



**Rapport sur
la situation
et l'exécution
des missions**

2024

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. Le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 définit l'organisation et le fonctionnement de l'établissement public local.

Fin 2024, 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 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.

Ce rapport a été présenté par le directeur général au conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 18 mars 2025 et ce dernier n'a pas fait d'observation sur celui-ci.

01

Avancement du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Situation générale : le projet franchit une nouvelle étape et maintient son calendrier de réalisation

La Déclaration d'Utilité Publique du projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, prise le 13 octobre 2022, prévoyait une mise en service des opérations de la phase 1 en 2030. Pour atteindre cet objectif, les premiers travaux devaient intervenir dès 2025.

Le calendrier de réalisation des études et travaux poursuit cette trajectoire et maintient le cap de 2030 malgré les aléas techniques pouvant être rencontrés.

En effet :

- les premières opérations de relocalisation des activités ferroviaires présentes sur le plateau des Abeilles à Marseille Saint Charles ont démarré en 2024, et les premiers travaux sur le site de Saint Charles, de Blancarde et de Saint André débuteront en 2025.
- les premiers travaux préparatoires à Nice (gare de Nice Aéroport), nécessaires à la libération du foncier, débuteront en mars 2025. Le permis de construire de la gare a par ailleurs été déposé en décembre 2024.
- les premiers travaux de la Navette Toulonnaise débuteront fin 2025, après obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale.

Malgré le cadrage financier national très inférieur aux prévisions pour 2024, les financements nécessaires à la réalisation des études de projet, des acquisitions foncières et des premiers travaux de la phase 1 ont pu être contractualisés au cours de l'année, permettant ainsi de maintenir le calendrier de réalisation du projet.

Le calendrier de la phase 2 du projet prévoyait quant à lui une mise en service d'ici 2035, avec des premiers travaux en 2028. De nombreux efforts sont fait par les maîtres d'ouvrages et les partenaires du projet pour poursuivre cet objectif. À titre d'exemple, les premiers sondages géotechniques, nécessaires pour connaître la qualité du sol de la traversée souterraine de Marseille St Charles ont débuté fin 2024 et se poursuivront début 2025.

Le projet LNPCA respecte ainsi à date le calendrier de travaux fixé lors de la Déclaration d'Utilité Publique, avec des mises en service prévues entre 2030 et 2035 pour les phases 1 et 2 du Projet.

Avancement des études

Les études d'AVant-Projet (AVP) de la phase 1 ont débuté en 2022 et se sont achevées en 2024. Livrées pour chacune des opérations de la phase 1, les AVP ont pour objectif de préciser les opérations, de partager les plans, d'estimer les coûts du projet et le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux, mais également d'identifier les risques potentiels de ces travaux.

Les études AVP ont été présentées par les maîtres d'ouvrages à chacun des partenaires, lors de réunions de restitution en novembre 2024.

Les études PROjet (PRO) sont désormais en cours pour la phase 1 du Projet LNPCA. Les rendus des PRO ont vocation à préciser par plans, coupes et élévations les différentes opérations, de préciser les tracés des alimentations et fluide, et d'affiner les coûts prévisionnels des travaux et son calendrier sur la base des métrés. Les premiers rendus PRO de Nice aéroport seront livrés en mars 2025, tandis que ceux de la Navette Toulonnaise et Marseille Surface seront attendus pour 2026. Ils permettront de produire les dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) pour la réalisation des travaux de réalisation.

Les études d'AVant-Projet (AVP) de la phase 2 qui ont débuté au dernier trimestre de l'année 2023 se sont poursuivies en 2024, en particulier pour l'extension de la gare de Marseille Saint-Charles et la traversée souterraine de Marseille et la navette azurée, avec la création d'un nouveau PEM à Cannes la Bocca et le réaménagement de la gare de Cannes Centre. Elles doivent être finalisées entre fin 2025 et fin 2027.

Maîtrise foncière

Le projet LNPCA nécessite, pour sa bonne réalisation, un certain nombre d'emprises foncières. Les terrains, nus ou occupés, peuvent être identifiés pour des emprises chantiers comme définitives. La maîtrise de ces terrains, en amont des travaux, est indispensable. Il est également bien souvent nécessaire de réaliser un certain nombre de travaux préparatoires (sondages, travaux de démolition ou de dépollution) avant la réalisation des différentes opérations du projet LNPCA.

Pour cela, les maîtres d'ouvrages ont lancé en 2024 les premières enquêtes parcellaires. Ces enquêtes parcellaires, rendues possible sous couvert de la Déclaration d'Utilité Publique du projet prise en 2022, visent à identifier et informer les propriétaires ou autres ayants-droits des parcelles concernées par le projet. Les enquêtes parcellaires sont la première étape de la phase dite « administrative » de l'expropriation, et restent une étape indispensable à tout grand Projet pour maintenir son calendrier de réalisation.

Cependant, il est nécessaire de préciser que les maîtres d'ouvrages poursuivent en parallèle et en priorité les négociations amiables avec les différents propriétaires. Ils ont pour objectif de 95% minimum d'acquisitions amiables des emprises nécessaires au projet.

Ces acquisitions foncières sont notamment rendues possibles par la signature de la convention n°5 relative au financement de la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation des opérations de la Phase 1, d'un montant de 42,7M€ constants.

Réalisation des premiers travaux et préparation de la phase REA

L'année 2025 est l'année qui verra les travaux de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur démarrer, notamment grâce à la signature en juillet 2024 de la première convention de financement des travaux en application de la convention cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. La dynamique de démarrage des travaux est également permise par la convention n°6 relative aux premiers travaux dans les Bouches du Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes qui a été signée en novembre 2024.

Dans les Bouches du Rhône, la construction d'un nouveau bâtiment devant accueillir certains métiers à proximité immédiate de la gare commencera en début d'année 2025 puis les travaux de réaménagement du site de remisage et maintenance de Blancarde. Dans la foulée, les premiers travaux de libération du faisceau ferroviaire des Abeilles, de doublement de la voie de Saint Charles à Arenc mais aussi les dévoiements de réseaux nécessaires à la réalisation du pôle d'échanges multimodal de Saint André à Marseille débiteront.

Ces étapes sont indispensables à la réalisation de la phase 2 de la traversée souterraine de Marseille et l'extension souterraine de la gare Saint Charles pour une mise en service en 2035.

