d'Azur	3,4
Total général	1 688,2

L'encours non bancaire :

- L'avance remboursable de l'Etat aux autorités organisatrices de mobilité pour faire face aux conséquences financières de la crise sanitaire : 16,9 millions d'euros :
Afin de compenser l'effondrement du versement mobilité et des recettes de billetterie provoqué par la crise sanitaire, l'Etat a mis en œuvre un dispositif d'avances remboursables aux autorités organisatrices de la mobilité.
La Métropole et l'Etat ont conclu une convention fin 2020 portant sur le versement de cette avance pour un montant de 22,6 millions d'euros, assimilée à un prêt à taux 0 %. Un remboursement de 2,8 millions d'euros est exécuté annuellement, l'avance devant être remboursée avant le 1^{er} janvier 2031.
- Le paiement différé pour l'acquisition de terrains dans le secteur Nice Lingostière dans le cadre de la politique agricole : 1,4 million d'euros ;
- Le paiement différé relatif à l'indemnité de transfert du port de Nice à la Chambre de Commerce et d'Industrie : 3,4 millions d'euros.

2.6.2. Les caractéristiques de l'encours auprès des organismes bancaires

L'encours auprès des organismes bancaires s'établit à 1 688,2 millions d'euros au 1^{er} janvier 2025. Il présente les caractéristiques suivantes :

- **Un recours à des prêteurs diversifiés, puisque l'encours des emprunts se répartit autour des groupes bancaires suivants :**

En millions d'euros	CRD au 01/01/2025	% du CRD
SFIL- CAFFIL-LBP	514,8	30,5 %
Caisse des Dépôts et Consignations	257	15,2 %
Groupe BPCE	232,4	13,8 %
BEI Banque Européenne d'Investissement	209	12,4 %
Groupe Crédit Agricole- LCL	163,4	9,7 %
Société Générale	111,1	6,6 %
Arkéa Banque	69,9	4,1 %
SAAR LB	39	2,3 %
Deutsche Pfandbriefbank AG	31,4	1,9 %
Rivage Investment	25,4	1,5 %
Emprunt obligataire privé non noté	19,7	1,1 %
Autres prêteurs	15,1	0,9 %
Ensemble des prêteurs	1 688,2	100 %

Dans le cadre de sa recherche de diversification des financements, la Métropole a eu recours en 2023 au marché obligataire sous la forme d'émission privée non notée pour un volume de 20,6 millions d'euros. Les investisseurs Abeille et Relyens ont fait confiance à la Métropole en apportant respectivement des financements à hauteur de 10 et 10,6 millions d'euros.

- **Une sécurisation totale des emprunts puisque 99,7 % de l'encours de la Métropole est classé en 1A dans la charte de bonne conduite :**

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

Structures

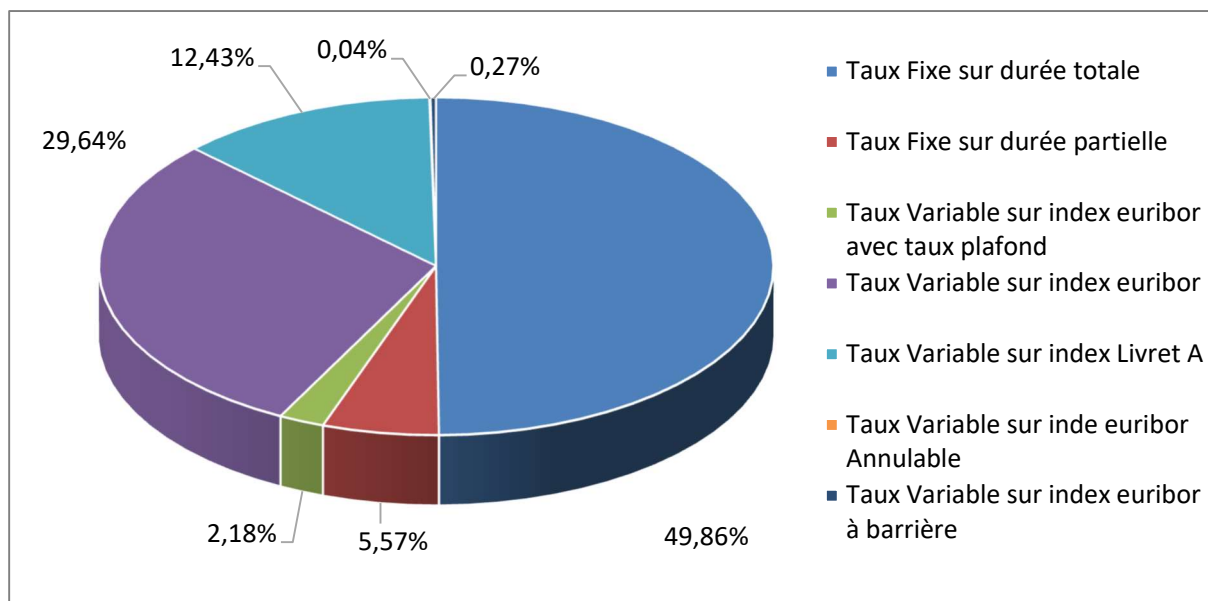
A	ÉCHANGE DE TAUX FIXE CONTRE TAUX VARIABLE OU INVERSEMENT. ÉCHANGE DE TAUX STRUCTURÉ CONTRE TAUX VARIABLE OU TAUX FIXE (SENS UNIQUE). TAUX VARIABLE SIMPLE PLAFONNÉ (CAP) OU ENCADRÉ (TUNNEL).
B	BARRIÈRE SIMPLE. PAS D'EFFET DE LEVIER
C	OPTION D'ÉCHANGE (SWAPTION)
D	MULTIPLICATEUR JUSQU'À 3 ; MULTIPLICATEUR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

