

Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Rapport sur la situation et l'exécution des missions

Année 2023

Préambule

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) a été créée par ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 pour porter le financement de la part des collectivités partenaires au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Fin 2023, la SLNPCA regroupe et compte pour administrateurs les collectivités territoriales cofinanceurs du projet LNPCA : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements des Bouches du Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur et les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse et la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

L'article 14 du décret n°2022-638 du 22 avril 2022 précise que le directeur général présente chaque année au conseil d'administration un rapport sur la situation de l'établissement public et l'exécution de ses missions.

Ce rapport, accompagné des observations du conseil d'administration préparées par son président, est adressé avant le 31 mars de chaque année à l'assemblée délibérante de chaque collectivité territoriale et groupement de collectivités territoriales représenté au conseil d'administration, ainsi qu'au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1. Historique de la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Après des années d'études pour la définition du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, les décisions ministérielles successives ont validé les différentes étapes devant mener à l'enquête d'utilité publique à horizon fin 2021 – début 2022, passage obligatoire pour la concrétisation et la réalisation du projet.

En l'absence de mission de financement sur le projet, la Région a coordonné avec les collectivités partenaires, l'Etat et les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, à partir de novembre 2020, la réflexion sur les modalités de financement nécessaires au Dossier d'Enquête Publique. L'information du public sur les conditions de financement d'un projet est en effet un prérequis pour la réussite de la procédure et sa solidité juridique.

Cette réflexion collective et intense a pu aboutir à la confirmation que le projet est bien finançable par les partenaires locaux pour ce qui concerne leur part, dès lors qu'ils sont en capacité de disposer de ressources complémentaires. Cette opportunité a été ouverte par la loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 dont l'article 4 permettait de créer, dans un délai limité, des établissements publics locaux dédiés au financement de grands projets d'infrastructures nationaux prioritaires et disposant de ressources fiscales dédiées, sous conditions sur la nature et le périmètre, le plan de financement et l'état d'avancement des projets. Ces conditions étaient réunies pour le projet LNPCA.

Le travail sur le financement a permis d'aboutir fin 2021 :

- à l'élaboration et l'adoption d'un protocole d'intention relatif au financement des phases 1 & 2 de la LNPCA pour un coût total de 3 459 M€ (valeur en euros de 2020) signé le 21 décembre 2021 entre l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région, les Départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur, les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse. Ce protocole de financement repose sur un financement à parité entre l'Etat et les collectivités signataires, à hauteur de 40% chacun du coût des phases 1 et 2, ainsi que sur une hypothèse de financement européen de 20 %. Il acte également la répartition des financements entre les collectivités, définie par 4 critères objectifs (population, potentiel fiscal, retombées fiscales et retombées en nombre de voyageurs supplémentaires), l'application d'un principe de solidarité sur la globalité du projet (4 phases considérées, toutes les collectivités contribuent au financement du projet global et non telle ou telle opération localisée) et enfin la demande d'un établissement public local.
- à la préfiguration d'un établissement public local pour le financement de la part des collectivités au projet à créer par ordonnance du gouvernement avant avril 2022 en application de la loi d'orientation des mobilités.

L'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et son décret d'application n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur créent un établissement public local dénommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) portant la part de financement des collectivités et assis sur des ressources fiscales ayant vocation à alléger leur contribution budgétaire.

Ces recettes fiscales consistent en une taxe additionnelle à la taxe de séjour et une taxe sur les locaux de bureaux, commerciaux, de stockage et les surfaces de stationnement pour un rendement total attendu de 40 M€ / an (valeur 2023 à indexer) couvrant 50 % de la contribution financière des collectivités. Ces recettes sont prévues par les articles 75 et 76 de la loi de finances pour 2023.

Pour maintenir le rythme d'avancement du projet LNPCA et respecter le calendrier de réalisation prévu dans le protocole, les collectivités partenaires ont souhaité mettre en place rapidement après l'ordonnance la gouvernance de la SLNPCA lors de son conseil d'administration d'installation le 6 juillet 2022 et l'élection de son Président, Monsieur Renaud MUSELIER et sa Vice-Présidente Madame Laure-Agnès CARADEC.

A son issue, les formalités préalables à l'exercice de ses missions ont été lancées avec une immatriculation au registre du commerce et des sociétés le 31 octobre 2022, la désignation de son comptable public le 14 novembre 2022 lui permettant d'être opérationnelle en 2023.

2. Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Enjeux et objectifs du projet :

La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice dessert quatre millions de Provençaux et d'Azuréens vivant dans les trois métropoles littorales qui comptent parmi les 15 plus grandes agglomérations de France.

A densité de population comparable, le réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas au niveau des autres régions françaises. Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors Ile de France).

La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quand la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui. Ce déficit structurel ne permet pas de proposer des trains du quotidien suffisamment fiables et compétitifs en comparaison des autres modes (50% de trains retardés entre Marseille et Nice, 80 km/h de vitesse moyenne) ou avec une fréquence adaptée à la demande, et ce malgré des efforts financiers considérables sur la dernière décennie.

Pourtant, de bons résultats confirment la pertinence du mode ferroviaire : la section de la Côte d'Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France), plus de 135 trains y circulent par sens chaque jour avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret). La desserte par les trains grande ligne est également pénalisée, Nice (5ème ville de France) étant la seule ville de plus de 200 000 habitants de France à plus de 5 heures de train de Paris.

Ainsi, la part des transports collectifs reste trop limitée, et les infrastructures routières comme ferroviaires sont congestionnées, pesant sur l'attractivité économique et touristique de la région et sur la qualité de vie de ses habitants.

