

**PROJET DE LA LIGNE 4 DE TRAMWAY
COMPLEMENT A L'ÉVALUATION
SOCIO-ÉCONOMIQUE**



**PIECE H COMPLEMENT A L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE
MODALITES DE FINANCEMENT TRAMWAY LIGNE 4**

JUGEMENT AVANT DIRE DROIT N°2306425

Par jugement avant dire droit n°2306425 du 13 mai 2025, le Tribunal administratif de Nice a considéré que l'évaluation socio-économique du projet de ligne 4 du tramway devait être complétée en y mentionnant les modalités de financement de ce projet. Conformément à ce jugement, il est procédé à une régularisation de l'évaluation socio-économique afin d'y mentionner les conditions de financement du projet de la ligne 4.

Le présent document « H - Complément à l'évaluation socio-économique - Modalités de financement tramway ligne 4 » comporte les informations complémentaires de l'évaluation socio-économique relatives aux modalités de financement du projet.

Ces compléments, portés à la connaissance du public, permettent de régulariser l'évaluation socio-économique qui avait été mise à la consultation du public dans le cadre de l'enquête publique.

Le présent document a pour objectif d'explicitier les conditions de financement du projet de réalisation de la ligne 4. Il se décompose en deux parties :

- 1/ Les financements des partenaires institutionnels à l'exception de l'emprunt ;
- 2/ L'autofinancement et le recours à l'emprunt.

INTRODUCTION

Montant du coût de l'opération estimé pour la ligne 4 de tramway T4 : 328 M € HT

Dans le cadre de projet de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), lié à cette opération, le Conseil Métropolitain a affiché un cout arrêté à 328 M € HT¹.

L'Autorisation de Programme (AP) votée sur l'extension du réseau tramway est de 500 M €. Cette AP qui porte le numéro 4605 a été votée à ce montant le 9 avril 2021 en Conseil Métropolitain². L'AP a été, depuis cette date, reconduite pour ce même montant à chaque vote de budget Primitif métropolitain.

Le Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) en termes de dépenses estimatif à ce jour de l'opération est le suivant :

Libellé de l'opération	Antérieur	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieur	Total dépenses Projet € HT
Ligne 4 de Tramway	27 752 034	7 094 417	10 089 197	17 500 000	53 000 000	54 000 000	65 000 000	41 700 000	34 000 000	14 864 352	3 000 000	328 000 000

¹ Délibération n°1.1 du Conseil Métropolitain du 6 octobre 2022. Document en PJ 1
² Délibération n°2.22 du Conseil Métropolitain du 9 avril 2021. Document budgétaire (PJ 2) et tableau annexe à la délibération (PJ 2bis)
³ DREAL - courrier d'attribution de la subvention en date du 19 octobre 2021 (PJ 3)

Ce PPI est susceptible de variations et d'ajustements. Néanmoins, il laisse apparaître le fait qu'au maximum, la collectivité Métropole Nice Côte d'Azur portera une dépenses 65 M€ sur une même année.

Pour mémoire, le budget d'investissement global que la collectivité est en charge de porter est de l'ordre de 300 M€. A cet effet, la part de l'investissement de la ligne T4 représentera au maximum 22%.

Pour assurer le financement de cette opération, la Métropole Nice Cote d'Azur recourra à :

- L'accompagnement de ses partenaires institutionnels ;
- Ses fonds propres ;
- L'emprunt.

1. LA PARTICIPATION DES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS DE MNCA

La présentation des subventions participant au financement du projet de ligne T4 se décompose en trois parties :

- Les financements d'ores et déjà obtenus ;
- Les financements en cours de négociation ;
- Les financements à rechercher.

1.1. Les subventions obtenues :

FINANCEUR	Montant total à percevoir en € HT	Observations
ETAT (DREAL)	30 290 000	Subvention attribuée dans le cadre du 4 ^{ème} appel à projet TCSP – courrier d'attribution de la subvention en date du 19 octobre 2021 ³ + décision attributive du 12 décembre 2024 ⁴ . Financement des travaux uniquement
DEPARTEMENT DES ALPES-MARTIMES	645 728	Dossier 2024_05332 : études TCSP Courrier de notification du 14 mars 2025 Ce montant correspond au prorata du montant total de la subvention obtenue sur les études TCSP (2 942 131 € HT), pour la partie études T4 ⁵
TOTAL	30 935 728	

Le pourcentage actuel des subventions octroyées et certaines représentent 9,43 % du total du projet. Ce pourcentage variera obligatoirement à la hausse au fur et à mesure de l'obtention à venir des subventions en cours de négociation et à rechercher.

