



**Réunion n° 2025-2 – 12^{ème} conseil d'administration
de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA)**

Séance du lundi 19 mai 2025

Procès-verbal

Conformément à l'article 3 du règlement intérieur, la convocation du conseil d'administration ainsi que son ordre du jour ont été transmis par voie dématérialisée le 12 mai 2025.

La réunion du 19 mai 2025 est organisée de manière dématérialisée et la convocation mentionne les modalités d'organisation et le lien de connexion à la visioconférence.

Les documents nécessaires à la bonne compréhension des points sur lesquels le conseil d'administration est appelé à délibérer ont été transmis le 12 mai 2025. Des documents complémentaires ont été adressés aux membres du conseil d'administration le 15 mai 2025.

Le conseil d'administration ne peut valablement délibérer que lorsque les membres représentés ou présents représentent plus de la moitié des voix délibératives.

Structure partenaire à voix délibérative	Nombre de voix
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 000
Département des Bouches du Rhône	1 423
Département du Var	559
Département des Alpes-Maritimes	1 007
Métropole Aix Marseille Provence	1 907
Métropole Toulon Provence Méditerranée	268
Métropole Nice Côte d'Azur	537
Dracénie Provence Verdon Agglomération	44
Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins	96
Communauté d'agglomération de Pays de Grasse	32
Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis	127
Total	10 000

La Vice-présidente du conseil d'administration de la SLNPCA, Mme Laure-Agnès CARADEC, qui préside cette 12^{ème} réunion, ouvre la séance par un mot d'introduction

« M. Renaud MUSELIER est retenu à un comité d'organisation des Jeux Olympiques d'hiver et m'a demandé de le représenter. Il s'agit de la 12^{ème} réunion du conseil d'administration. Le précédent a eu lieu le 18 mars 2025.

Nous nous retrouvons aujourd'hui pour une nouvelle réunion de notre conseil d'administration, qui doit parachever l'examen des dernières conventions de financement des travaux de la phase 1, notamment sur Marseille, après Nice Aéroport et la navette toulonnaise lors de notre dernière réunion de mars dernier.

Avec ces dernières conventions, nous aurons ainsi presque engagé la totalité des autorisations

d'engagement accordées par l'Etat et la SLNPCA avec un total de 1,2 milliards d'euros investis sur le territoire pour la réalisation du projet du siècle dans notre région.

Vous savez que M. Philippe TABAROT, le ministre chargé des Transports, est venu à notre dernière séance du comité de pilotage (Copil). A la fois le Ministre, le Préfet de région et le Président Muselier se sont félicités de l'avancement du projet avec un calendrier respecté et des engagements financiers au rendez-vous, ce qui en fait quasiment le meilleur projet de France. Il convient de s'en réjouir.

Le projet est maintenant véritablement lancé et nous pouvons être fiers de pouvoir l'annoncer aux élus locaux, à la presse et au grand public lors des trois événements de communication en cours sur nos territoires, vendredi dernier à Toulon, et prochainement à Nice et à Marseille, les dates devant être calées. Comme nous avons pu le dire dans cette instance, ces opérations sont menées dans le même esprit collectif entre l'Etat et les élus des partenaires cofinanceurs, ce qui fait notre force et le succès du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Tout le monde est aligné avec la présence régulière des élus et collectivités très engagés. Je vous propose que le représentant de l'Etat, M. Olivier TEISSIER, Secrétaire général adjoint aux affaires régionales, s'exprime en quelques mots ».

M. Olivier TEISSIER indique qu'il se réjouit des résolutions du dernier Copil du 5 mai dernier qui ont permis d'acter les décisions d'investissement, notamment pour la convention financière concernant les opérations de Marseille. Cette convention sera à valider à son tour par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour aller de l'avant et permettre la mise en œuvre concrète de ce projet.

La Vice-présidente fait le point sur les présents au conseil d'administration afin de s'assurer du quorum.