Cette faible part des transports collectifs à l'échelle régionale a également des conséquences importantes sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le bilan énergétique régional fait apparaître depuis plusieurs années la forte contribution du secteur des transports aux émissions responsables du changement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Avec un poids de 35 %, il représente l'un des plus gros postes de consommation énergétique du territoire régional avec en corolaire l'émission de gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 13 Mt eqCO₂ (27% des émissions régionales). Il est aussi à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des particules fines. Ainsi, les trois métropoles régionales font partie des onze zones faisant l'objet d'un contentieux pour lequel la France a été condamnée en 2020 par l'Union Européenne pour non-respect des normes sur la qualité de l'air.

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) permettra ainsi de renforcer le report modal depuis les modes de transport routier, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs posés en matière de décarbonation des transports et la réduction de la pollution atmosphérique au niveau local.

Ce projet, nécessairement ambitieux, répond à des enjeux importants, non seulement pour l'ensemble de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et les régions voisines, mais également pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerranéen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel. Il jouera un double rôle en offrant un service nouveau aux habitants de la région Provence Alpes-Côte d'Azur, avec la faculté de rapprocher

les principales agglomérations de la région les unes des autres ainsi que des métropoles européennes.

Pour y parvenir, la LNPCA vise donc dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et vise à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Il s'agit de pouvoir améliorer la fréquence et la régularité des trains et notamment des TER.

Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons inter-métropoles au sein de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale permettant de concilier attractivité du territoire et neutralité carbone.

Historique :

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement, en écoutant le territoire et en adaptant le projet suite à des concertations publiques, un projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

En 2009, après avoir réuni l'ensemble des partenaires, le Ministre Jean-Louis Borloo demande à l'Ingénieur général Yves Cousquer un rapport en vue d'une décision pérenne entre le scénario « Métropoles du Sud » et le scénario « direct vers Nice par le centre Var ». Après s'être appuyé sur un secrétariat permanent, Yves Cousquer remet son rapport en juin 2009. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau (respectivement Ministre de l'Ecologie et Secrétaire d'Etat aux transports) décident alors que "le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté". Les études se poursuivent alors sur les scénarios « Métropoles du Sud ».

En 2011, la concertation avec le public met en avant la priorité à donner aux trains du quotidien. La Commission Mobilité 21, en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport, phase le projet en 2 priorités : les sections de première priorité ayant pour objectif le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, puis les sections de seconde priorité, consistant en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part.

Pour les sections de première priorité, une zone de passage préférentielle (ZPP) est arrêtée par décision ministérielle en date du 7 mai 2014. Le 12 avril 2016, le comité de pilotage acte les différents scénarios de tracé proposés par SNCF Réseau et lance la concertation afférente. La phase de concertation avec le public débute en octobre 2016 et s'achève le 9 janvier 2017.

La décision ministérielle du 18 avril 2017 permet d'arrêter le tracé sur les secteurs ne posant pas de difficultés particulières (traversée souterraine de Marseille, secteur de La Pauline dans le Var et section St Laurent du Var-Nice). Pour les secteurs les plus sensibles (vallée de l'Huveaune et secteur Ouest dans les Alpes-Maritimes), des études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation (passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ») sont demandées. S'agissant des sections de seconde priorité, les zones de passage préférentiel sont arrêtées par décision ministérielle du 13 avril 2015.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) considère que la première des priorités devait être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon et présente un nouveau phasage du projet en 4 phases successives en donnant la priorité à la réalisation d'opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps. Le Gouvernement fait sien le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI, qui ont également été confirmés à travers la programmation des investissements prioritaires du rapport annexé de la LOM, en choisissant le scénario de financement n°2 du COI.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 acte la poursuite des études de « recalage » afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Elles permettent de présenter à la concertation publique du 12 juin au 18 octobre 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases de la LNPCA.

A la suite de cette concertation, la décision ministérielle du 23 juin 2020 acte les opérations constitutives des phases 1 et 2 désormais nommé le « projet des phases 1 et 2 LNPCA », et en valide le périmètre de l'enquête publique avec l'objectif d'un lancement de l'enquête en 2021. Elle confirme la réalisation en phase 1 de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent, puis la réalisation en phase 2 des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

Suite à une période de concertation complémentaire début 2021, la décision ministérielle du 7 juin 2021 confirme le programme du projet des phases 1 et 2 LNPCA et demande au Préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de la Région PACA et préfet coordonnateur, de piloter les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique sur ces deux phases.

Elle demande également à SNCF Réseau de proposer un programme d'études sur les phases 3 et 4 correspondant à des sections de lignes nouvelles permettant de préparer les concertations à venir en vue d'une procédure d'enquête publique spécifique, et de préserver le foncier sensible. La décision ministérielle du 8 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 suite aux avis réglementaires de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) du 18 novembre 2021 et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) du 23 novembre 2021. Le Préfet des Bouches-du-Rhône prend l'arrêté d'ouverture d'enquête le 9 décembre 2021.

Déclaration d'utilité publique

L'enquête d'utilité publique relative aux phases 1 & 2 se tient du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête rend un avis favorable assorti de 9 réserves que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont levées et de quelques recommandations le 22 avril 2022. Ainsi, le projet des phases 1 et 2 LNPCA fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 13 octobre 2022, permettant aux maîtres d'ouvrage d'acquiescer les terrains nécessaires à la réalisation des travaux.

Les études d'avant-projet (AVP) de la phase 1 débutent le 4 octobre 2022, date de signature de la convention de financement afférente. Les études AVP de la phase 2 sont lancées à la suite de la signature de la convention de financement afférente le 25 août 2023.