ETAT – Appel à Projet Transport – Réalisation de la ligne de tramway 4 : subvention de 30 290 000 € pour une base subventionnable de 138 000 000 € HT de dépenses éligibles (travaux uniquement dont aménagements connexes). Le calendrier prévisionnel des appels de fonds pour la subvention est détaillé dans le tableau ci-dessous.

⁴ DREAL - décision attributive en date du 12 décembre 2024 (PJ 4)
⁵ DEPARTEMENT DES ALPES MARTIMES - courrier de notification en date du 14 mars 2025 et état de dépenses qui fonde le montant de subvention fléché sur le projet T4 (PJ 5 et PJ 5bis)

DEPARTEMENT ALPES-MARTIMES – Contrat de Territoire Urbain (CTU) 2021-2026 – ETUDES TCSP : subvention de 2 942 131 € pour une base subventionnable de 7 355 327 € HT de dépenses éligibles (taux 40 %). Une demande de solde est en cours de réalisation dont 1 614 320,14 € HT d'études justifiées liées à la ligne 4, soit une subvention fléchée T4 au prorata de 645 728 € HT.

Le versement en intégralité est attendu pour l'exercice 2025.

Tableau récapitulatif et échéancier de perceptions des recettes obtenues :

Financier	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTAL 2024-2023
DREAL	3 029 000	800 000	0	500 000	1 700 000	4 832 000	7 000 000	4 400 000	1 971 000	6 058 000	30 290 000
Département	0	645 728	0	0	0	0	0	0	0	0	645 728
TOTAL	3 029 000	1 445 728	0	500 000	1 700 000	4 832 000	7 000 000	4 400 000	1 971 000	6 058 000	30 935 728

1.2. Subventions faisant l'objet d'une négociation dans le cadre de la revoyure au contrat Nos Territoires d'Abord (NTDA) 2023-2027 conclu avec la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur.

FINANCEUR	Montant estimé total à percevoir en € HT (Hypothèse basse)	Montant estimé hypothèse haute En € HT	Observations
REGION SUD (PROVENCE ALPES COTES D'AZUR)	12 203 382 €	14 450 000 €	Réseau de tramway métropolitain (foncier, études et travaux) T4/T5 Négociation dans le cadre de la revoyure
REGION SUD (PROVENCE ALPES COTES D'AZUR)	3 068 066 €	3 068 066 €	Parkings-relais Négociation dans le cadre de la revoyure
TOTAL	15 271 448 €	17 518 066 €	

REGION – Nos Territoires d'Abord (NTDA) 2023-2027⁶ – Réseau de tramway métropolitain (foncier, études et travaux) T4/T5 :

Le contrat « Nos Territoires d'Abord » (NTDA) a été conclu avec la Région Sud, PACA, pour une période 2023-2027. Dans le cadre de ce contrat, une ligne a été fléchée « Ligne T5 (études et travaux phase 1) », pour une subvention maximale de 20 750 000 € HT pour 83 000 000 € HT de dépenses subventionnable.

Tous les ans, ce contrat peut faire l'objet d'une revoyure en fonction de l'avancement des projets portés par la collectivité.

⁶ Région sud Contrat Nos Territoires d'Abord (NTDA) 2023-2027 en date du 16 février 2023 (PJ 6)

Aussi, du fait d'un avancement plus rapide du projet de ligne T4 par rapport au projet de ligne T5, une négociation est actuellement en cours avec la Région Sud dans le cadre de la revoyure au contrat NTDA. Elle porte sur la transformation de la ligne actuellement fléchée, afin d'y intégrer les dépenses liées à la ligne T4.

En conséquence de quoi, le montant de la subvention pour le projet T4 serait de l'ordre de 12 203 382 € HT (hypothèse basse). Le niveau de fiabilité de perception de ce montant est très haut.

Le versement des recettes, en cas d'acceptation par la Région et selon la date d'attribution, est prévu entre 2026 et 2032 en fonction de l'avancement des travaux et de la capacité de financement de la Région Sud.