Dans le Var, les travaux préparatoires commenceront en 2025 pour permettre la création de la nouvelle gare et le pôle d'échange multimodal de Saint Cyr, terminus ouest de la navette toulonnaise mais aussi à l'est au niveau de la gare de la Pauline. Les opérations de mise en sécurité des traversées piétonnes en gares de Carnoules, Cuers et Puget, la création de voies de remisage en gare de Toulon seront également engagées.

Dans les Alpes-Maritimes, les travaux préparatoires de la gare de Nice Aéroport démarrent en 2025, avant la libération des emprises nécessaires à la réalisation du chantier.



Travaux de sondages géotechniques, Marseille Saint Charles

02

Activités et résultats obtenus

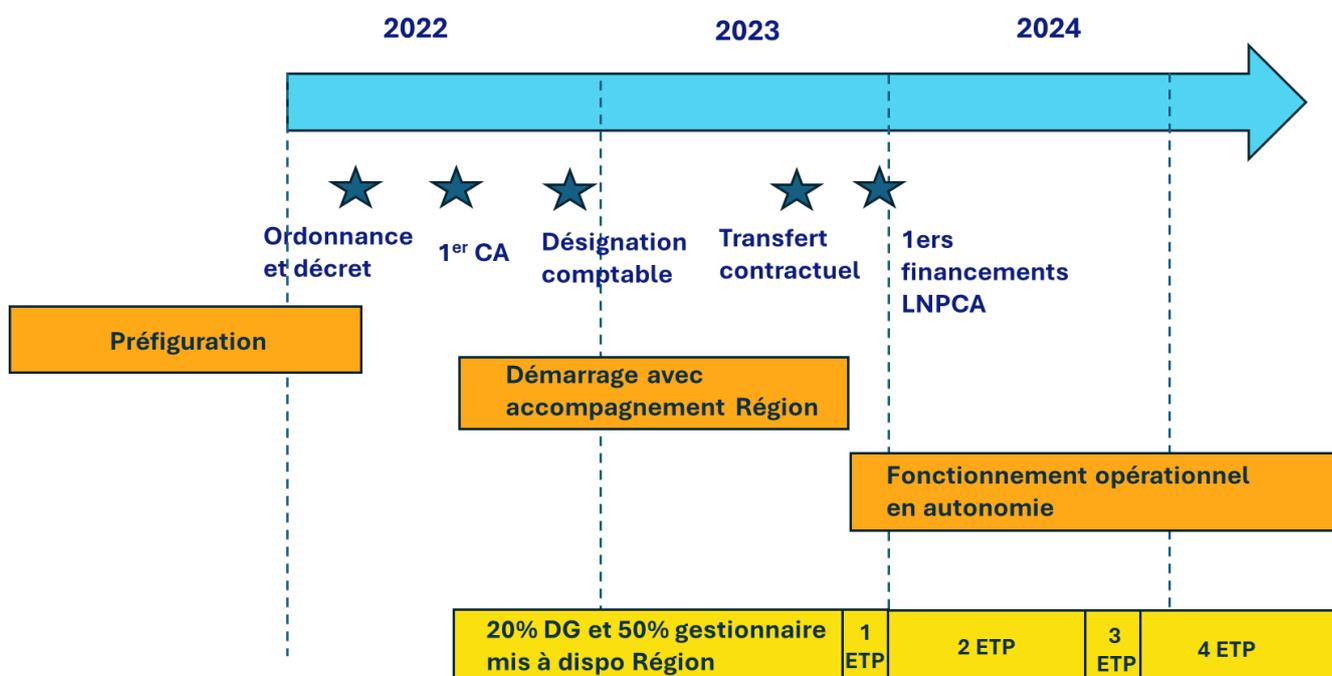
L'année 2024 est la 2^{ème} année de plein exercice de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et l'année où elle disposait de ses moyens propres pour exercer sa mission après une période d'accompagnement transitoire par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, entre fin 2022 et fin 2023, en matière de ressources humaines et moyens techniques et fonctionnels.

Au cours de l'année 2024, la SLNPCA a poursuivi sa structuration et la mise en place de ses moyens d'intervention, aussi bien humains que matériels. Ainsi, 3 recrutements ont été réalisés en 2024 sur les fonctions suivantes :

- gestion administrative et financière
- secrétariat et assistantat de direction
- contractualisation, gouvernance et suivi du projet,

portant l'effectif de l'établissement public à 4 équivalent temps plein fin 2024.

Le schéma ci-après reprend l'historique de la création et de montée en charge de l'établissement public :



1. Mise en place du financement du projet

Études

Suite au transfert des engagements des collectivités membres à la SLNPCA au cours de l'année 2023 par des avenants aux conventions de financement existantes, l'établissement public a pu assurer le financement de la poursuite des études de niveau avant-projet (AVP) de la phase 1 et de la phase 2.

Compte tenu des évolutions de programme pour la réalisation de la gare de Nice Aéroport du fait du décalage du déménagement du Marché d'Intérêt National mais aussi des modifications concernant les opérations des Bouches du Rhône et du Var, des reprises ou des compléments d'études ont été nécessaires et ont fait l'objet de la validation de financements complémentaires dans le cadre de nouvelles conventions :

- 1 525 000 € pour Nice Aéroport dont 762 500 € pour la SLNPCA
- 559 170 € pour les autres opérations dont 279 585 € pour la SLNPCA, portant le coût prévisionnel des études AVP de phase 1 à 32 284 170 €

Le montant prévisionnel des études AVP de phase 2 est inchangé à 100 580 000 €.

Avec les engagements existants et les nouveaux pris au cours de l'année pour les études AVP, la SLNPCA a apporté en 2024 un financement de :

- 1 727 915,41€ pour les études de phase 1 pour atteindre fin 2024 80% de réalisation pour SNCF Réseau et 95 % de réalisation pour SNCF Gares & Connexions.
- 2 954 789,40€ pour les études de phase 2 pour atteindre fin 2024 30% de réalisation

Ce financement prend en compte les réductions d'appels de fonds par les maîtres d'ouvrage du fait de l'obtention de subventions européennes au titre des appels à projets du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) en 2021 et 2023.

Année de l'appel à projets UE	Subvention obtenue	Dossier retenu	Fonds reçus par SNCF G&C	Montant dû à la SLNPCA
2021	1,45 M€	AVP phase 1 gare Nice aéroport et PEM Saint André	725 000 € soit 50% de la subvention accordée	362 500 € - entièrement déduits des appels de fonds payés en 2024
2022	0 €	-		
2023	7,61 M€	AVP phase 2 PEM Marseille Saint Charles	3 798 984 € soit 50%	<i>1 583 244 € - dont 1 236 927,36 € déduits des appels de fonds payés en 2024</i>
TOTAL	9,06 M€			

Maîtrise foncière et travaux

La convention-cadre relative à la LNPCA signée le 21 mai 2024 prévoyait la contractualisation globale du financement des études de projet (PRO) et des travaux (REA) d'ensembles fonctionnels, soit pour la phase 1 : la navette toulonnaise, la gare de Nice Aéroport et les opérations de surface à Marseille.