Concernant les structures partenaires à voix délibérative :

Sont présents :

Mme Laure-Agnès CARADEC, Mme Andrée SAMAT, M. Louis NEGRE, Mme Karine ALSTERS, M. Gilles CIMA, M. Claude SERRA, M. Thierry OCCELLI.

M. Renaud MUSELIER a confié mandat à Mme Laure-Agnès CARADEC pour le représenter, et M. Charles-Ange GINESY et Mme Geneviève LEVY ont confié leur mandat à Mme Andrée SAMAT.

Concernant les structures partenaires à voix consultative :

Sont présents :

M. Stéphane LERENDU représentant SNCF Gares & Connexions

M. Karim TOUATI représentant SNCF Réseau

Le Préfet M. Georges-François LECLERC est représenté par M. Olivier TEISSIER et Mme Magali MOINIER.

Autres intervenants :

M. Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

M. Folco LAVERDIERE, Directeur général de la SLNPCA ;

M. Frédéric FIORE, Comptable public de la SLNPCA.

Le registre de présence se trouve en annexe 1 du présent procès-verbal.

Au total, s'agissant des membres à voix délibératives, 10 administrateurs sont présents ou représentés et cumulent 8 577 voix sur 10 000.

Le quorum étant réuni, les débats peuvent valablement se tenir.

La Vice-présidente propose dès lors de procéder à la ratification du procès-verbal du dernier conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

N'ayant pas reçu de demande de modification du procès-verbal avant l'ouverture de la séance, elle propose donc de le ratifier et de passer dès à présent à l'ordre du jour du conseil d'administration.

La Vice-présidente suggère tout d'abord d'examiner les dernières conventions de financement du projet LNPCA validées par le comité de pilotage du 5 mai 2025 ainsi que le conseil d'administration de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport France qui s'est tenu il y a quelques jours. Il s'agira de la convention de financement des travaux pour les opérations de Marseille phase 1 ainsi que la convention de financement des études d'avant-projet et de projet du site de maintenance d'Avignon. Pour cette seconde convention, la Vice-présidente informe que la Région ne participera pas au vote et qu'elle engagera son vote en tant que représentante de la Métropole Aix Marseille Provence uniquement. Elle indique qu'un point sera fait par la suite sur l'ensemble des engagements contractuels pris à ce jour.

Elle ajoute qu'il sera procédé ensuite à l'examen du compte financier unique de l'exercice 2024 puis du projet de budget supplémentaire 2025 de l'établissement public.

Elle précise que la régularisation de la convention particulière de financement approuvée lors du précédent conseil d'administration sera proposée.

Enfin, elle conclut qu'elle a souhaité proposer d'aborder en point divers le sujet de la contractualisation du financement des acquisitions foncières au sein du groupe SNCF qui pose question et qui mérite un débat entre les administrateurs.

Point 1 : Convention de financement des travaux de la phase 1 sur Marseille

La Vice-présidente précise qu'après les deux premières conventions de financement adoptées lors du précédent conseil d'administration de la SLNPCA pour les opérations du Var et des Alpes-Maritimes, va être étudiée à présent la troisième et dernière convention de financement des travaux pour les opérations de Marseille de la phase 1.

Elle cède la parole au Directeur général pour la présenter.

Le Directeur général rappelle que lors du dernier conseil d'administration, les deux conventions de financement concernant les opérations de Nice aéroport et de la Navette toulonnaise ont été approuvées et sont en cours de signature. Il précise que le conseil d'administration doit se prononcer ce jour sur deux nouvelles conventions. Il restera encore pour 2025 le foncier InterSA de phase 1 qui fera l'objet d'un point en fin de séance et la prise en compte des modifications de programme concernant l'opération de Cannes Centre, validées lors d'un précédent comité de pilotage.

Pour la première convention de **Marseille Phase 1**, le Directeur général rappelle l'ensemble des opérations, du Nord vers le Sud.