REGION – Nos Territoires d'Abord (NTDA) 2023-2027 – Parkings-relais : la négociation en cours dans le cadre de la revoyure au contrat NTDA porte également sur l'augmentation du financement accordé pour les travaux liés aux parkings-relais. La ligne actuelle « parking-relais Saint-Laurent-du-Var et Nice Tzaréwitch » fait l'objet d'un financement de 2 575 000 € HT pour 10 300 000 € de dépenses subventionnables. Ce montant serait réhaussé à 5 160 167 € HT pour 20 640 666 € de dépenses subventionnables (en cours de négociation avec la Région).

Dans ce cadre, un dossier « Parking-relais de Saint-Laurent-du-Var » a été déposé le 6 mars 2025⁷ permettant l'attribution, estimée, d'une subvention maximale de 3 068 666,50 € HT. La région a demandé aux services métropolitains de déposer dès à présent ce dossier, ce qui permet d'affirmer une fiabilité très haute pour l'obtention de ce montant.

Le versement des recettes, par la Région et selon la date d'attribution, serait prévu entre 2026 et 2028 en fonction de l'avancement des travaux et de la capacité de financement de la Région.

Tableau récapitulatif et échéancier de perceptions des recettes en cours de négociation :

Financier	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTAL 2024-2023
NTDA - T4 (hypothèse basse)	0	0	0	1 220 338	1 220 338	3 661 015	3 661 015	2 440 676	0	0	12 203 382
NTDA - P+R	0	0	306 807	1 073 823	1 073 823	613 61	0	0	0	0	3 068 066
TOTAL	0	0	306 807	2 294 161	2 294 161	4 274 628	3 661 015	2 440 676	0	0	15 271 448

Le pourcentage actuel des subventions en cours de négociation (hypothèse basse) représente 4,66 % du total du projet. Ce pourcentage sera susceptible de varier légèrement à la hausse en hypothèse haute (5,33%).

On peut estimer qu'à ce jour le montant total des recettes à percevoir concernant le projet T4 est de 46 207 176 € HT, soit 14,08% du coût total de l'opération.

⁷ Région Sud réceptionné dépôt dossier en date du 6 mars 2025 (PJ 7)

1.3/ Subventions en cours de recherche auprès des partenaires de MNCA :

La Métropole s'attachera à réaliser des demandes de financement dans les programmes d'aide ou appels à projets qui seront initiés par les partenaires et à solliciter des subventions de la région et du département.

Contrairement à la ligne 2 de tramway, les programmes d'aide du FEDER ne pourront pas être mobilisés, l'Europe ayant décidé d'axer ses aides sur d'autres régions françaises.

FINANCEUR	Montant estimé qui sera demandé en € HT	Observations
Prochain Contrat avec la Région à compter de 2028 - 2032	20 000 000 €	REGION : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est très engagée dans son rôle de chef de file de l'intermodalité et participe actuellement au financement des grands projets de mobilité de la Métropole Nice Côte d'Azur (Bus à Haut Niveau de Service, tramway, parkings-relais). Des négociations sont en cours dans le cadre du NTDA 2023-2027 pour inclure le co-financement des études et travaux de la ligne 4. La Métropole pourra déposer un dossier pour 2 ^e dossier dans le cadre du prochain contrat 2028 -2032. Les négociations n'ont pas encore débuté pour ce futur contrat. Il est envisagé de demander une participation, dans le cadre de ce futur contrat auprès de la REGION SUD : - une 2 ^{de} phase financière des études et travaux de la ligne 4 sur le volet mobilité ;
Prochain Contrat avec la Région à compter de 2028 - 2032 P+R autres parking hors St Laurent du Var (Hippodrome – parc des Sports Sauvaigo)	5 000 000 €	- les études et travaux des parkings-relais hors Saint-Laurent-du-Var sur le volet intermodalité (P+R Hippodrome, parc des sports Sauvaigo, Val Fleuri).
Possibilités à examiner avec le Département	20 000 000 €	DEPARTEMENT : le Département des Alpes-Maritimes soutient les projets de la Métropole en faveur de la mobilité (une catégorie d'aide du Département est dédiée à la mobilité durable). Lors de la réalisation de la ligne de tramway 2, le Département a participé au co-financement des travaux à hauteur de 65 millions € HT ⁸ . La probabilité de participation du Département au projet de réalisation de la ligne 4 est élevée. Lors du prochain contrat départemental, la Métropole envisage de demander, sur le volet mobilité durable, une participation pour : - les travaux de la ligne 4 ; - les travaux des parkings-relais hors Saint-Laurent-du-Var ; - s'il y a lieu les opérations liées à la végétalisation.
Fonds de concours communes Nice, Saint-Laurent-du-Var (SLV) et Cagnes-sur-Mer (CSM)	5 000 000 €	Les communes qui bénéficieront de la ligne 4 de tramway sont susceptibles également de participer au financement au travers de fonds de concours.
Total estimé	50 000 000 €	