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

* : HORS CHARTE

- **L'encours bancaire et obligataire présente une exposition équilibrée en matière de risque de taux**, avec 55 % de taux fixe et 45 % de taux variable, dont 33 % indexé sur Euribor (dont 2,2% à taux Euribor plafonné à 1,50%) et 12 % adossé à du Livret A.

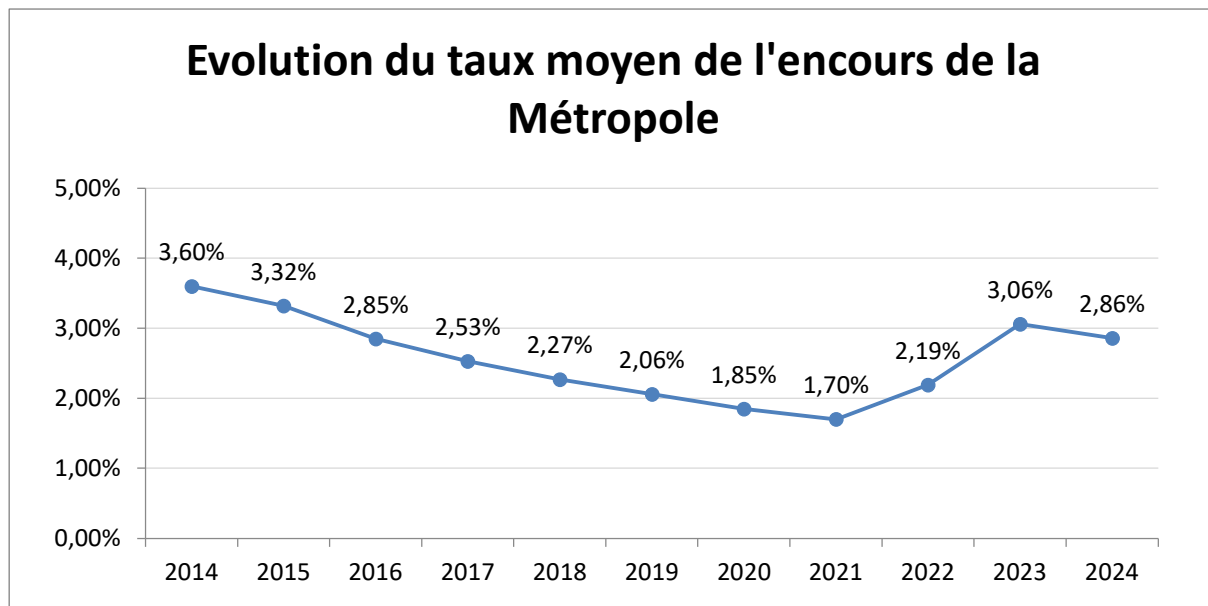
Il ne comporte aucun emprunt structuré à risque.



- La durée de vie résiduelle moyenne des emprunts bancaires détenus s'établit à 18 ans et 4 mois.

Capital restant dû (CRD)	Taux moyen	Durée de vie résiduelle moyenne	Durée de vie moyenne	Nombre de contrats
1 688,2 M€	2,86 %	18 ans et 4 mois	10 ans 5 mois	276

Le taux moyen est passé de 3,60 % en 2014 à 1,70 % fin 2021 au plus bas historique des taux de marché. À la suite de la baisse des taux constatée depuis le pic atteint en octobre 2023, ce taux moyen a baissé fin 2024 pour s'établir à **2,86%**. Ce dernier reste performant grâce à la continuité de la gestion active de l'encours et devrait encore baisser fin 2025 selon les taux de marché anticipés.