Il s'agit tout d'abord de mettre en place les opérations du corridor ouest. Celui-ci permettra de développer les circulations sur les voies du Port afin d'atteindre un objectif de 4 trains par heure entre Marseille Saint Charles et l'Estaque et d'augmenter l'offre ferroviaire vers Miramas via la Côte Bleue ou via Vitrolles – Aéroport Marseille Provence.

Sur les opérations de ce corridor ouest, il sera procédé au dédoublement de la voie entre Marseille Saint Charles et la gare d'Arenc qui constituera un pôle d'échange multimodal avec l'offre de bus métropolitains et le tramway. Il est également prévu l'optimisation du faisceau ferroviaire d'Arenc, la création d'un pôle échange multimodal à Saint-André, connecté à l'extension nord du tramway et enfin, pour des raisons de sécurité, la suppression des passages à niveau au niveau de Saint-André et de Saint-Henri.

Le Directeur général poursuit qu'au niveau de la gare Saint-Charles, le « bloc est » sera réalisé pour

spécialiser les voies empruntées par les trains en direction d'Aubagne, Toulon et Nice. Enfin, il détaille les travaux de libération du plateau des Abeilles qui permettra de réaliser la gare souterraine. La dernière opération de la phase 1 concerne les travaux prévus sur le site de remisage et de maintenance de la Blancarde, qui permettront la création de voies de garage libérant ainsi le faisceau des Abeilles à la gare de Marseille Saint-Charles où sont stationnés actuellement les trains.

Le Directeur général revient sur la libération du plateau des Abeilles qui se fera en plusieurs étapes selon un ordonnancement des opérations de déménagements et une série de démolitions. En effet, les sites sont occupés aujourd'hui et en cours de déménagement depuis 2024. Il indique que les travaux ont déjà démarré à ce jour à Marseille, au niveau de Blancarde mais aussi la Cour des Pierres.

La convention proposée ce jour concerne la mise en service du corridor ouest prévue en 2030 ainsi que le bloc Est et la libération du plateau des Abeilles pour mi-2029 pour les opérations de la phase 2.

Le Directeur général poursuit que le budget de cette convention de financement de réalisation (REA) s'élève à 545 millions d'euros partagée entre l'Etat qui a acté sa participation quelques jours auparavant et la SLNPCA à hauteur de 272 millions d'euros, ce qui en fait la convention la plus importante en termes d'engagements financiers pour le jeune établissement public qu'est la SLNPCA.

La Vice-présidente rappelle que, comme elle l'avait évoqué en présence du Ministre et du Préfet, l'entrepôt de maintenance sur le faisceau d'Arenc, en lien direct avec l'opération Euroméditerranée en plein cœur de ville est un projet sur lequel il conviendra d'avoir le plus d'informations possibles et une extrême vigilance.

Le Directeur général confirme que la couverture des installations de maintenance d'Arenc n'est pas intégrée dans la convention de financement présentée et que des discussions sont engagées entre les parties pour trouver des solutions partagées.

La Vice-présidente met au vote le projet de délibération.

Le projet de délibération joint à la convocation est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 2 : Convention de financement des études avant-projet et projet pour l'opération Avignon Dépôt

La Vice-présidente rappelle que comme évoqué dans son introduction, le représentant de la Région ne participera pas au vote de ce projet de délibération et elle laisse M Louis NEGRE, Président de la Commission des investissements de la SLNPCA, le présenter.

M. Louis NEGRE évoque le nouveau site technique de maintenance de niveau 3 d'Avignon Dépôt, décidé en 2021 et validé en 2023 en lieu et place du site d'Arenc. Le projet de tubage de la gare de Marseille Saint Charles impacte la maintenance des TER en isolant les corridors de circulation des rames et donc le site de maintenance et de remisage.

Le comité de pilotage du 3 juillet 2023 a validé la reconstitution des fonctionnalités de niveau 3 sur le site d'Avignon. En effet, le site d'Arenc identifié dans le dossier de la DUP a été écarté à la demande de la Métropole d'Aix Marseille Provence.