1.4. TABLEAU RECAPITULATIF SOLDE NET DE L'OPERATION DE LA LIGNE 4 DE TRAMWAY :

Pour parfaite information, le PPI estimé portant dépenses et recettes du projet de la ligne 4 de tramway. A noter que le montant des recettes à rechercher à ce jour, n'est pas intégré dans ce document. Elles peuvent raisonnablement être estimées à 50 M€, au regard des recettes obtenues sur la ligne T2 et des orientations des collectivités.

OPERATION LIGNE 4	Antérieur	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieur	Total Projet € HT
PPI PREVISIONNEL DEPENSES	27 752 034	7 094 417	10 089 197	17 500 000	53 000 000	54 000 000	65 000 000	41 700 000	34 000 000	14 864 352	3 000 000	328 000 000
PPI PREVISIONNEL RECETTES CERTAINES	0	3 029 000	1 445 728	0	500 000	1 700 000	4 832 000	7 000 000	4 400 000	1 971 000	6 058 000	30 935 728
PPI RECETTES EN NEGOCIATION	0	0	0	306 807	2 294 161	2 294 161	4 274 628	3 661 015	2 440 676	0	0	15 271 448
PPI PREVISIONNEL TOTAL RECETTES	0	3 029 000	1 445 728	306 807	806 807	3 994 161	9 106 628	10 661 015	6 840 676	1 971 000	6 058 000	46 207 176
SOLDE PPI PREVISIONNEL COUT NET COLLECTIVITE	27 752 034	4 065 417	8 643 469	17 193 193	52 193 193	50 005 839	55 893 372	31 038 985	27 159 324	12 893 352	-3 058 000	281 792 824
		€ HT										
ESTIMATIF RECETTES A RECHERCHER												50 000 000
ESTIMATIF COUT NET COLLECTIVITE												231 792 824

⁸ DEPARTEMENT ALPES-MARITIMES – convention ligne 2 tramway en date du 23 mai 2016 (PJ 8)

2. LA SOUTENABILITE FINANCIERE PAR LA METROPOLE NICE COTE D'AZUR

La portabilité financière de l'opération de la ligne 4 de tramway par la collectivité Métropole Nice Côte d'Azur est maîtrisée à travers :

- Le recours à l'emprunt ;
- L'autofinancement.

A/ Le recours à l'emprunt

Dans le cadre du recours à l'emprunt pour la réalisation de ligne L4, un 1er contrat bancaire affecté à la réalisation de la ligne T4 pour un montant de 14,55 M € a été souscrit à la Caisse des Dépôts et Consignation (CDC) en 2023 et mobilisé en 2024 (transfert SFIL : banque publique de développement au service des territoires et des exportations en 2024) à un taux fixe trimestriel sur 30 ans de 3,96 %.

Pour rappel les emprunts formalisés ci-dessous par la Métropole Nice Côte d'Azur dans le cadre de la réalisation de la ligne T2. Il est important de préciser que ces emprunts étaient postérieurs à l'arrêté préfectoral des Alpes-Maritimes de Déclaration d'Utilité Publique de la ligne du Tramway T2 de la Métropole Nice Côte d'Azur du 15 juin 2012.

Financement T2 tramway Nice	dates signature des contrats	montants mobilisés	dates décaissement emprunt T2 Nice
emprunt 250 M€ BEI	21/11/2014	250 M€ de 2014 à 2017	18 M€ le 04/12/14 77 M€ le 14/04/2015 50 M€ le 20/07/2016 79 M€ le 03/10/2016 26 M€ le 13/06/2017
emprunt 250 M€ CDC	09/02/2015	158 M€ en 2017	30 M€ le 22/06/2017 80 M€ le 18/09/2017 48 M€ le 27/12/2017 solde 92 M€ non mobilisé
emprunts bancaires hors BEI et CDC	2018	157,3 M€	2018
emprunts bancaires hors BEI et CDC	2019	144 M€	2019
emprunts bancaires hors BEI et CDC	2020	12 M€	2020
	Total	721,3 M€	