Une première convention PRO / REA n°1 a pu ainsi être établie pour le financement des travaux préparatoires et la mobilisation des ressources pour les opérations de phase 1 sur les 3 départements ainsi que les relogements et les travaux de libération du plateau des Abeilles et les réaménagements sur le site de remisage et de maintenance de Blancarde.

Mais les décisions budgétaires pour l'année 2024 de l'Agence française de Financement des Infrastructures de Transport (AFIT France) qui assure le financement de la part de l'Etat au

projet ont remis en cause ce schéma en octroyant une autorisation d'engagement (AE) de 106 M€ pour un besoin de 767 M€. Cette décision, qui n'est pas conforme aux principes de la convention-cadre et aux accords pris en comité de pilotage, a conduit les collectivités partenaires à demander, par courrier commun adressé le 5 mars 2024 au Premier Ministre, la révision de la position et des garanties de l'Etat pour la suite du projet. La réponse de ce dernier, en date du 7 juin 2024, a confirmé l'engagement de l'Etat pour contribuer à la réalisation du projet dans le calendrier prévu.

Dans ce contexte, afin de ne pas perdre de temps qui compromettrait significativement le respect du calendrier et sécuriser les financements obtenus en 2024, le comité de pilotage de la LNPCA du 15 juillet 2024 a validé un nouveau schéma de contractualisation intégrant pour l'année 2024 les études de projet (PRO) et l'assistance à la passation des contrats de travaux (ACT) pour la navette toulonnaise, la gare Nice Aéroport, les acquisitions foncières de phase 1 et les premiers travaux, à réaliser en priorité.

En application de cette stratégie, le conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a approuvé, entre juillet et octobre 2024, 4 nouvelles conventions de financement des études et de la préparation des marchés de travaux pour les 3 ensembles fonctionnels, de la maîtrise foncière pour l'ensemble des opérations de la phase 1 et enfin les travaux prioritaires.

Les conventions prises en application de la convention-cadre et signées en 2024 sont les suivantes :

	Coût total (€ courants)	 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	
Études de projet et travaux Abeilles et Blancarde + travaux préparatoires (CFI n°1)	43 056 387 €	21 528 193,5	21 528 193,5 €
Études de projet et passation marchés de travaux Navette Toulonnaise et provision pour risques phase 1 (CFI n°2)	31 722 329 €	15 861 164,5	15 861 164,5 €
Études de projet et passation marchés de travaux Gare Nice Aéroport (CFI n°3)	18 960 293 €	9 480 146,5	9 480 146,5 €
Études de projet et passation marchés de travaux Marseille Surface (CFI n°4)	30 107 592 €	15 053 796 €	15 053 796 €
Acquisitions foncières de phase 1 (CFI n°5)	52 227 746 €	27 113 873 €	25 113 873 €
Premiers travaux (CFI n°6)	32 536 874 €	16 268 437 €	16 268 437 €
Total	208 611 221 €	105 305 610,5 €	103 305 610,5 €

Pour l'ensemble des conventions signées pour le projet LNPCA, la SLNPCA a payé un montant de 25 051 318,72 € en 2024.

Pour assurer le respect du calendrier du projet, la SLNPCA a pu participer dans les derniers mois de l'année 2024 à la mobilisation collective des partenaires, conduite notamment par le

Président de la Région et de la SLNPCA, Renaud MUSELIER, le Président de la commission des investissements de la SLNPCA, Louis NEGRE ainsi que le Préfet de Région, pour obtenir des engagements du gouvernement et de l'AFIT France de pouvoir contractualiser en 2025 l'ensemble des conventions de travaux de la phase 1 soit 1,228 Md€ partagé entre l'Etat et la SLNPCA. Cet engagement a été obtenu lors du dernier conseil d'administration de l'AFIT France du 14 décembre 2024.

2. Participation à l'action commune pour la reconnaissance de l'intérêt européen du projet et sa priorisation dans l'agenda du financement par la Commission

L'établissement public SLNPCA a contribué activement au cours de l'année 2024 à l'action commune coordonnée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour mobiliser le plus grand soutien européen.

Ainsi sur décision du comité de pilotage courant du second semestre 2023, une task-force Europe a été mise en place pour le projet LNPCA suite à la non-sélection du projet au cours de l'appel MIE 2022. Cette taskforce mobilisant la Région, la SLNPCA, l'Etat, les maîtres d'ouvrage et les collectivités volontaires (le Département des Bouches du Rhône et la Métropole Nice Côte d'Azur) vise à coordonner l'action des partenaires et définir une stratégie partagée en matière de lobby européen. Sur l'année 2024, 7 réunions ont pu être organisées et ont pu aborder les sujets suivants :

- préparation des dossiers de demande de subventions européennes
- préparation de l'évènement Connecting Europe Days en avril 2024
- suivi de la mise en place de la nouvelle mandature du Parlement européen, de l'installation du nouvel exécutif de la Commission européenne et des coordinateurs de corridors
- développement du partenariat transfrontalier en lien avec la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
- analyse des perspectives de développement de nouvelles liaisons internationales entre l'Espagne, la France et l'Italie valorisant les investissements réalisés pour le projet.

La SLNPCA a participé à plusieurs évènements pour développer la notoriété du projet dans les instances européennes :

- réalisation d'un stand commun avec la Société du Grand Projet du Sud Ouest et la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan pour le salon Connecting Europe Days en avril 2024 à Bruxelles, évènement européen phare sur la mobilité organisé tous les deux ans
- rencontre en avril 2024 avec le Vice-Président en charge de la mobilité de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Jean-Pierre SERRUS, des coordinateurs du corridor Méditerranée et du corridor Mer du Nord – Rhin – Méditerranée et de la Direction générale MOVE de la Commission européenne.
- participation au forum du corridor Méditerranée en octobre 2024

La SLNPCA s'est engagée dans le processus de revue des dossiers de demande de subvention déposés en janvier 2024 (appel à projets MIE 2023 avec une subvention obtenue de 7,61 M€) et en janvier 2025 (appel MIE 2024).