Il est à noter que dans le scénario de planification écologique du rapport du COI rendu le 24 février 2023, que le Gouvernement fait sien, le COI recommande une mise en service de la phase 1 vers 2030-2031 et de la phase 2 vers 2035-2036. Il recommande également un

engagement sur le quinquennat 2038-2042 pour la phase 3 et au-delà pour la phase 4, en cohérence avec le calendrier prévu par la LOM. Il recommande également de sécuriser au plus vite le financement des lots 2 et 3 du projet Haute Performance Marseille-Vintimille (déploiement de l'ERTMS Niveau 3 hybride préalable à la LNPCA), dont les travaux du lot 1 entre Cannes et Vintimille ont débuté fin 2022.

Par ailleurs, le cadre fixé en 2019 par la LOM, d'amélioration des transports du quotidien par la réalisation de « RER métropolitains » sur le modèle francilien, puis par le schéma directeur élaboré par SNCF Réseau en 2020, impulse une démarche de réalisation de tels services dans plusieurs grandes métropoles françaises. En cohérence avec ces orientations, le Président de la République a ainsi annoncé le 27 novembre 2022 la réalisation de 10 RER métropolitains dont la définition fait l'objet d'une proposition de loi sous la dénomination de services express régionaux métropolitains. Lors de la remise du rapport du COI, la Première ministre a confirmé l'ambition de développement de RER métropolitains. Le projet des phases 1 et 2 LNPCA, par la nature des opérations qui sont menées, visant à la désaturation des nœuds ferroviaires, permet également la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains de Marseille, Nice et Toulon, les deux premiers étant en particulier identifiés à haut potentiel dans le schéma directeur des RER métropolitains remis au gouvernement en 2020 par SNCF Réseau.

3. Mission et objectifs de la SLNPCA

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, est un établissement public local, rattaché aux collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales qui en sont membres, qui a pour mission de contribuer au financement de l'infrastructure ferroviaire dénommée « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ». Il gère la participation financière des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales au financement de l'infrastructure.

La SLNPCA n'est pas qu'un partenaire financier de la maîtrise d'ouvrage aux côtés de l'Etat, elle regroupe les premiers promoteurs du projet, à savoir des collectivités qui ont fortement soutenu le projet depuis longtemps et œuvré pour qu'il se concrétise.

Au-delà de rendre le projet LNPCA soutenable financièrement pour les collectivités, ses principaux objectifs sont les suivants :

- Orienter le projet et veiller au respect des objectifs, des coûts et des délais

En tant que financeur et regroupement d'intérêts de territoires, la SLNPCA veut développer sa capacité d'orientation du projet afin de prendre en compte les attentes et contraintes des collectivités qui la composent mais aussi d'anticipation des risques et de contrôle de la maîtrise d'ouvrage pour assurer le respect du triptyque qualité – coût – délai.

- Faciliter et accélérer la réalisation du projet

Elle veille au respect du calendrier et incite les maîtres d'ouvrage à raccourcir les délais de mise en service, avant 2035 pour la phase 2 notamment mais aussi les phases suivantes. Pour sa part, elle s'engage à mettre en place le financement nécessaire à cette accélération. La candidature des Alpes françaises aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'Hiver de 2030 est une opportunité d'accélérer encore le projet.

- **Veiller à la réalisation du projet global à des échéances de moyen terme**

La SLNPCA est le promoteur de la réalisation des phases 3&4 de la LNPCA, dans un calendrier accéléré à 2040 par rapport aux échéances initiales prévues en 2050, qui ne font pas partie du projet déclaré d'utilité publique et dont les études et la concertation doivent se poursuivre. La réalisation du projet LNPCA dans sa globalité est à la base du partenariat entre les collectivités membres de la SLNPCA.

- **Contribuer à la bonne intégration territoriale du projet**

La SLNPCA se positionne également, en tant que regroupement de collectivités responsables de la mobilité, de l'aménagement, du développement économique et touristique, pour maximiser les bénéfices du projet LNPCA pour leur territoire, saisir les opportunités qu'il représente pour améliorer et dynamiser l'aménagement urbain et veiller à la bonne articulation des projets. A ce titre, elle souhaite que le grand public, les collectivités locales (autres que financeurs), les acteurs économiques soient bien informés sur le projet et pleinement parties prenantes pour assurer la réussite des projets.

4. Activités et résultats obtenus

Phase préparatoire et transitoire à l'exercice des missions

A l'issue du conseil d'administration d'installation du 6 juillet 2022, les démarches ont été engagées pour mettre en place les moyens de l'établissement public d'exercer ses missions :

- Désignation d'un directeur général provisoire le 30 novembre 2022 et lancement d'une procédure de recrutement d'un directeur général pérenne désigné le 14 septembre 2023 pour une prise de poste au 15 novembre 2023
- Désignation par le Préfet du comptable public de la SLNPCA le 15 novembre 2022
- Mise en place sur une période transitoire d'une assistance technique, juridique, administrative et d'une mise à disposition de moyens humains et de locaux par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Acquisition d'équipements informatiques, de mobilier et de licences nécessaires au fonctionnement de la structure
- Recherche et location de bureaux indépendants à compter du 15 novembre 2023
- Engagement des recrutements de l'établissement public pour un total de 2 ETP au 3 janvier 2024.

Mise en place du financement du projet

Le financement des études de niveau avant-projet

Le financement des études de niveau avant-projet (AVP) du projet LNPCA est inscrit au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 et sa prolongation.