B/ L'autofinancement

Références légales et réglementaires :

- Articles L.5217-10-1 et suivants et D.5217-1 et suivants du code général des collectivités territoriales fixant les règles budgétaires, financières et comptables applicables aux métropoles ;
- Arrêté du 29 décembre 2014 (NOR : INTB1426317A) relatif à l'instruction budgétaire et comptable M. 57 applicable aux collectivités territoriales uniques, aux métropoles et à leurs établissements publics administratifs ;
- Arrêté du 20 décembre 2024 (NOR : ATDB2430649A) relatif à l'instruction budgétaire et comptable M. 57 applicable aux collectivités territoriales uniques, aux métropoles et à leurs établissements publics administratifs.

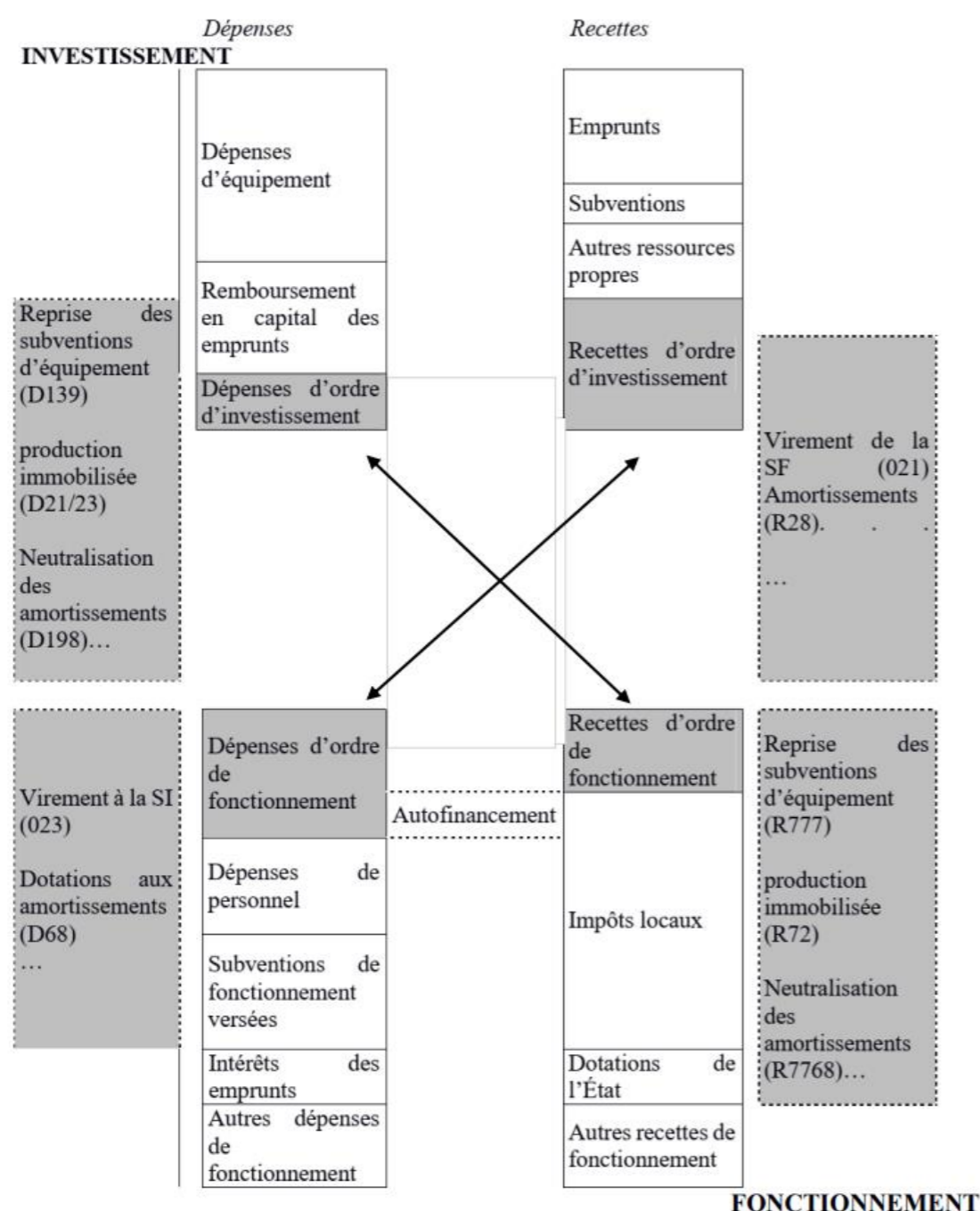
Composition du budget de la Métropole :