Enfin dans le cadre d'échanges avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI), l'opportunité de bénéficier d'un accompagnement en ingénierie via le dispositif InvestEU piloté par la BEI a pu être saisie par l'établissement public. Cette démarche permettra :

- de challenger le modèle de financement de la SLNPCA
- d'établir une cartographie des risques propres à l'établissement public et les mesures permettant de prévenir leur occurrence et leur impact
- identifier et solliciter les mécanismes de financement européen les plus pertinents pour le financement de la LNPCA



1^{er} forum du corridor Méditerranée – Bruxelles – 19 novembre 2024

3. Consolidation du modèle de financement de l'établissement public

Ressources propres

L'exercice 2023 s'est soldé par le constat d'un écart significatif entre le produit encaissé (28 M€) et le produit prévu (40 M€) pour ce qui concerne les recettes fiscales instaurées par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 (article 75 et 76). S'agissant de la première année de perception de la fiscalité par l'établissement, un travail d'investigation a été mené pour en identifier les causes.

S'agissant de la taxe additionnelle de séjour (17 M€ enregistrés en 2023), l'écart s'explique 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.

Afin de pallier cette situation, la SLNPCA :

- a adressé à une cinquantaine de collectivités un courrier de relance demandant le versement de la taxe additionnelle à la taxe de séjour pour l'année 2023 et l'année 2024
- a mis en place un outil d'accompagnement et de gestion des déclarations de versement de taxe additionnelle, permettant de simplifier les démarches pour les collectivités, en particulier pour les plus petites, ainsi que pour la SLNPCA et de réaliser un suivi fin des montants versés de taxe additionnelle.

Ces actions ont permis d'enregistrer pour l'année 2024 des recettes de près de 25 M€ pour la taxe additionnelle à la taxe de séjour.

Contribution des collectivités

Comme le prévoit l'ordonnance, les conditions générales de financement des études de projet et des travaux du projet ferroviaire de la LNPCA font l'objet de la convention-cadre signée le 17 mai 2024 entre l'Etat, la SLNPCA et les maîtres d'ouvrage du projet. Des conventions de financement sont prises en application de cette convention-cadre pour définir le périmètre, le contenu, le planning, l'assiette et le plan de financement pour les différents ensembles d'opérations ou opérations définis par les partenaires.

Des conventions particulières de financement sont établies entre la SLNPCA et les collectivités membres pour définir les modalités de participation financière des collectivités membres au titre des conventions de financement.

La mise en œuvre de ces modalités de contractualisation présente les difficultés suivantes :

- Multiplication des délibérations relatives à la LNPCA pour les collectivités sur une année
- Difficultés de compréhension de l'avancement du projet et de son financement
- Complexité du suivi administratif et financier aussi bien pour la SLNPCA que pour les collectivités membres
- Risques de trésorerie pour la SLNPCA du fait des décalages entre la signature des « Conventions de financement » et les « Conventions particulières de financement », qui vont s'accélérer avec l'avancement du projet.

Afin de simplifier et rationaliser la contractualisation entre la SLNPCA et les collectivités et groupements de collectivités membres, la SLNPCA a proposé l'établissement d'une convention particulière de financement unique, portant sur la totalité des études et travaux des phases 1 et 2 de la LNPCA. Cette convention permettra à la SLNPCA, au fur et à mesure de la réalisation des travaux, de recueillir les financements auprès des Collectivités membres, et de contractualiser directement avec les maîtres d'ouvrage dans les limites des pouvoirs et montants qui lui sont accordés.

Cette convention, travaillée avec les collectivités membres en 2024, doit être proposée à l'approbation du conseil d'administration du 18 mars 2025.

Préparation des futurs emprunts

Enfin dans la perspective de préparer la phase de levée de dette pour les prochaines années, la SLNPCA a pu échanger à plusieurs reprises avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ce qui a permis à l'institution d'identifier le projet et de qualifier ses besoins de

financement. Des échanges similaires ont été engagés avec la Banque des Territoires – Caisse des Dépôts et des Consignations

4. Améliorer la compréhension et la visibilité du projet pour les élus locaux et le grand public

A l'initiative de sa commission des investissements, la SLNPCA a organisé 3 visites de terrain à destination des élus des partenaires co-financeurs et des élus locaux :

- le 19 mars 2024 dans les Alpes-Maritimes
- le 16 avril 2024 dans le Var
- le 21 mai 2024 dans les Bouches du Rhône

Ces visites ont été fortement appréciées par les participants qui ont pu prendre la mesure des différentes opérations prévues, des bénéfices attendus pour les territoires et enfin des impacts pour les riverains.

Photos visite de terrains

La SLNPCA a également coordonné la proposition d'un plan d'information du public et de communication grand public, avec la participation des directions de la communication des collectivités, permettant de répondre aux obligations réglementaires et aux engagements des maîtres d'ouvrage mais aussi aux attentes des territoires de promouvoir les apports du projet LNPCA pour le grand public et les acteurs socio-économiques. Ce plan a été validé par le comité de pilotage du 20 décembre 2024 et l'ambition associée a été confirmée par les partenaires.



Enfin, une des premières actions de communication réalisée en 2024 a été le dévoilement du projet d'extension de la gare Saint Charles en présence du Préfet de Région, du Président de Région et de la SLNPCA, de la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence et du Département des Bouches du Rhône, de l'Adjointe au Maire de Marseille, des représentants des maîtres d'ouvrage et des architectes et paysagistes de l'équipe lauréate du concours interne.

A cette occasion, un film a été projeté et une conférence de presse a été organisée avec la présence de 16 journalistes dont 2 TV, 1 radio.



Dévoilement de l'extension de la gare Saint Charles à la Préfecture de Région – 2 décembre 2024

5. Gouvernance

Au cours de l'année 2024, le conseil d'administration de la SLNPCA s'est réuni à 4 reprises :

- le 17 avril 2024
- le 10 juillet 2024
- le 16 octobre 2024
- le 6 décembre 2024

La régularité des conseils d'administration et la bonne coordination avec les comités de pilotage du projet LNPCA et les conseils d'administration de l'AFIT France ont permis de prendre des décisions importantes pour la poursuite de la dynamique du projet malgré le cadrage budgétaire national défavorable. Ils ont permis d'exprimer des positions communes des collectivités partenaires pour demander le respect des engagements de l'Etat mais aussi d'approuver, dans le bon timing, les conventions de financement permettant de sécuriser l'engagement des autorisations de 106 M€ de la part Etat en 2024 tout en préservant le calendrier de réalisation du projet.