Une analyse a été menée pour identifier dans le programme de réaménagement du site d'Avignon les équipements qui relèvent du strict impact de la Ligne Nouvelle. Cette somme a été évaluée à 66 millions d'euros (2020). Le montant de ces équipements à compenser s'élève à 52 millions d'euros,

soit 78%. C'est donc l'objet de cette première convention qui concerne le financement des études avant-projet et projet du site d'Avignon, compte-tenu des avis favorables de la commission des investissements du 6 mai et du comité de pilotage du 5 mai.

Le Directeur général reprend la parole et indique qu'il s'agit en effet d'une première convention d'études de niveau avant-projet et d'études dont le montant s'élève à 4,7 millions en euros courants selon la répartition 50 % par l'Etat et 50 % par la SLNPCA, soit un nouvel engagement de 2,352 millions pour la SLNPCA.

Il précise à la Vice-présidente qui pose la question que le site de maintenance de niveau 3 est un site pour des opérations « lourdes » dont la récurrence est moins importante. Le site de niveau 1 et 2 qui est nécessaire au corridor ouest prévu sur Arenc a fait l'objet de discussions compte tenu de la multiplicité des fonctionnalités existantes et recherchées, comme le développement du fret et de la diversité des projets portés par différents acteurs.

La Vice-présidente soulève le sujet de la construction de bâtiments de grande ampleur dans le secteur d'Arenc qui doit faire l'objet d'une réflexion, dans le cadre des modifications nécessaires du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

La Vice-présidente met au vote le projet de délibération.

Le projet de délibération joint à la convocation est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *la Région n'a participé pas au vote*

Point 3 : Autorisations de programme de la SLNPCA

La Vice-présidente cède la parole au Directeur général afin de présenter les adaptations des autorisations de programme nécessaires pour l'engagement financier de l'établissement découlant de la convention de financement des travaux de phase 1 à Marseille.

Le Directeur général précise que l'ensemble des engagements pris ce jour, compte-tenu des conventions adoptées au dernier conseil d'administration et à celui de ce jour, s'élèvent à 1,198 milliards sur les 1,224 prévus. Ceci confirme que les montants des engagements sont en passe d'être atteints, conformément aux souhaits du Ministre délégué aux transports et du Préfet ces derniers jours.

Sur les autorisations de programme, il indique que compte-tenu des engagements de travaux des opérations de Marseille Phase 1, il est nécessaire d'augmenter l'autorisation d'engagement du programme A 300 pour atteindre 674 millions d'euros.

La Vice-présidente met au vote le projet de délibération.

Le projet de délibération joint à la convocation est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 4 : Compte Financier Unique de l'exercice 2024

La Vice-présidente reprend en indiquant qu'il s'agit à présent d'approuver le compte financier unique pour l'exercice précédent selon la nouvelle présentation réglementaire que l'établissement a choisi d'appliquer par anticipation.

Elle cède la parole au Directeur général pour présenter le rapport compte financier unique, élaboré conjointement avec le comptable public de l'établissement, Monsieur FIORE, ici présent.

Le Directeur général indique s'il s'agit d'un travail conjoint entre l'ordonnateur de la SLNPCA et le comptable public. Le CFU désigne une nouvelle forme de présentation des résultats de l'exercice, se présentant comme un document unique qui regroupe les éléments de l'ordonnateur et du comptable, contrairement à la présentation de deux documents distincts l'année précédente (le compte administratif et le compte de gestion).

La présentation du compte financier unique fait état d'une hausse significative des recettes fiscales à près de 37 millions d'euros contre 28 en 2023. Il s'agit d'une trajectoire favorable, qui se rapproche des objectifs de ressources fiscales définis par le législateur.

Les dépenses de fonctionnement réalisées par la SLNPCA révèlent une bonne réalisation des engagements budgétaires en termes d'achats et de personnel mais aussi la constitution d'une provision complémentaire de 23 millions d'euros en 2024, ce qui porte la provision totale pour charges et dépenses futures à près de 50 millions d'euros.