Le budget de la Métropole Nice Côte d'Azur est composé de deux sections :

- La section de fonctionnement : elle comprend les dépenses et recettes annuelles permanentes liées à l'activité des services et l'activité financière de l'entité.
Exemples en recettes : les impôts et taxes, les concours financiers de l'Etat, les produits des services et du domaine
Exemples en dépenses : les charges de personnel, achats de fournitures ou de prestations de services, les intérêts sur emprunts.
- La section d'investissement : elle retrace les opérations correspondant à des modifications de la valeur des biens immobilisés, des créances et des dettes à moyen/long terme.
Exemples en recettes : subventions d'investissement reçues, mobilisation d'emprunts nouveaux ;
Exemples en dépenses : dépenses liées à la réalisation d'un équipement, remboursement du capital de la dette.

Enfin, il existe des transferts entre les deux sections : l'excédent dégagé par la section de fonctionnement (amortissements et résultat de l'exercice) ayant vocation à financer la section d'investissement. Ces opérations concourent ainsi à l'« autofinancement » des investissements. L'« épargne brute » correspond à l'autofinancement retraité des mouvements sur provisions et des produits de cessions d'immobilisations.

Extrait du tome 2 de l'instruction budgétaire et comptable M.57, page 66 :



- Le prélèvement sur recettes de la section de fonctionnement au profit de la section d'investissement, ajouté aux recettes propres de cette section à l'exclusion du produit des emprunts, fournit des ressources suffisantes pour couvrir le remboursement de l'annuité d'emprunt en capital à échoir au cours de l'exercice.

Concernant les dépenses d'investissement gérés dans le cadre d'autorisations de programme (ce qui est le cas de la Métropole – cf. partie II), seuls les crédits de paiement de l'exercice doivent être considérés pour apprécier l'équilibre du budget annuel (cf. article L.5217-10-7 du code général des collectivités territoriales).

Le financement des investissements :

À titre d'éclairage, voici les grands agrégats financiers de la Métropole depuis 2019 et jusqu'en 2024 :

Comptes consolidés (en millions d'euros)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Recettes de fonctionnement	849,0	841,5	861,1	871,8	940,2	999,7
Dépenses de fonctionnement	743,2	756,3	767,5	778,2	816,1	855,5
Épargne brute	105,9	85,2	93,6	93,6	124,1	144,2
Remboursement du capital de la dette	93,7	99,2	97,6	82,5	97,5	107,5
Dépenses d'équipement	377,2	276,4	376,0	334,4	253,5	252,9
Autres emplois	2,8	- 1,5	- 1,0	2,4	6,5	1,9
Ressources d'investissement (subventions reçues notamment)	179,7	137,9	143,6	138,0	88,5	121,7
Recours à l'emprunt	198,2	193,9	197,4	203,8	126,4	84,2
Variation fonds de roulement	10,2	42,8	-38,0	16,0	-18,5	-12,1
Intégration d'emprunts	-	2,7	-206,6	1,0	1,8	8,0
Variation encours de la dette	104,5	97,3	-106,8	122,2	30,7	-15,2
Encours au 31/12	1 595,2	1 686,9	1 580,0	1 679,3	1 709,9	1 694,7

Sur la période 2019-2024, la Métropole a dégagé 647 millions d'euros d'épargne brute.

Elle a réalisé près d'1,9 milliard d'euros de dépenses d'équipement, dont 516 millions d'euros portant sur des opérations liées au réseau de transport, tandis que son encours d'emprunts variait de +100 millions d'euros.

Il apparaît une forte amélioration du niveau d'épargne en 2023 et 2024 après une dégradation constatée lors de la crise sanitaire.

Il est à souligner que l'amélioration du niveau d'épargne à un effet multiplicateur sur la capacité d'investissement dans la mesure où il permet à l'entité concernée d'améliorer sa capacité à rembourser sa dette et donc facilite la mobilisation d'emprunts nouveaux.