Le financement de études AVP de phase 1 fait l'objet d'une première convention signée le 4 octobre 2022 pour un montant de 30 M€ courants entre les maîtres d'ouvrage, l'Etat et les collectivités partenaires ayant cofinancé les études préliminaires à l'enquête d'utilité publique : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements des Bouches du Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée,

Nice Côte d'Azur et les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins, Pays de Grasse et Sophia-Antipolis. La répartition des financements des collectivités pour cette convention est définie en référence aux engagements inscrits au Contrat de plan et est identique à celle des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique.

Le financement des études AVP de la phase 2 pour un montant de 100,58 M€ courants fait l'objet d'une seconde convention signée le 25 août 2023 entre les mêmes signataires et appliquant la répartition définie dans le protocole d'intention de financement du projet des phases 1&2 de la LNPCA.

Les calendriers respectifs de lancement des études AVP, de mise en place de la SLNPCA et d'instauration de ses ressources fiscales, ne permettaient pas que l'établissement public soit signataire des conventions et prenne en charge le financement directement. Il a donc été choisi d'acter la participation de la SLNPCA dans un second temps par avenant aux conventions de financement des études AVP, dès lors que le vote de la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 a mis en place des ressources fiscales dédiées au financement du projet par l'établissement public. Ce financement supposait également de modifier le protocole d'intention de financement signé le 21 décembre 2021 car ce dernier prévoyait que la société de projet ne commence à intervenir dans le financement qu'à partir des études de projet et des travaux.

Le conseil d'administration a approuvé le 14 septembre 2023 les avenants aux conventions de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2 et des acquisitions foncières anticipées ainsi que les conventions particulières afférentes, prévues par l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306, précisant le montant et les conditions de la participation de chaque collectivité membre de la SLNPCA. De manière spécifique aux études de niveau avant-projet, ces conventions précisent que la SLNPCA prend en charge la totalité de la part qui incombait aux collectivités et la moitié de la part de la Métropole Aix Marseille Provence et du Département des Bouches du Rhône qui ont choisi de poursuivre un financement direct des maîtres d'ouvrage.

Après délibérations des collectivités au dernier trimestre 2023, l'avenant au protocole d'intention, les avenants aux conventions de financement des AVP et des acquisitions foncières anticipées et les conventions particulières ont été respectivement signées le 15 décembre, 18 décembre et 20 décembre 2023.

La SLNPCA a pu ainsi mandater le 29 décembre 2023 le paiement de 2 887 497,90 € à SNCF Réseau et 572 916,25 € à SNCF Gares & Connexions au titre des appels de fonds n°3 de la convention de financement des AVP de phase 1 correspondant à un avancement de 70% des études.

Le financement des travaux

Comme prévu par l'ordonnance n°2022-306, le financement des études de projet et des travaux est régi par une convention-cadre de financement établie entre les maîtres d'ouvrage, l'Etat et la SLNPCA et des conventions de financement prises en application de celle-ci.

Dès février 2023, la SLNPCA a engagé avec l'Etat et les maîtres d'ouvrage les discussions pour l'élaboration de la convention-cadre. Plusieurs mois et des arbitrages au plus haut niveau ont été nécessaires pour la finaliser et faire valider le texte de la convention-cadre par le comité de

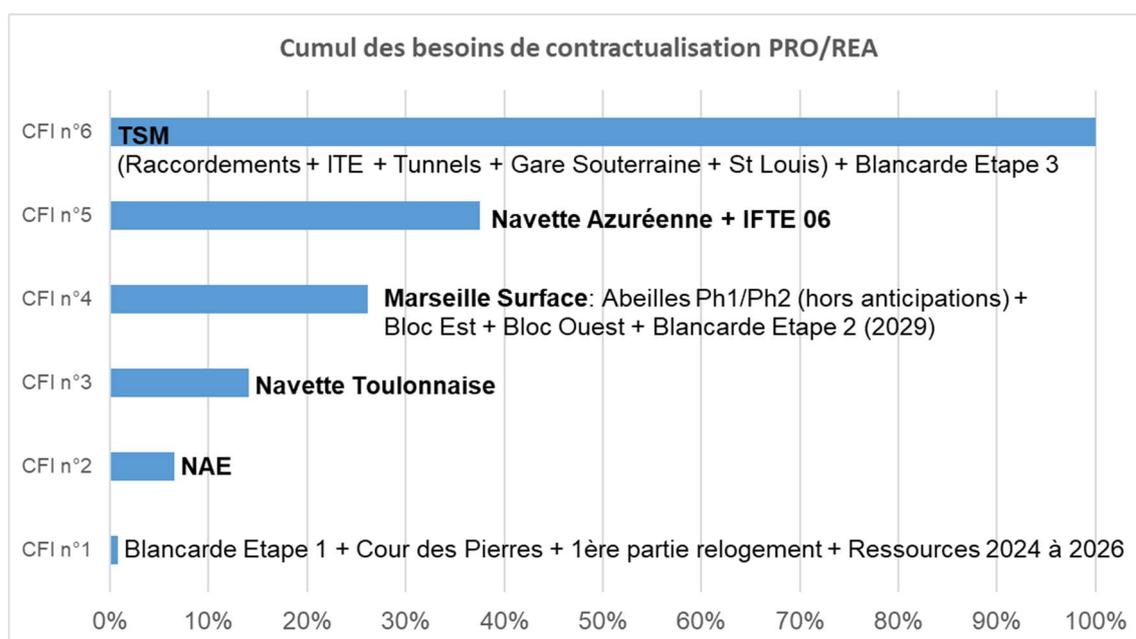
pilotage du 14 novembre 2023 puis le faire approuver par le conseil d'administration le même jour. Ce calendrier contractuel a permis de ne pas retarder le lancement des travaux et de respecter les échéances prévisionnelles de mise en service.