Par origine, la répartition de l'encours et des annuités 2025 est la suivante :

En millions d'euros	Encours au 01/01/2025	Annuité 2025	
		Capital	Intérêts
Emprunts bancaires et obligataires compétence transport	851,1	34,5	24
Emprunts bancaires transférés du Conseil départemental, du SICTIAM et des communes	51,5	10,8	2
Emprunts bancaires et obligataires relatifs aux compétences hors transport	785,6	55,3	23,2
Total dette bancaire et obligataire	1 688,2	100,6	49,2
Avance aux Autorités Organisatrices de la Mobilité - compétence transport	16,9	2,8	0
Paie ment différé terrain agricole et indemnité CCI	4,8	1	0

2.6.3. La gestion de la trésorerie en 2025

La Métropole a souscrit, en 2024, cinq lignes de trésorerie d'un montant respectif de 40 millions d'euros au Crédit Agricole Provence Côte d'Azur et 10 millions d'euros respectivement à la Banque Postale et la Caisse d'Epargne affectées au budget principal, 7,5 millions d'euros à La Banque Postale et 7,5 millions d'euros à la Caisse d'Epargne affectées au budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline.

En 2025, il est envisagé de recourir à des lignes de trésorerie à un niveau inférieur à 2024 pour 40 millions d'euros affectés au budget principal et 15 millions d'euros affectés au budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline.

Ces instruments de trésorerie permettent de faire face aux aléas portant sur les dates de perception des recettes attendues sur l'exercice et de conduire une politique de travaux dynamique non exposées aux conséquences des retards dans le versement des subventions.

2.6.4. La gestion active des emprunts en 2025

Dans le cadre de la gestion active des emprunts, le recours à des emprunts *revolving*, à hauteur de 100 millions d'euros maximum (opérations budgétaires neutres), sera effectué, permettant une gestion de trésorerie optimale et des économies de frais financiers.

Ainsi, sur 2024, l'utilisation des outils de *revolving* sur les budgets principal et annexe des transports à hauteur de 106 millions d'euros a permis une économie de frais financiers estimée à 0,9 million d'euros.

Le recours à des emprunts sur index variable depuis le pic des taux constaté en octobre 2023 (4%) permet ainsi de profiter de la baisse des taux constatée sur l'exercice écoulé et attendue par les analystes économiques sur l'année 2025.

En 2025, dans un contexte géopolitique incertain et face à des marchés financiers très fluctuants mais tendancielle à la baisse, la Métropole continuera de saisir les opportunités se présentant à elle dans le cadre d'une gestion active du taux moyen des emprunts visant à optimiser les charges financières.

Ainsi, l'année 2024 s'est traduite par la mise en place de conventions de couverture de taux avec 2 nouveaux établissements bancaires (la Banque Postale et SAAR LB), portant à 5 établissements financiers avec lesquels la Métropole pourra sécuriser une partie de l'encours à taux variable (*couverture* de taux) et disposer d'outils d'arbitrage à activer au moment opportun.

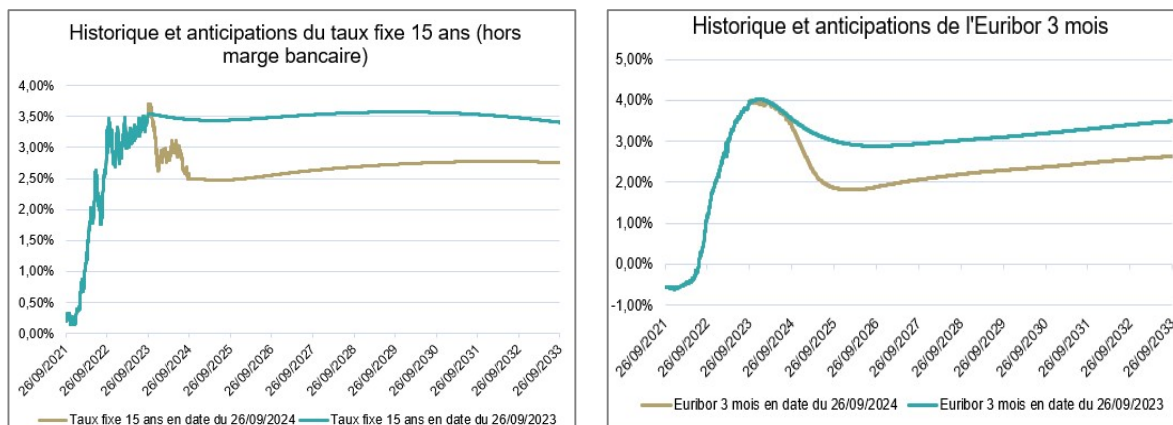
2.6.5. Le besoin de financement

Malgré le contexte budgétaire contraint et incertain, la Métropole entend poursuivre une programmation ambitieuse d'investissements à hauteur de **281,6 millions d'euros en 2025** tous budgets confondus.