Cette dynamique décisionnelle a pu également crédibiliser les démarches politiques portées au cours du dernier trimestre 2024 pour obtenir un niveau d'autorisation d'engagement en 2025 requis pour respecter le calendrier initial.

Le conseil d'administration a pu également s'appuyer sur la commission des investissements, présidée par Louis NEGRE, qui s'est réunie de manière régulière (2/02/2024, 5/04/2024, 5/07/2024, 16/10/2024, 5/12/2024) et permis les débats préparatoires entre les élus représentant les collectivités membres.

Au niveau technique, afin de préparer les différentes instances du projet LNPCA d'une part et de l'établissement public d'autre part, plusieurs groupes de travail et réunions ont été organisés pendant l'année :

- avec les directeurs généraux des services des collectivités pour partager les positions et la stratégie après le cadrage financier de l'AFITF en 2024 et aborder les impacts financiers des écarts de perception des recettes
- avec les référents techniques du projet LNPCA au sein des collectivités
- avec les directions des finances et du budget pour partager les enjeux financiers, budgétaires et fiscaux et préparer les décisions budgétaires
- avec les directions de la communication pour mettre au point le plan global d'information du public et de communication du projet LNPCA



*Visite du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation – Marseille Saint Charles
– 6 mars 2025*

03

Situation financière et perspectives

Il est rappelé que le modèle de financement de l'établissement public de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est le suivant :

- La SLNPCA est financée au travers de ressources fiscales propres, de contributions des collectivités membres (exécutées dans le cadre de conventions particulières de financement), d'emprunts et de ressources complémentaires
- Financement de l'investissement = subventions d'équipement des collectivités jusqu'à la mise en service du projet + recettes fiscales + emprunt (limité au besoin de financement résiduel)
- Financement de l'exploitation = ressources fiscales
- Le modèle n'exclut pas la nécessité d'une contribution d'équilibre de la part des collectivités membres, après mise en service, en fonctionnement ou en investissement
- L'objectif visé est de limiter la contribution budgétaire des collectivités membres à 50% de la participation de la SLNPCA (40%) au coût total du projet (CAPEX du projet en € courants)
- Le choix d'une fiscalité constante suppose des excédents les premières années faisant l'objet de provisions pour risques et charges futures.

1. Bilan financier de l'année 2024

Présentation générale du compte financier 2024

Détermination du résultat cumulé à la fin de l'exercice N					
			Investissement	Exploitation	Total cumulé
Recettes	Prévision budgétaire totale	A	27 126 000,00	38 010 000,00	65 136 000,00
	Recettes réalisées (1)	B	17 713 121,10	36 674 277,11	54 387 398,21
	Restes à réaliser	C	7 913 698,38	0,00	7 913 698,38
Dépenses	Autorisation budgétaire totale	D	27 139 596,32	38 010 000,00	65 149 596,32
	Dépenses réalisées (1)	E	25 061 916,62	36 674 277,11	61 736 193,73
	Restes à réaliser	F	0,00	0,00	0,00
Différences entre les titres et les mandats	Solde des réalisations de l'exercice (+/-)	G = B - E	-7 348 795,52	0,00	-7 348 795,52
Résultats antérieurs reportés	Résultats antérieurs reportés (+/-)	H	0,00	0,00	0,00
Solde (investissement) ou résultat de clôture (exploitation)	Excédent /déficit	G + H	-7 348 795,52	0,00	-7 348 795,52
Différence entre les restes à réaliser	Restes à réaliser (+/-)	I = C - F	7 913 698,38	0,00	7 913 698,38
Résultat cumulé	Excédent /déficit	G + H + I	564 902,86	0,00	564 902,86

Faits marquants :

En investissement :

- Les dépenses d'investissement pour le projet LNPCA sont en forte hausse (de 3.5 M€ en 2023 à 25 M€ en 2024 soit + 614%)
- Les restes à réaliser correspondent aux contributions attendues des collectivités membres au regard des dépenses réalisées par l'établissement public pour le financement du projet LNPCA. Ces recettes n'ont pu être appelées du fait du décalage entre la signature des conventions de financement avec l'Etat et les maîtres d'ouvrage et les conventions particulières entre la SLNPCA et les collectivités.

En fonctionnement :

- Les recettes fiscales sont en forte augmentation (de 28 M€ en 2023 à près de 37 M€ en 2024 soit + 32%)
- La provision pour risques et charges future constituée en 2024 : 23 413 391 ,65€

Compte de résultat 2024

Activité 2024 (en k€)	
Produits d'exploitation	36 674
Charges d'exploitation	23 774
Résultat d'exploitation	12 914
Résultat financier	0
Résultat exceptionnel	- 12 914
Total des produits	36 674
Total des charges	36 674
Résultat net	0

Bilan 2024

Bilan 2024 (en k€)	
Actif circulant	34 968
Fonds propres	40
Dettes à court terme	21 197
Provisions pour risques et charges	49 351
TOTAL ACTIF / PASSIF	70 588

Indicateurs

Indicateurs d'activité	
Subventions publiques / produits d'exploitation	0%
Délais de paiement financier	18 jours
Charges de personnel / Charges d'exploitation	0,87%

Indicateurs patrimoniaux	
Fonds de roulement en jours	484
Trésorerie nette (en j)	350
Dette financière sur fonds propres	0
Trésorerie+vmp/dettes CT	1,68
Fonds propres/total passif	0
Vétusté des immobilisations	0,65

Évolution période 2022-2024

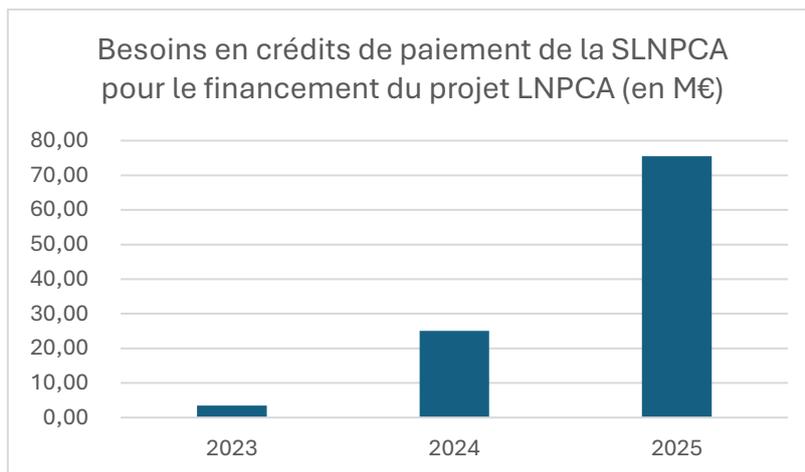
	2022	2023	2024
Subventions publiques / produits d'exploitation (%)	100%	0%	0%
Produits et services / produits d'exploitation (%)	0	0	0
Résultat d'exploitation (k€)	68,31	1 859	12 914

2. Capacité d'investissement de la SLNPCA en 2025 et perspectives

L'année 2025 est celle du démarrage de la réalisation du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur avec le lancement des premiers travaux sur l'ensemble du territoire.