Cette convention-cadre définit les modalités d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet, le périmètre de responsabilité et le fonctionnement des différentes instances de gouvernance, les modalités de détermination des coûts d'opération, du besoin de financement, du plan de financement et du planning, la gestion des écarts et les risques financiers, les bonifications et les pénalités et les conditions des appels de fond et des versements. Ces modalités seront appliquées dans les différentes conventions de financement relatifs aux ensembles d'opérations.

Comme le prévoyait les textes relatifs à la création de la SLNPCA, la convention-cadre a également défini ou précisé des conditions spécifiques au projet LNPCA et à l'établissement public :

- De nouvelles instances de gouvernance comme **le comité de suivi des engagements et des risques**, instance co-présidée par l'Etat et la SLNPCA chargé de suivre, analyser et donner un avis sur les risques et les impacts sur la qualité, le coût et les délais de réalisation du projet mais aussi les **comités de coordination métropolitains** qui doivent permettre de coordonner les différents projets avec le projet LNPCA en associant les parties prenantes localement.
- Des **financements de la part des maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions** introduits par l'article 6 de l'ordonnance, constituant une participation en fonds propres au projet pour la « contribution de SNCF Gares & Connexions au titre des activités à tarification non régulée des gares » et une ressource complémentaire pour la SLNPCA pour la « quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière et commerciale des Maîtres d'ouvrage »

La convention-cadre prévoit à titre indicatif 6 périmètres d'opérations qui feront l'objet de conventions de financement.



Gouvernance

La mise en place des instances de gouvernance de la SLNPCA et la participation aux instances de gouvernance du projet LNPCA :

Depuis sa première réunion du 6 juillet 2022, **le conseil d'administration de la SLNPCA** s'est réuni à 5 reprises :

- le 30 novembre 2022
- le 30 janvier 2023
- le 10 mai 2023
- le 14 septembre 2023
- le 14 novembre 2023

Composé de membres à voix délibératives (collectivités membres) et de membres à voix consultatives, il fait l'objet d'une participation active des élus et des représentants des différentes entités prévues par l'ordonnance. A ce jour, les sièges suivants ne sont pas occupés :

- la Commission européenne qui n'a pas répondu à la proposition d'être représentée ;
- un député et un sénateur faute d'impossibilité pour le Parlement de les désigner avant la ratification de l'ordonnance ;
- la personnalité qualifiée ;

La commission des rémunérations prévue par l'ordonnance pour donner un avis sur les conditions de rémunération des personnels concernés par un salaire brut annuel supérieur à 100 000 € a été mise en place par le conseil d'administration du 10 mai 2023 et s'est réunie le 5 juin 2023 pour se prononcer sur le recrutement du directeur général pérenne.

La commission des investissements, a été créée elle aussi le 10 mai 2023 pour suivre les conditions de financement du projet LNPCA, donner un avis préalable aux engagements financiers de l'établissement et alerter sur les risques susceptibles d'impacter l'atteinte des objectifs, des coûts et des délais. Elle s'est réunie le 23 octobre 2023 et le 2 février 2024.

Le processus décisionnel de la SLNPCA s'inscrit dans un processus de gouvernance plus large relatif au projet et son financement, avec le **comité de pilotage** de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur coprésidé par le Préfet de région et le Président de Région, **le comité technique et financier** qui le prépare et **les comités de coordination métropolitains** copilotés par les maîtres d'ouvrage et les Métropoles pour assurer la meilleure insertion du projet tout en prenant en compte les expressions des acteurs locaux.

La SLNPCA participe activement sur le plan technique et politique à ces différentes instances.

Un nouveau membre, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

Au cours de l'année 2023, la SLNPCA a mis en œuvre le processus d'adhésion d'une nouvelle collectivité, partenaire financier depuis plusieurs années, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

L'ordonnance a défini la composition du conseil d'administration de la SLNPCA en précisant que les collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales membres de l'établissement sont les signataires du protocole d'intention signé le 21 décembre 2021. Une collectivité (ou un Etat tiers) peut adhérer à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte sur

décision du conseil d'administration et sous deux conditions principales : la signature du protocole d'intention et la signature d'une convention particulière.

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, partenaire et financeur des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique de la LNPCA et des études d'avant-projet de phase 1 et de phase 2, a décidé, par délibération du 13 décembre 2021, d'approuver sa participation financière au projet des phases 1 & 2 du projet conformément aux règles édictées dans le protocole et d'affirmer sa volonté de rejoindre la gouvernance de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Elle a confirmé sa demande d'adhérer à l'établissement public par délibération n° 2022-154 du 11 juillet 2022.

Dans cette perspective, un avenant n°1 au protocole a été notifié le 3 juillet 2023.

A ce stade de réalisation du projet, à savoir la réalisation des études de niveau avant-projet, la conclusion d'une convention particulière de financement est permise par les avenants n°1 aux conventions de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2 mettant en place le financement par la SLNPCA du projet.

Considérant la signature de l'avenant n°1 du protocole et l'approbation de la convention particulière entre la SLNPCA et les collectivités pour le financement des études de niveau avant-projet de la LNPCA, le conseil d'administration du 14 septembre 2023 a approuvé l'adhésion de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

Cette adhésion est effective depuis le 20 décembre 2023, date de signature des conventions particulières.