L'investissement fait état de dépenses réalisées par la SLNPCA en forte hausse pour 2024, conforme aux besoins d'investissement des maîtres d'ouvrage pour la réalisation du projet.

Ces dépenses sont couvertes par les recettes des collectivités à hauteur de 4,9 millions d'euros et de 12,9 millions de subventions exceptionnelles correspondant à un transfert de la section de fonctionnement à la section d'investissement d'une partie des recettes fiscales.

Il ajoute que ce déséquilibre du montant des contributions des collectivités s'explique par un décalage entre la date de la signature des conventions entre l'Etat et les maîtres d'ouvrage et la date de la signature des conventions déclinant ces engagements avec les collectivités. Cet exercice fait donc apparaître des restes à réaliser significatifs, correspondant aux contributions des collectivités issues de la mise en œuvre de conventions signées par la SLNPCA auprès des maîtres d'ouvrage. Il s'ensuit un solde négatif en investissement qu'il conviendra de reprendre au budget supplémentaire 2025 et in fine, en prenant en compte les restes à réaliser, un excédent en termes d'investissement lié aux subventions européennes déduites pour la SLNPCA mais non encore pour les collectivités. Ce trop perçu est régularisé dès 2025 dans les appels de fonds aux collectivités qui prennent en compte les réductions liées aux subventions européennes.

Le CFU fait également apparaître pour la première fois des subventions européennes obtenues en 2021 et 2023 par les maîtres d'ouvrage, notamment pour ce qui concerne les pôles d'échanges de Nice Aéroport, Marseille Saint-André et Marseille Saint-Charles. Le principe en est que dès que le maître d'ouvrage reçoit des subventions, les appels de fonds adressés à la SLNPCA sont déduits de ces subventions européennes. Puis la SLNPCA, en cascade, reproduit la démarche auprès des collectivités.

Le Directeur général détaille les contributions de chaque collectivité, présentées selon les réalisations 2024 et les restes à réaliser en 2025.

La Vice-présidente met au vote le projet de délibération.

Le projet de délibération joint à la convocation est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 5 : Budget supplémentaire 2025

La Vice-présidente cède la parole au Directeur général pour présenter les propositions de budget supplémentaire de l'année 2025, qui s'avère être en réduction, afin de prendre en compte les évolutions depuis le vote du budget primitif de novembre 2024. Les points saillants en sont une diminution des dépenses de gestion de service, du fait de la prise en charge de la communication par les maîtres d'ouvrage inscrite au financement du projet LNPCA.

Cette évolution s'explique aussi par les augmentations de charges exceptionnelles pour les dégrèvements de taxes sur les bureaux, faisant suite aux recours des redevables plus importants que prévus. En effet, la Direction régionale des finances publiques (DRFIP) procède à des remboursements de taxe et la SLNPCA doit rembourser la DRFIP.

Il ajoute qu'il convient d'intégrer le résultat de l'exercice précédent dans le budget supplémentaire. Le Directeur général souligne que ce qui explique également la mise en œuvre de ce budget supplémentaire est la réduction importante des dépenses d'investissement pour le projet LNPCA. Ceci est le résultat d'un recalage du calendrier des appels de fonds, suite aux projections optimistes des maîtres d'ouvrage pour la prévision de dépenses pour l'année 2025. Ceci ne traduit pas véritablement un retard, mais une actualisation des hypothèses de dépenses.

Le Directeur général précise que s'ajoutent les restes à réaliser et l'augmentation de la provision pour risques. La provision prévue au budget primitif était relativement faible et peut être augmentée grâce à cette baisse de dépenses. Il est donc nécessaire d'inscrire ces autorisations dans le budget pour sa bonne exécution.

Il détaille la présentation du budget supplémentaire avec des charges exceptionnelles qui passent de 50 000 à 300 000 euros qui sont des remboursements à opérer sur des recettes des exercices précédents. Ces 300 000 euros sont à rapporter aux 15 millions d'euros, selon les objectifs de recettes prévus sur les taxes des bureaux cette année. L'augmentation, qui apparaît importante, demeure marginale.