L'avancement du projet LNPCA et le lancement progressif des travaux de la phase 1 puis de la phase 2 supposent une importante montée en charge des investissements de l'Etat et de la SLNPCA, les premiers conditionnant les seconds dans la mesure où les collectivités ne souhaitent pas pallier des baisses ou des retards de financement de l'Etat.

Comme montre le schéma ci-dessous, l'année 2024 constitue un saut important en matière de crédits de paiement d'investissement que doit mettre en place la SLNPCA pour le financement du projet et l'année 2025 encore davantage.



Aussi la SLNPCA a la capacité de financer les besoins d'investissement relatifs au projet LNPCA pour l'année 2025, sans reprise de ses provisions ni recours à l'emprunt.

Pour ce qui concerne les perspectives, en prenant en compte le calendrier prévisionnel de réalisation du projet et le coût connu à date (Coût prévisionnel provisoire de réalisation – CPPR pour la phase 1 et Enveloppe financière prévisionnelle – EFP pour la phase 2), la programmation pluriannuelle des investissements se présente de la manière suivante :

en M€ courants	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	TOTAL AP
AVP phase 1	2,8											2,8
PRO-REA phase 1	43,4	73,4	139,6	149,5	141,5	96,0	27,0	8,7				679,0
TOTAL SLNPCA phase 1	46,2	73,4	139,6	149,5	141,5	96,0	27,0	8,7				681,9
AVP phase 2	9,8	7,5	5,4	5,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,6
PRO-REA phase 2	0,0	8,5	32,5	61,0	168,5	267,5	285,0	337,0	280,0	233,5	170,0	1 843,5
TOTAL SLNPCA phase 2	9,8	16,0	37,9	66,9	168,5	267,5	285,0	337,0	280,0	233,5	170,0	1 872,1
TOTAL SLNPCA phase 1+2	56,0	89,5	177,5	216,4	310,0	363,5	312,0	345,7	280,0	233,5	170,0	2 554,0

Il apparaît que le besoin d'investissement pour le projet dans les prochaines années nécessitera que l'établissement public recoure à l'emprunt entre 2027 et 2028.

L'équilibre du plan de financement pour les phases 1&2 reposera notamment sur les paramètres suivants :

- les évolutions du coût du projet en € courants
- la trajectoire de recettes fiscales
- le financement européen du projet
- les frais financiers associés à la dette contractée.

La situation et les perspectives de ces paramètres sont présentés dans les points suivants.



Gare de Nice Saint Augustin, future gare Nice Aéroport - juin 2024

3. Les évolutions du coût du projet

Évolution du coût prévisionnel du projet aux conditions économiques de référence à l'issue des études de phase 1

La référence du coût du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pris en compte dans le modèle de financement de la SLNPCA est, avant la fin de l'année 2024 et la décision du Comité de pilotage du 20 décembre 2024, celle du protocole de financement signé en décembre 2021 et ses avenants. Ce coût constituant l'enveloppe financière prévisionnelle (EFP) est estimé sur la base des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique.

Le coût est affiné au fur et à mesure de l'avancement des études de conception, au niveau avant-projet (Coût prévisionnel provisoire de réalisation – CPPR) puis projet (Coût prévisionnel définitif de réalisation - CPDR).

A l'issue de la finalisation des études de niveau avant-projet de la phase 1 en octobre 2024, des évolutions du coût du projet ont été constatées et sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

Les raisons des évolutions du coût sont les suivantes :

- des évolutions règlementaires : décret tertiaire pour les bâtiments de gare, fonciers ferroviaires inter-SA qui doivent être acquis au même titre que les autres propriétaires, lois énergie climat et d'accélération des énergies renouvelables pour l'installation de centrales photovoltaïques sur les parkings, assurances du maître d'ouvrage SNCF etc.

- des compléments de programme technique : travaux complémentaires après investigations, ajustement du linéaire de murs de soutènement et des voie/caténaies, programme de la halte de St André, complexité du faisceau d'Arenc, passerelle de Carnoules, site de remisage et maintenance d'Avignon suite à la décision de ne pas le réaliser sur Arenc

- des évolutions nécessaires à la sécurisation des conditions de réalisation des travaux : géotechnique, phasage des travaux, interfaces avec d'autres projets ...

De manière complémentaire, le coût du projet a été réévalué à la hausse pour les motifs suivants :

- réévaluation de la Provision pour Risques sur la base du travail détaillé d'analyse des risques partagé entre les partenaires du projet
- une réévaluation des Missions Complémentaires visant en particulier l'intégration des objectifs définis en matière de Concertation / Information / Communication ainsi que les modalités opérationnelles à mettre en œuvre en application de la Convention-Cadre vis-à-vis de la comitologie spécifique au projet autour des piliers suivants : programme/coûts/délais/risques
- une réévaluation des missions de MOE et de MOA au regard de la complexité des opérations

Un travail de recherche de pistes d'optimisation ayant pour objectif une réduction des coûts a enfin été engagé sur les 3 ensembles fonctionnels :

- optimisations des conditions de réalisation des travaux
- optimisations techniques (ex : réduction de murs de soutènement, de plan de voies)
- réductions de programme
- solutions innovantes

La synthèse de l'évolution du coût du projet (€ 2020) est la suivante :

	Coût EFP TND M€2020	Abeilles phase 2	SMR N3	Total	AVP							Ecart (M€)	%	CPPR MOA SNCF après optimisations	CPPR MOA Region	CPPR total après optimisations	Ecart (M€)	%
					MBP AVP M€ CE2020	CPPR AVP MOA SNCF	CPPR MOA Region	CPPR Total	Ecart (M€)	%								
Gare Nice Aéroport	234,5			234,5	183,0	274,4		274,4	39,9	17%	260,0		260,0	26	10,9%			
Navette Toulonnaise	299,5			299,5	225,3	336,1		336,1	36,6	12%	338,8		338,8	39	13,1%			
Marseille Surface	371,6	79,0	-17,0	433,6	345,0	526,8	52,0	578,8	145,2	33%	526,8	52,0	578,8	93	21,5%			
Total phase 1	905,6			967,6	753,3	1137,3	52,0	1189,3	221,7	24%	1125,6	52,0	1177,6	210	23,2%			
dont évolutions de programme									161,2									
dont compléments provision pour risques									24,3									
dont réévaluation missions complémentaires									28,0									
dont réévaluation MOA et MOE									7,7									
Total phase 2	2739							2660					2660					
Total phase 1+2	3644,6							3849,3					3837,6					

Au final, l'augmentation du coût de la phase 1 est de près de 23%, les optimisations validées par les partenaires n'ayant pas permis de réduire le coût au niveau de l'enveloppe financière prévisionnelle définie dans le protocole d'intention de financement signé fin 2021.