Recherche de nouveaux partenaires locaux

Dans la continuité des premières démarches engagées par la Région, de nouveaux partenaires ont été sollicités directement par la SLNPCA en 2022 et 2023, la Principauté de Monaco, la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, la Communauté d'agglomération de la Riviera Française et la Communauté d'agglomération Estérel Côte d'Azur. Si cette dernière a répondu défavorablement de manière formelle, les autres n'ont pas donné suite fin 2023.

Financement européen

La participation de l'Union européenne au projet LNPCA constitue un enjeu majeur pour la soutenabilité financière du projet dans la perspective de sa réalisation dans le calendrier attendu par les membres de l'établissement public. Elle est attendue dans le cadre des engagements pris par l'Etat et les collectivités pour le financement des travaux des phases 1&2 en application du protocole d'intention et de la convention-cadre relative à la LNPCA.

A ce titre, la SLNPCA souhaite jouer un rôle actif dans la recherche et la mobilisation de fonds européens sur le projet et participe à la « taskforce » Europe mise en place pour le projet LNPCA par l'Etat, la Région et les maîtres d'ouvrage.

Du point de vue opérationnel, la SLNPCA participe en appui des actions engagées par la Région:

- aux rendez-vous pris avec les instances européennes pour présenter le projet LNPCA et convaincre de son intérêt et de sa plus-value européenne : réunion avec la DG MOVE et le conseiller de la coordinatrice du corridor Méditerranée de la Commission européenne à Bruxelles le 20 septembre 2023, réunion avec le coordinateur du corridor Mer du Nord – Méditerranée, Peter Balazs, le 4 octobre 2023

- aux discussions initiées avec les Régions italiennes, françaises et espagnoles pour un partenariat sur l'axe Barcelone – Gênes
- à la préparation et la consolidation des dossiers déposés par les maîtres d'ouvrage auprès de la Commission européenne dans le cadre de l'appel à projet 2023 du Mécanisme d'Interconnexion en Europe.

Le Président de la SLNPCA a également signé une lettre de soutien aux maîtres d'ouvrage pour leurs dossiers de 2023 déposés fin janvier 2024.

Enfin la SLNPCA sera présente aux Connecting Europe Days du 2 au 5 avril 2024 à Bruxelles dans le cadre d'un stand commun avec les Sociétés du Grand Projet Sud-Ouest et de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Cette action participe directement du lobbying européen en faveur du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

5. Situation financière et perspectives

Modèle financier de l'établissement public local :

L'établissement public local est financé au travers de ressources fiscales propres (taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement payée par les personnes morales publiques et privées et taxe additionnelle de séjour payée par les visiteurs), de contributions des collectivités membres, d'emprunts et de ressources complémentaires, dont celles provenant des maîtres d'ouvrage du projet.

Le modèle de financement retenu pour la SLNPCA est le suivant :

- Le financement des dépenses d'investissement est assuré par des contributions sous forme de subventions d'équipement des collectivités, des recettes fiscales et de l'emprunt. L'emprunt est limité au besoin de financement résiduel après prise en compte des contributions des collectivités
- Le financement des dépenses d'exploitation (fonctionnement de la structure, frais financiers) est assuré par les ressources fiscales et si nécessaire une contribution d'équilibre de fonctionnement de la part des collectivités membres.

L'objectif visé est de limiter la contribution budgétaire des collectivités membres à 50% de la participation de la SLNPCA au coût total du projet (CAPEX du projet en € courants).

Les engagements financiers de la SLNPCA :

Les engagements contractualisés au 31/12/2023 :

	Engagement total SLNPCA	2023	2024	2025	2026	2027
Etudes AVP phase 1	7 612 911 €	3 460 414 €	4 152 497 €			
Etudes AVP de phase 2	33 533 734 €		11 338 223 €	6 287 575 €	10 479 292 €	5 428 644 €
Acquisitions foncières anticipées	3 200 000 €		133 333 €	3 066 666 €		

Les prochains engagements prévus en 2024 :

	Engagement total SLNPCA	2023	2024	2025	2026	2027
Etudes PRO et travaux de phase 1 – 1 ^{ère} partie	22 000 000 €		4 400 000 €	11 000 000 €	6 600 000 €	

D'autres conventions de financement des études de projet et de travaux de phase 1 doivent être établies et signées en 2024 pour les opérations suivantes :

- Réalisation de la Gare de Nice Aéroport
- Travaux pour la navette Toulonnaise
- Aménagements de Marseille Saint Charles en surface

Les paramètres structurants du financement de la SLNPCA :

- L'inflation des coûts

Les dépenses qui seront effectivement supportées par les partenaires financiers et notamment la SLNPCA correspondent à des coûts aux conditions économiques de réalisation, évalués sur la base d'indices adaptés à la nature des dépenses et définis dans la convention-cadre relative à la LNPCA.

Les éléments de coûts du projet connus à date sont ceux définis dans le protocole d'intention de financement signé le 21 décembre 2021 et exprimés en € constants de juillet 2020, pour un total de 3 535 M€ pour les études de projet et les travaux de phase 1&2.

Les coûts qui feront l'objet des contractualisations et déterminant les engagements financiers de la SLNPCA seront stabilisés et déterminés à l'issue des études AVP et prendront en compte les hypothèses d'inflation suivantes :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : de 3,5 % en 2023, de 4 % en 2024, puis 3.5 % par an à compter de 2025 ;
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : de 4% en 2023, de 2,6% en 2024, de 2,5 par an à compter de 2025
- indice BT01 : de 5% en 2023, 4% en 2024, puis 3,5% par an à compter de 2025

Les coûts seront d'ores et déjà impactés significativement par la forte inflation des coûts enregistrée en 2021 et 2022 (+15 % entre juillet 2020 et le 1^{er} janvier 2023), même si un ralentissement de la hausse puis une baisse de l'inflation a été amorcée en 2023 et devrait être confortée en 2024.