Le Directeur général poursuit que l'hypothèse des recettes fiscales reste inchangée et que la baisse des investissements pour 2025 se traduit par une réduction des appels de fonds vers les collectivités par rapport aux prévisions initiales.

La Vice-Présidente du conseil d'administration donne la parole aux administrateurs pour une intervention ou des questions sur le budget supplémentaire 2025 et le projet de délibération.

M. Gilles CIMA interroge le Directeur général sur les motifs des dégrèvements concernant la taxe sur les bureaux, et ce alors que les montants collectés par les services fiscaux sont déjà moins importants que prévu au départ.

Le Directeur général répond que la taxe sur les bureaux est une taxe nouvelle et que quand elle est appliquée par les services fiscaux, certains redevables la contestent pour différents motifs. Cela peut être un changement d'affectation des locaux, un possible déménagement ou encore une implantation dans une zone franche urbaine. Il ajoute que la base des redevables s'affine progressivement au fur et à mesure que les montants sont exigés. Cette taxe est déclarative, c'est-à-dire que les redevables doivent calculer le montant à déclarer aux services fiscaux. Ces recours peuvent entraîner une possible exemption pour certains qui conduit à des remboursements, régularisations et dégrèvements par l'administration fiscale.

Dans la mesure où ces recours concernent des taxes collectées sur les exercices 2023 et 2024, des remboursements pour les exercices précédents apparaissent donc en charges exceptionnelles et donc en dépenses. Par contre, les régularisations de dégrèvement pour l'exercice en cours donnent lieu à des remboursements par la SLNPCA qui apparaissent en déduction dans les recettes annuelles enregistrées.

M. Gilles CIMA indique qu'un grand nombre de bailleurs de son territoire ne connaissent pas l'existence de cette taxe et qu'il n'y a pas d'information de l'administration fiscale.

Le Directeur général indique que la base de données dénommée « Majic », est en cours de fiabilisation pour identifier et relancer les contribuables.

M. Frédéric Fiore rappelle qu'il s'agit d'une nouvelle taxe de deux ans d'existence, assise sur l'ensemble des redevables du fichier de l'administration fiscale. Chaque redevable reçoit un courrier qui l'informe qu'il est redevable de la taxe et qu'il doit s'en acquitter. Cette taxe est délicate à mettre en œuvre, compte-tenu d'un certain nombre de réalités physiques (selon que le redevable est situé en zone franche par exemple) et de motifs possibles de dégrèvements.

Il ajoute que dans le même temps, l'administration fiscale n'a pas entrepris de procéder à des relances pour l'année n-1, étant entendu que le délai de prescription est de trois ans pour relancer les redevables défaillants ou ceux qui se rendent coupables de défaut de déclaration. Il s'agit du début de la procédure et il convient de faire rentrer dans le dispositif les contribuables concernés. Cette taxe sur les bureaux est un produit amené à augmenter de façon régulière avec une stabilisation qui prendra encore entre 2 et 5 ans.

M. FIORE précise qu'à ce jour, le produit s'élève à 12 millions d'euros, soit en deçà des prévisions de la loi de finances. Le dispositif était en effet fondé sur des données pas encore bien fiabilisées. Il convient selon ses termes de gérer cette période transitoire avant d'arriver aux 20 millions d'euros de recettes. Il s'agit d'un dispositif délicat à la fois pour les usagers et pour l'administration fiscale, mais il a été décidé par le législateur et tous les efforts sont mis en œuvre pour que la vision en soit stabilisée d'ici deux ou trois ans.

Il ajoute qu'indépendamment de la taxe sur les bureaux, la taxe additionnelle de séjour fait état d'un produit bien supérieur aux 20 millions, ce qui permet de dégager des ressources fiscales avoisinant et même sur le point de dépasser rapidement les 40 millions d'euros prévus.

Il conclut que par conséquent, la programmation de la SLNPCA est juste et les moyens seront atteints de financer le projet par des recettes fiscales.