Cette évolution constitue un point d'alerte pour les partenaires du projet et la SLNPCA qui doivent veiller à maîtriser ces coûts lors des prochaines étapes du projet.

Cette maîtrise doit passer par :

- la poursuite des investigations pour certaines pistes d'optimisation
- la limitation des évolutions de programme et la mobilisation de nouveaux financements si celles-ci ne sont pas directement liées aux finalités du projet LNPCA
- le suivi de la démarche de prévention et gestion des risques relatifs au projet

Effet du contexte de l'inflation sur le coût prévisionnel du projet aux conditions économiques de réalisation

Le financement à mobiliser pour réaliser le projet doit prendre en compte le coût actualisé, c'est-à-dire intégrant les effets de l'inflation et dit en euros courants.

Alors que les hypothèses d'inflation considérées pour les premières conventions de financement des études AVP étaient de 5,7% en 2023 et 3,3 % en 2024, elles ont été réévaluées à la baisse à deux reprises pour les conventions signées en 2024 (2,6% puis 2,5% pour l'indice relatif l'ingénierie en 2024, 4% puis 2.8% pour l'indice relatif aux travaux publics en 2024).

Après une forte inflation des coûts enregistrée en 2021 et 2022 (+15 % entre juillet 2020 et le 1^{er} janvier 2023), le contexte de l'inflation a en effet significativement évolué en 2023 et 2024, avec un fléchissement de la hausse des prix au niveau européen et mondial sous l'effet notamment des politiques monétaires des banques centrales. La situation pour 2025 doit continuer de s'améliorer d'après les organismes en charge de la prévision des conjonctures économiques.

Ainsi le coût prévisionnel du projet aux conditions économiques de réalisation, selon les tendances actuelles, est réduit de manière significative du fait du paramètre exogène fondamental que constitue l'inflation.

Ainsi en 2022, le coût prévisionnel du projet des phases 1&2 était évalué à 5,8 Md€ courants (pour un coût en € constant de 3,6 Md€).

Fin 2024, le coût prévisionnel est évalué à 5,3 Mds€ courants (pour un coût en € constant de 3,8 Md€)

Cette évolution favorable ne doit pas entamer la détermination des partenaires à maîtriser le coût du projet aux conditions économiques de référence. L'établissement public SLNPCA devra maintenir et renforcer son action dans cet objectif.

4. Trajectoire des ressources fiscales de la SLNPCA

Des recettes fiscales 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 perçues en 2023 s'élèvent à un total de 28 M€ dont 17 M€ de taxe additionnelle de séjour et 11 M€ pour la taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement, soit un écart significatif avec les prévisions d'un total de 40 M€ (base 2023) permettant d'assurer l'équilibre du financement de l'établissement public en réduisant de moitié la contribution des collectivités membres aux coûts d'investissement du projet.

En 2024, la situation a été en grande partie redressée avec un montant total encaissé de près de 37 M€ dont près de 25 M€ pour la taxe de séjour, sous l'effet notamment des mesures et circonstances suivantes :

- optimisation et simplification des reversements des collectivités à la SLNPCA via un portail de télédéclaration et d'accompagnement proposé par l'établissement public
- bonne application de la taxe de séjour additionnelle dès le 1^{er} jour de l'année par les hébergeurs et les collectivités (pour mémoire, la taxe de séjour additionnelle a été mise en application au 1^{er} janvier 2023 par la loi de finances du 30 décembre 2022)
- courriers adressés en 2024 aux collectivités n'ayant pas fait de reversement à la SLNPCA.

Après deux années de perception, l'analyse des résultats de la collecte totale de taxe de séjour en 2022 et 2023 par les collectivités des 3 départements, respectivement à hauteur de 80 M€ (sans taxe additionnelle de séjour LNPCA) et 90 M€ (avec taxe additionnelle de 34%), fait apparaître que les recettes de taxe de séjour additionnelle pour la SLNPCA peuvent être réévaluées durablement à la hausse par rapport aux 20 M€ estimés au départ.

La SLNPCA poursuivra la démarche engagée pour améliorer le produit de la taxe additionnelle à la taxe de séjour.

Concernant la taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement, l'écart à la prévision initiale est très important en 2023 et confirmé en 2024. Cependant le produit escompté à partir de 2025 va être augmenté significativement suite à une réinterprétation de la loi de finances par l'administration fiscale pour l'hôtellerie de plein air. En effet, n'avaient pas été pris en compte en 2023 et 2024 les surfaces de locaux commerciaux des campings et la taxe leur sera appliquée en 2025 avec un produit escompté d'environ 3 M€ / an et permettant de compenser une partie des écarts constatés sur cette taxe entre les produits 2023 et 2024 et le produit initialement prévu de 20 M€ par an.

Avec ce redressement, le risque présenté dans le rapport de situation 2023 d'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 sur la période 2036 – 2045, se réduit, toutes choses égales par ailleurs.

5. Financement européen – bilan à date et trou d'air à venir

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 quasiment entièrement consommée par les premiers appels à projet du MIE et que l'appel à projets 2023 était 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.

Bilan du financement européen

Le bilan à date du financement européen du projet à partir des études AVP est le suivant :

Année de l'appel à projets UE	Coût total éligible	Subvention demandée	Subvention obtenue	Dossier retenu
2021	22 M€	11 M€	1,45 M€	AVP gare Nice aéroport et PEM Saint André
2022	17,6 M€	8,8 M€	0 €	-
2023	76,77 M€	37,47 M€	7,61 M€	AVP PEM Marseille Saint Charles
TOTAL	116,37 M€	57,27 M€	9,06 M€	

A date, le financement européen représente 7,7% du coût total éligible et 6,7% du coût total des études AVP contractualisées.