- Les ressources fiscales

Des recettes fiscales – détaillées ci-après - ont été créées et affectées à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 (article 75 et 76) :

- Une taxe additionnelle de séjour
- Une taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement,

instaurées dans les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Les recettes fiscales qui étaient attendues en 2023 se répartissent comme suit :

- 20 000 000 € de taxe additionnelle de séjour
- 20 000 000 € de taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement

Dans le modèle financier mis en place pour le pilotage, la programmation et la prospective financière de l'établissement public, les recettes fiscales sont indexées sur les prix à la consommation – hors énergie.

Ces recettes fiscales doivent permettre de financer les coûts de fonctionnement de la SLNPCA dont les frais financiers ainsi que les investissements de manière complémentaire aux contributions des collectivités.

Elles devront également être mobilisées partiellement ou en totalité pour la prise en charge potentielle d'une absence ou d'un moindre financement de l'Union européenne (cf paramètre structurant suivant).

Les recettes fiscales perçues en 2023 sont inférieures au produit prévu et attendu et se répartissent de la manière suivante :

- 17 000 000,11 € pour la taxe additionnelle de séjour dont 7 797 046 € rattachées à l'exercice 2023 contre 20 000 000 € prévus.
- 10 954 829,91 € pour la taxe sur les bureaux contre 20 000 000 € prévus.

S'agissant de la taxe additionnelle de séjour, l'écart peut être expliqué par le décalage des reversements effectués notamment par les collectivités ayant opté pour un rythme annuel à l'issue de la période de perception et par le fait que la mesure fiscale a été nouvelle et d'application immédiate, sans disposer du temps nécessaire de sensibilisation et d'accompagnement des acteurs. Les perspectives d'un produit à 20 000 000 € par an restent valables et doivent être confirmées au cours du premier semestre 2024.

Concernant la taxe sur les bureaux, l'écart est important entre le produit constaté et le niveau attendu. Après des échanges avec la Direction régionale des finances publiques qui avait transmis les bases dont elle disposait pour estimer les recettes et définir les tarifs, plusieurs explications peuvent être faites :

- bases de surfaces, qui sont celles utilisées pour la taxe foncière, incomplètes ou non actualisées (notamment pour dans le cadre de changements de destination de locaux non déclarés)
- non prise en compte par l'administration fiscale des surfaces de locaux commerciaux des campings qui avaient été intégrées dans les analyses préparatoires
- mauvaise appréciation de certaines exonérations notamment pour les zones franches urbaines et les zone de revitalisation des centres-villes
- difficulté de recouvrement de la taxe pour les Sociétés Civiles Immobilières

Un travail doit être engagé en 2024 par l'administration fiscale pour fiabiliser les bases de cette ressource dans le cadre notamment des contentieux engagés en 2023 et des déclarations transmises par les redevables en 2024.

Si cette situation se confirme, il sera nécessaire d'actualiser les projections financières de l'établissement public et de travailler sur différents scénarios de révision du modèle financier.

En effet, en l'état de la situation et selon les projections (avec des hypothèses définies sur les coûts, les taux d'emprunt et le financement européen), un besoin de financement d'équilibre après réalisation du projet pour couvrir le remboursement du capital de l'emprunt et conserver une épargne nette positive serait nécessaire sur la période 2036 – 2045.

Taxe additionnelle de séjour :

Instaurée à compter du 1^{er} janvier 2023, elle concerne les personnes (non domiciliées dans la commune et n'y possédant pas de résidence) logeant dans un hébergement touristique, situé sur une commune ou un EPCI ayant instauré une taxe de séjour ou une taxe de séjour forfaitaire, dans les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Le taux de la taxe additionnelle de séjour est de 34% et s'applique au tarif instauré par les communes et les EPCI ayant mis en place la taxe de séjour. Elle s'ajoute au montant de la part communale ou de l'EPCI et de la part additionnelle départementale dans le cas des Bouches du Rhône et du Var (le Département des Alpes-Maritimes n'ayant pas instauré de taxe additionnelle).

La taxe additionnelle de séjour intégrée à la taxe de séjour globale est collectée par :

- les hébergeurs (professionnels ou non) qui ne passent pas par l'intermédiaire d'un opérateur numérique pour louer leurs chambres (absence de mandat) ;
- les opérateurs numériques (ou plateformes) qui agissent en qualité d'intermédiaire de paiement pour le compte de loueurs non professionnels ou qui sont habilités par les loueurs professionnels ou non professionnels (mandat)

Le produit de la taxe est versé aux communes et aux EPCI ayant instauré une taxe de séjour.

Le reversement est ensuite effectué par les communes et EPCI à la SLNPCA, au plus tard en fin de période de perception.

Taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement

Entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, la taxe sur les locaux concernent les personnes publiques et privées propriétaires au 1er janvier des locaux imposables ou titulaires d'un droit réel sur ces locaux (usufruit, bail à construction, bail emphytéotique, autorisation d'occupation temporaire) suivants :

- locaux à usage de bureaux > 100 m² : bureaux et leurs dépendances immédiates et locaux professionnels destinés à des activités libérales ou occupés par des associations ou organismes à but lucratif ou non
- locaux commerciaux > 2500 m² : locaux destinés à une activité de commerce de gros ou de détail ou de prestations de service à caractère commercial ou artisanal et de leurs réserves attenantes couvertes ou non ou emplacements attenants
- locaux de stockage > 5000 m² : locaux ou aires couvertes pour l'entreposage non intégrés à un établissement de production
- de surfaces de stationnement > 500 m² : locaux ou aires couvertes ou non pour le stationnement avec une exploitation commerciale ou annexés aux locaux imposables ci-dessus.

situés dans les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Les montants de la taxe sont les suivants :
Pour les locaux à usage de bureaux : 0,94 € /m²
Pour les locaux commerciaux : 0,39 € /m²
Pour les locaux de stockage : 0,20 € /m²
Pour les surfaces de stationnement : 0,13 € /m²

La taxe est payée par les redevables avant le 1^{er} mars de chaque année auprès du comptable public compétent du lieu de situation des locaux imposables en même temps que le dépôt d'une déclaration. Par dérogation pour l'année 2023, la taxe était à payer avant le 1er juillet 2023.

Le reversement est effectué par la Direction régionale des finances publiques auprès de la SLNPCA à des échéances régulières.

- Le financement européen

Le financement européen attendu dans le protocole d'intention de financement et la convention-cadre relative à la LNPCA est de 20% du coût des travaux de la phase 1&2.

Ce niveau de financement est très ambitieux compte tenu :

- des budgets limités de l'Union européenne sur la programmation en cours (2021-2027) au titre de son Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE), principal outil de financement des investissements pour le financement des infrastructures de transport, au regard de la concurrence des projets d'infrastructures et des besoins financiers.
- des caractéristiques du projet LNPCA, qui n'est pas en tant que tel un projet transfrontalier ou transnational pouvant bénéficier de taux de cofinancement les plus importants et ne fait pas l'objet d'un acte d'exécution que la Commission signe avec les projets les plus prioritaires et souvent transfrontaliers.

A cela s'ajoute le fait que l'enveloppe allouée à l'ensemble de la période de programmation est en grande partie consommée par les premiers appels à projet du MIE et que l'appel à projets 2023 est le dernier qui disposera de crédits significatifs avant 2028. Des appels à projets dits « reflow » sont prévus entre 2024 et 2027 mais avec des crédits recyclés car non consommés par les projets déjà soutenus et somme toute limités.

Pour la LNPCA, une candidature a été déposée fin janvier 2024 pour les études de niveau avant-projet et les travaux préparatoires de phase 2 pour un montant de subvention demandée de 37,5 M€.

Le calendrier de réalisation de la LNPCA positionne les autres travaux de phase 1 entre 2025 et 2030, avec une partie importante du coût couvrant la période de creux de financement européen sur la présente programmation avant la suivante qui devrait démarrer en 2028.

Dans ce contexte, les partenaires de la LNPCA se sont mobilisés et prévoient de se mobiliser à plusieurs niveaux pour optimiser le financement européen sur le projet :

- rencontres avec la Commission européenne pour convaincre et obtenir des informations pour définir la stratégie de dépôt la plus adaptée, amélioration des dossiers (par rapport aux dépôts 2021 et 2022) et de l'argumentaire sur l'intérêt européen du projet
- rencontres et initiation de partenariats avec les Régions concernées par l'axe Barcelone – Gênes du corridor Méditerranée pour développer la coordination transfrontalière et transnationale des projets ferroviaires en cours

- lobby et participation aux négociations pour la prochaine génération du MIE pour la période suivante et opportunité de conclure un accord de partenariat de long terme avec la Commission sur le principe des actes d'exécution.

Les impacts d'un moindre financement de l'Union européenne ont été simulés dans la prospective financière. Pour un financement de 10% contre les 20% attendus, le surcoût serait de :

- 282 M€ pour le CAPEX à financer
- entre 318 M€ et 653 M€ selon la stratégie de prise en charge du surcoût du CAPEX pour les frais financiers (en intégrant le portage du décalage entre la date du besoin de financement et la date d'encaissement de la subvention).

- **Les taux d'emprunt**

La conjoncture des conditions d'accès aux produits de financement, corollaire de la situation de l'inflation et des mesures prises en réponse par les banques centrales, a beaucoup et rapidement évolué entre la date de signature du protocole d'intention de financement et la signature de la convention-cadre déterminant les conditions de financement du projet LNPCA. L'évolution de ces conditions de prêt entraîne une hausse des frais financiers associés à la dette qui doit être contractée par la SLNPCA pour assurer le besoin de financement du projet LNPCA.

Les impacts sont significatifs sur la charge de la dette. Avec une hypothèse d'un emprunt auprès d'une banque institutionnelle au taux de 4,6% sur 30 ans, les frais financiers augmentent de 318 M€ par rapport à la situation présentée lors du conseil d'administration d'installation en juillet 2022.

Le modèle financier de la SLNPCA est donc sensible à la variation des taux d'emprunt même s'il l'est beaucoup moins que d'autres projets d'infrastructures qui ont privilégié un financement très majoritaire ou quasi-exclusif par la dette. Le choix des collectivités au départ d'apporter une contribution exclusivement en subvention d'équipement et de limiter le recours à la dette via l'établissement public est un facteur de robustesse dans le contexte actuel.

Conclusion

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'est mise en place rapidement après la décision du législateur de la créer dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

Au cours de l'année 2023, elle a pu mettre en place le transfert des engagements contractuels pris antérieurement par les collectivités partenaires et honorer son engagement fin 2023 pour le financement des études de niveau avant-projet, sans rupture et sans impact sur le calendrier de réalisation du projet, sachant qu'elle souhaite contribuer à l'accélérer.

La SLNPCA est ainsi entrée en phase complètement opérationnelle pour la mise en œuvre de sa mission principale de financement.