La Vice-présidente met au vote le projet de délibération

Le projet de délibération joint à la convocation est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 6 : Convention particulière de financement : régularisation

La Vice-présidente précise que lors du dernier conseil d'administration a été approuvée la convention unique entre la SLNPCA et les collectivités membres, permettant de rationaliser et rendre plus lisibles les relations financières réciproques pour la réalisation du projet LNPCA, avec une vision globale et pluriannuelle.

Afin de prendre en compte les données financières actualisées au regard des dernières conventions approuvées ce jour, la Vice-présidente propose d'approuver une version modificative de cette convention.

Elle cède la parole au Directeur général pour présenter les modifications apportées à la convention que le conseil d'administration avait approuvée.

Le Directeur général présente les éléments importants à prendre en compte dans la modification proposée. Il indique qu'avaient été prises en compte les versions stabilisées des conventions de financement des travaux de la navette toulonnaise et de Nice aéroport mais pas de Marseille phase 1. En effet, les discussions et le calendrier de décisions ont fait que ce n'est que le comité de pilotage du 5 mai dernier qui a stabilisé la convention sur le montant des travaux sur Marseille.

Il précise les modifications mineures et de forme (dates, n° d'articles...) et les modifications liées à la stabilisation de la convention de Marseille de Phase 1 et du site de maintenance d'Avignon.

Ces modifications impactent de façon très réduite le coût total du projet, les engagements pluriannuels des collectivités. Il ajoute que les annexes 4 à 8 précisent les appels de fonds vers ces dernières jusqu'en 2035, afin d'intégrer ces nouvelles données financières.

Le Directeur général indique que cette convention particulièrement importante doit être délibérée par chacune des collectivités en septembre au plus tard. Elle est en effet nécessaire pour prévoir les appels de fonds relatifs aux conventions déjà signées en 2024, en lien avec les restes à réaliser présentés précédemment.

La Vice-présidente du conseil d'administration donne la parole aux administrateurs pour une intervention ou des questions sur la convention et le projet de délibération.

Elle met au vote le projet de délibération.

Le projet de délibération joint à la convocation est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point divers : maîtrise foncière des emprises au sein du groupe SNCF

La Vice-présidente indique qu'elle a souhaité ajouter ce point à l'ordre du jour car il est important pour la réalisation du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et questionne fortement les collectivités membres de la SLNPCA.

En effet, elle ajoute que les partenaires cofinanceurs du projet LNPCA sont sollicités pour une nouvelle convention foncière qui n'était pas prévue au départ. Celle-ci est spécifique aux parcelles du domaine privé du groupe SNCF, en particulier deux de ses filiales, et compléterait le financement déjà apporté à hauteur de 58 millions d'euros pour les acquisitions foncières de phase 1 et anticipées de phase 2 auprès d'autres propriétaires.

Elle laisse le Directeur général présenter le sujet.

Le Directeur général explique qu'en effet ce sujet est important à partager avec l'ensemble des administrateurs, qu'il a été présenté et fait l'objet d'un débat en commission des investissements. Il poursuit que la réalisation du projet de la Ligne Nouvelle nécessite un certain nombre d'acquisitions foncières.

Il rappelle que deux conventions ont déjà été adoptées, une pour les acquisitions foncières anticipées de phases 1 et 2 pour un montant de 6 millions d'euros et une autre convention en fin d'année dernière d'un montant de 52 M€ pour les opérations des acquisitions de phase 1 auprès de propriétaires publics et privés qui ne font pas partie du groupe SNCF.

Le Directeur général rappelle que l'année précédente a été portée à la connaissance de l'Etat et des co-financeurs la nécessité de financer l'acquisition de parcelles appartenant à SNCF Voyageurs et

Hexafret. Ces acquisitions ont été présentées comme une application de la Loi de 2019 sur le nouveau pacte ferroviaire.