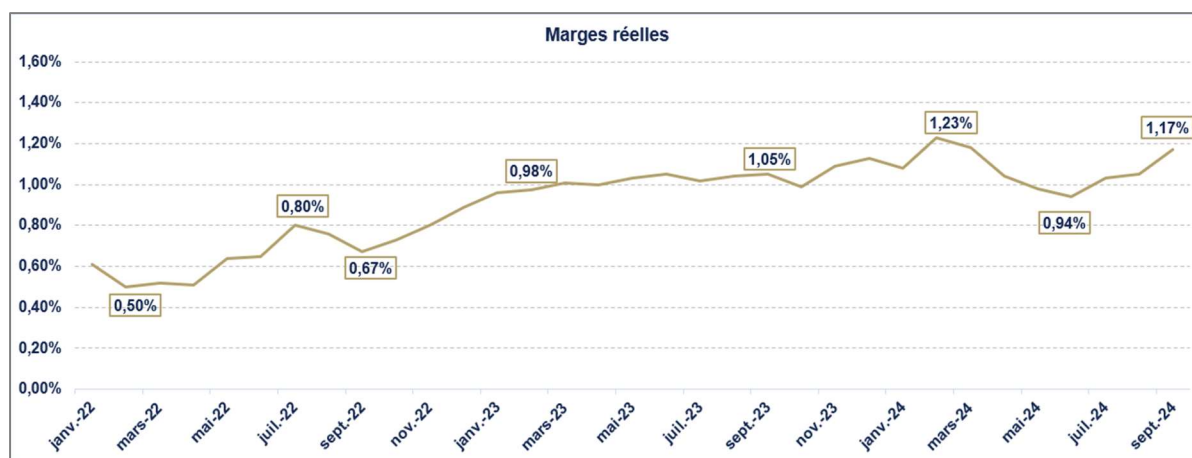
Le recours prévisionnel à l'emprunt, tous budgets confondus, s'établit à 151 millions d'euros. Il s'agit d'un montant maximal qui sera ajusté en cours d'année en fonction des réalisations. Dans la mesure où les remboursements d'emprunts s'établissent à 104 millions d'euros, il est donc prévu une légère augmentation de l'encours, qui sera pilotée et optimisée en cours d'exercice au regard de l'avancement des programmes d'investissement.

La Métropole envisage de recourir à des emprunts sur une durée comprise entre 15 et 25 ans maximum.

Les analystes entrevoient en 2025, comme en 2024, une baisse des taux progressive dans une fourchette comprise entre 2 % et 2,5 %.



Les marges réelles moyennes (exprimées sur Euribor 3 mois non « floorées » à 00 %) constatées sur les financements à taux fixe et à taux variable :



L'évolution de ces marges réelles montre l'apparition d'un pic pendant le confinement. Fin 2024, les banques ont reconstitué leur marge, celle-ci ayant plus que doublé (1,17%) par rapport au plus bas constaté en février 2022 (0,50%).

Compte tenu des informations de marchés évoquées précédemment, les financements prévisionnels 2025 seront orientés vers la solution la plus adaptée à la configuration de la courbe des taux au moment idoine.

III. Les projections financières par budget

Les projections financières ci-dessous prennent en compte un taux de réalisation théorique des dépenses de fonctionnement et d'investissement de 100%

3.1. Le budget principal

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	635	644,1	657
Dépenses de fonctionnement	557	570,7	582,2
Epargne brute	78	73,4	74,8
Remboursement du capital de la dette	61,6	62,8	37,8
Epargne nette	16,3	10,6	37
Dépenses d'équipement	180	178,9	150
Autres emplois	0,2	0,3	0,3
Subventions d'investissement	54	43,7	40
Autres ressources	32,2	37,6	25,6
Emprunts nouveaux	56	87,3	47,7
Variation du fonds de roulement	- 21,7	-	-
Encours de dette au 31/12	759,1	783,7	793,6