Dans ses budgets annuels, la Métropole dispose donc de plusieurs leviers pour financer ses investissements

1. Identifier des ressources d'investissement, telles que des subventions ;
2. Financement sur fonds propre en mobilisant son épargne et/ou en ayant recours à l'emprunt ce qui permet d'étaler les remboursements en tenant compte de la durée de vie des projets.

Les règles d'équilibre budgétaire :

Les collectivités territoriales et leurs établissements doivent respecter des règles d'équilibre strictes posées par l'article L.1612-4 du code général des collectivités territoriales :

- La section de fonctionnement et la section d'investissement sont respectivement votées en équilibre ;
- Les recettes et dépenses sont évaluées de façon sincère ;

L'existence d'une autorisation budgétaire dédiée à l'extension du réseau de tramway

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la gestion de ses dépenses d'investissement en ayant recours à des autorisations de programme, dont le régime juridique est prévu à l'article L.5217-10-7 du code général des collectivités territoriales.

Exception au principe d'annualité budgétaire, l'autorisation de programme permet de financer des investissements dont la réalisation est échelonnée sur plusieurs exercices.

L'autorisation de programme constitue la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour l'exécution des investissements. Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être ordonnancées ou payée pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme correspondantes. L'équilibre budgétaire (budget de l'exercice) de la section d'investissement s'apprécie en tenant compte des seuls crédits de paiement.

Par délibération n° 2.22 du 09/04/2021, le conseil métropolitain a modifié le montant de l'autorisation de programme n° 4605 « Extension du réseau de tramway » pour le porter à 500 millions d'euros afin de financer les projets d'extension du réseau de tramway.

Les autorisations de programme peuvent ensuite être modifier pour tenir compte de l'évolution du coût du projet et/ou de son avancement.

En pratique, le conseil métropolitain est amené à se prononcer à chaque échéance budgétaire sur les autorisations de programme, essentiellement pour mettre à jour l'échéancier de paiement afin de tenir compte de l'avancement réel des opérations.

Ainsi, à l'occasion du vote du budget primitif 2025, le conseil a approuvé la délibération n° 5.14 du 06/02/2025 prévoyant, en ce qui concerne l'autorisation de programme 4605 :

- Un montant global de 500.000.000 €, inchangé ;
- La mise à jour de l'échéancier des crédits de paiement suivante :
 - o Crédits de paiement réalisés au 31/12/2024 : 55 462 647 euros ;
 - o Crédits de paiement 2025 : 7 013 600 euros ;
 - o Crédits de paiement 2026 : 7 000 000 euros ;
 - o Crédits de paiement ultérieurs : 430 523 753 euros.

Conclusion :

Le conseil métropolitain a donc approuvé une autorisation budgétaire de 500.000.000 d'euros en avril 2021 destinée au financement de l'extension du réseau de tramway et la met régulièrement à jour pour tenir compte de l'avancement des projets.

Dans les budgets annuels ultérieurs, les crédits de paiement sont financés comme suit :

1. Par des financements externes, tels que les subventions d'investissement ;
2. Par les ressources propres de la Métropole pour le solde, en mobilisant l'épargne de l'exercice et/ou en ayant recours à l'emprunt cela permettant d'étaler la charge sur la vie du projet.

Liste récapitulative des pièces jointes à l'appui du complément à l'évaluation socio-économique

- PJ 1 Délibération n°1.1 du Conseil Métropolitain du 6 octobre 2022
- PJ 2 et PJ 2bis Délibération N°2.22 du Conseil Métropolitain du 9 avril 2021 (PJ 2) avec document budgétaire et tableau annexe à la délibération (PJ 2bis)
- PJ 3 DREAL - courrier d'attribution de la subvention en date du 19 octobre 2021
- PJ 4 DREAL - décision attributive en date du 12 décembre 2024
- PJ 5 et PL 5bis DEPARTEMENT DES ALPES MARTIMES - courrier de notification en date du 14 mars 2025 (PJ 5) et état de dépenses qui fonde le montant de subvention fléché sur le projet T4 (PJ 5bis)
- PJ 6 REGION SUD - Contrat Nos Territoires d'Abord (NTDA) 2023-2027 signé le 16 février 2023
- PJ 7 REGION SUD - Récépissé dépôt dossier en date du 6 mars 2025
- PJ 8 DEPARTEMENT ALPES-MARITIMES – Convention ligne 2 tramway en date du 23 mai 2016