Trois nouveaux dossiers ont été déposés en janvier 2025 dans le cadre de l'appel à projets 2024 du MIE sur les pôles d'échanges multimodaux et l'ERTMS.

Pour ce qui concerne la LNPCA, les dossiers suivants ont été déposés avec une demande de subvention de 10,4 M€ pour un coût éligible de 20,9 M€ :

- Études PRO Marseille Saint André, Marseille Saint Charles Phase 1 (Libérations Abeilles et Bloc Est), Marseille Saint Charles Phase 2 (Galerie Crimée et Métro)

- Études PRO Nice Aéroport

Perspectives à court terme

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. Un certain nombre de travaux relatifs à la phase 1 ne devraient donc pas pouvoir être financés par l'Union européenne.

Le 25 février 2025, la Commission européenne a publié sa feuille de route pour l'élaboration du nouveau cadre financier pluriannuel de l'Union avec une volonté d'évolution importante par rapport au mécanisme existant :

- appui sur des priorités politiques plus que des programmes
- simplification et réduction du nombre de dispositifs et inscription possible dans des plans nationaux avec des contreparties en matière de réformes
- contribution aux objectifs de cohésion territoriale et de compétitivité
- flexibilité

La Commission a lancé une consultation publique afin de recueillir les propositions et les expressions des acteurs sur la définition du prochain cadre pluriannuel.

Les partenaires réunis au sein de la task force Europe ont prévu de se mobiliser en 2025, et la SLNPCA y contribuera fortement, pour participer à la définition de ce nouveau cadre aux côtés de l'Etat, tout en poursuivant le développement d'un partenariat transfrontalier et transnational fondé sur les projets ferroviaires concourant la performance de l'axe Barcelone - Gênes.

6. Préparation des futurs emprunts

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 ces dernières années et plutôt défavorablement pour les investissements en général et la LNPCA en particulier.

La situation s'est largement améliorée au cours de l'année 2024, en réponse au reflux de l'inflation et les perspectives sont plus positives pour maîtriser les frais financiers de la dette future de l'établissement public de la SLNPCA.

Après les premiers contacts pris avec la Banque Européenne d'Investissement et la Banque des Territoires, la SLNPCA va structurer en 2025 sa stratégie d'emprunt avant de lancer le processus formel de consultation et de négociation avec les prêteurs dans la perspective de libérer un premier prêt à horizon 2027-2028.



© Visite des opérations de la LNPCA dans le Var – gare de Saint Cyr sur Mer / Christophe BARBOSA

Les engagements financiers de la SLNPCA

Les engagements contractualisés au 31/12/2024 :

	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL CP
AVP phase 1	2 817 167 €					2 817 167 €
Foncier anticipé	0 €	2 000 000 €	1 200 000 €			3 200 000 €
PRO REA phase 1- 1ère partie	2 928 507 €	9 988 409 €	4 305 639 €			17 222 555 €
PRO ACT navette toulonnaise n°2	2 360 609 €	6 400 772 €	1 528 478 €	1 320 446 €	1 760 594 €	13 370 899 €
PRO ACT NAE n°3	4 381 864 €	2 082 633 €	559 810 €	373 207 €	186 603 €	7 584 117 €
PRO ACT Marseille Surface n°4	629 656 €	4 516 139 €	3 763 449 €	2 048 184 €	1 085 609 €	12 043 037 €
Foncier phase 1	1 599 868 €	17 691 296 €				19 291 164 €
Premiers travaux phase 1	2 186 133 €	5 948 085 €	3 253 687 €	1 626 844 €		13 014 750 €
TOTAL SLNPCA phase 1	16 903 804 €	48 627 334 €	14 611 064 €	5 368 680 €	3 032 807 €	88 543 688 €
AVP phase 2	9 786 659 €	7 524 502 €	5 428 644 €	5 909 579 €		28 649 385 €
TOTAL SLNPCA phase 2	9 786 659 €	7 524 502 €	5 428 644 €	5 909 579 €	0 €	28 649 385 €
TOTAL SLNPCA phase 1+2	26 690 463 €	56 151 836 €	20 039 708 €	11 278 259 €	3 032 807 €	117 193 073 €

La programmation pluriannuelle des investissements de la SLNPCA

en M€ courants	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	TOTAL AP
AVP phase 1	2,8											2,8
PRO-REA phase 1	43,4	73,4	139,6	149,5	141,5	96,0	27,0	8,7				679,0
TOTAL SLNPCA phase 1	46,2	73,4	139,6	149,5	141,5	96,0	27,0	8,7				681,9
AVP phase 2	9,8	7,5	5,4	5,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,6
PRO-REA phase 2	0,0	8,5	32,5	61,0	168,5	267,5	285,0	337,0	280,0	233,5	170,0	1 843,5
TOTAL SLNPCA phase 2	9,8	16,0	37,9	66,9	168,5	267,5	285,0	337,0	280,0	233,5	170,0	1 872,1
TOTAL SLNPCA phase 1+2	56,0	89,5	177,5	216,4	310,0	363,5	312,0	345,7	280,0	233,5	170,0	2 554,0

Conclusion

L'année 2024 est la 2^{ème} année de plein exercice de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) et l'année où elle disposait de ses moyens propres pour exercer sa mission après une période d'accompagnement transitoire par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, entre fin 2022 et fin 2023, en matière de ressources humaines et moyens techniques et fonctionnels. En 2024, la SLNPCA a poursuivi sa structuration et la mise en place de ses moyens d'intervention, aussi bien humains (avec 3 recrutements) que matériels.

Concernant sa mission de financement du projet LNPCA, après avoir mis en place fin 2023 le transfert des engagements contractuels pris antérieurement par les collectivités membres, la SLNPCA a pu financer en 2024 la poursuite de la réalisation des études de niveau avant-projet des phases 1 et 2. Elle a également pris de nouveaux engagements pour le compte des collectivités membres pour assurer la poursuite de l'avancement du projet et engager les premiers travaux, en maintenant le calendrier de sa réalisation malgré un cadrage financier national bien en deçà des attendus.

La SLNPCA a également travaillé à la consolidation de son modèle de financement en participant activement et avec succès à l'action collective de mobilisation de financement européen sur le projet et en optimisant ses recettes fiscales pour se rapprocher de la trajectoire initialement prévue.

Elle a enfin été à la manœuvre pour structurer l'action de communication et rendre visible le projet auprès du grand public et des élus locaux. Par cette démarche, la SLNPCA répond aux attentes des collectivités membres soucieuses de renforcer l'adhésion des acteurs locaux et de maximiser les impacts positifs du projet pour leur territoire.