3.2. Le budget annexe des transports

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	299,5	298,4	305,8
Dépenses de fonctionnement	265,3	266,1	267,5
Epargne brute	34,2	32,2	38,4
Remboursement du capital de la dette	35,7	37,3	37,8
Epargne nette	- 1,5	- 5,1	0,6
Dépenses d'équipement	35	34,8	29,5
Autres emplois	-	-	-
Subventions d'investissement	5	10,6	8
Autres ressources	0,3	5,3	1
Emprunts nouveaux	31	24	20
Variation du fonds de roulement	- 0,2	-	-
Encours de dette au 31/12	867,8	854,5	836,7

3.3. Le budget annexe de la régie tempêtes Alex-Aline

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	3,1	4	4,8
Dépenses de fonctionnement	1,8	2,6	3,2
Epargne brute	1,3	1,5	1,6
Remboursement du capital de la dette	2,3	2,6	3,1
Epargne nette	- 1	- 1,1	- 1,5
Dépenses d'équipement	23,7	22,7	10
Autres emplois	-	-	-
Subventions d'investissement	9,3	9,8	5
Autres ressources	2	2,1	1,5
Emprunts nouveaux	9	12	5
Variation du fonds de roulement	- 4,4	-	-
Encours de dette au 31/12	68,7	78,1	80

3.4. Le budget annexe de la régie de la gestion des déchets ménagers et assimilés

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	151,3	147,1	150
Dépenses de fonctionnement	126	134,7	137,4
Epargne brute	25,3	12,4	12,7
Remboursement du capital de la dette	7	-	-
Epargne nette	18,3	12,4	12,7
Dépenses d'équipement	11	13,9	13,7
Dépenses d'équipement – Impact norme 18	-14,4*		
Autres emplois	18,4*	0,3	-
Subventions d'investissement	1,1	-	-
Autres ressources	1,4	1,8	1
Emprunts nouveaux	-	-	-
Variation du fonds de roulement	5,8	-	-
Encours de dette au 31/12	-	-	-

* La mise en œuvre de la norme comptable 18 relative aux contrats concourant à la réalisation d'un service public conduit à réimputer 14,4 millions de dépenses d'équipement sur un compte d'immobilisations financières (rubrique « autres emplois »).

3.5. Le budget annexe de la régie des MIN d'Azur

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	5,4	8,8	7,5
Dépenses de fonctionnement	4,8	8,3	6,5
Epargne brute	0,6	0,6	1,1
Remboursement du capital de la dette	0,3	0,3	0,8
Epargne nette	0,3	0,3	0,3
Dépenses d'équipement	0,5	10,3	5,3
Autres emplois	-	-	-
Subventions d'investissement	-	-	-
Autres ressources	-	-	-
Emprunts nouveaux	-	10	5
Variation du fonds de roulement	- 0,2	-	-
Encours de dette au 31/12	3,4	13,2	17,4

3.6. Le budget annexe de la régie du Centre de Formation d'Apprentis

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	5,2	5,3	5,4
Dépenses de fonctionnement	5,2	5,1	5,2
Epargne brute	-	0,1	0,1
Remboursement du capital de la dette			
Epargne nette	-	0,1	0,1
Dépenses d'équipement	0,3	0,3	0,1
Autres emplois	-	-	-
Subventions d'investissement	-	-	-
Autres ressources	0,2	0,1	-
Emprunts nouveaux	-	-	-
Variation du fonds de roulement	-	-	-
Encours de dette au 31/12	-	-	-

3.7. Le budget annexe de la régie pour l'exercice des missions d'autorité portuaire

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	2,4	3	3
Dépenses de fonctionnement	2,8	3	3
Epargne brute	- 0,4	0	0
Remboursement du capital de la dette			
Epargne nette	- 0,4	-	-
Dépenses d'équipement	0	-	-
Autres emplois	-	-	-
Subventions d'investissement	-	-	-
Autres ressources	-	-	-
Emprunts nouveaux	-	-	-
Variation du fonds de roulement	- 0,4	-	-
Encours de dette au 31/12	-	-	-

3.8. Le budget annexe de la régie pour l'exploitation des ports d'Azur

Poste (en millions d'euros)	2024	2025	2026
Recettes de fonctionnement	30	28,1	28,6
Dépenses de fonctionnement	25,5	23,5	24
Epargne brute	4,5	4,5	4,6
Remboursement du capital de la dette	1	1,8	3,6
Epargne nette	3,5	2,8	1
Dépenses d'équipement	13	20,9	10
Autres emplois	0,1	-	-
Subventions d'investissement	-	-	-
Autres ressources	0,1	-	-
Emprunts nouveaux	3,4	18,1	9
Variation du fonds de roulement	- 6,1	-	-
Encours de dette au 31/12	10,4	26,8	32,2