Cette disposition prévoit de distinguer d'un côté le foncier ferroviaire, propriété de l'Etat, où SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions sont affectataires au titre de leur mission de service public, et les biens et activités ferroviaires des sociétés anonymes privées que sont SNCF Voyageurs et Hexafret de l'autre côté. Ces biens sont déclassés et transférés au domaine privé de ces dernières.

La loi prévoit que ces parcelles du domaine privé appartenant aux opérateurs ferroviaires soient vendues à la valeur vénale aux porteurs du projet et maîtres d'ouvrage.

Le Directeur général évoque un deuxième point important, qui prévoit que les maîtres d'ouvrage ne peuvent intervenir dans le financement du projet, selon l'application de la « règle d'or ».

Le montage financier est en cours de discussion et représente un enjeu important, puisque le montant de la convention s'établit dans sa version actuelle à 12 millions d'euros constants. Il indique que les collectivités ont exprimé leur vive réticence à participer au financement de ces nouvelles acquisitions foncières.

La Vice-présidente du conseil d'administration donne la parole aux administrateurs pour une intervention ou des questions sur le point.

Mme Magali MOINIER pour la Préfecture de région précise que la position des collectivités territoriales a été entendue et qu'un travail est conduit entre les services de l'Etat, les collectivités territoriales et notamment les équipes du Directeur général la SLNPCA et de SNCF Réseau pour ajuster le coût de cette convention. Elle rappelle que cela conditionnera la bonne avancée du projet.

Elle indique qu'il serait possible d'envisager une répartition différente du financement de cette convention inter SA avec une contribution des collectivités territoriales attendue pour les acquisitions foncières.

Elle rappelle que le maître d'ouvrage a besoin que cette convention de financement soit validée lors du conseil d'administration de l'AFIT prévu début novembre 2025. Selon ses termes, cela conditionnera la négociation budgétaire de 2026, pour laquelle il conviendra préalablement de sécuriser collectivement tous les financements de la phase 1.

Madame MOINIER répond à la Vice-présidente qui lui pose la question que la possibilité est esquissée par l'Etat de ne pas atterrir à un financement de ces acquisitions réparti à 50/50 Etat/collectivités. Toutefois, elle rappelle comme évoqué précédemment que la contribution des collectivités est attendue pour ces acquisitions foncières et qu'il ne sera pas possible de s'en priver pour la conduite du projet.

La Vice-présidente conclut que tout le monde a en tête que la négociation sera difficile et qu'elle ne doit pas être menée au détriment des collectivités.

Mme André SAMAT ajoute que cette disposition n'était pas prévue au début et qu'au fur et à mesure de la mise en œuvre du projet apparaissent des dépenses imprévues. Elle précise que les collectivités ont leurs propres difficultés et que ceci ne devra pas aboutir à de nouvelles taxes pour les citoyens, comme les taxes de séjour ou de bureaux. Elle rappelle que ces acquisitions foncières ne seront pas la propriété des collectivités.

La Vice-présidente indique que l'impact sur les collectivités devra être le plus faible possible.

Mme SAMAT reprend et décrit une sorte de « prise d'otage » qui ne laisse pas le choix aux collectivités

face aux arbitrages de l'AFIT France, susceptible de tenir les collectivités pour responsables de la non-application d'une telle disposition, un propos partagé par la Vice-présidente.

Mme MOINIER insiste sur le bien-fondé de l'action collective vis-à-vis de l'AFIT pour montrer que le projet avance.

Mme SAMAT rappelle que les collectivités ont fait preuve d'enthousiasme pour le projet. Mais elle fait valoir que le budget du département du Var s'avère difficile à réaliser, au détriment d'autres financements attendus par les citoyens. Elle espère que des solutions seront trouvées.

M. Louis NEGRE intervient et indique qu'il veille au budget, en accord avec la commission des investissements dont fait partie Mme SAMAT et qu'il approuve son intervention. Il rappelle qu'ont déjà été prévues des coupes budgétaires importantes par rapport aux projets initiaux. Il indique qu'en tant qu'élus locaux, les opérations qu'ils mettent en œuvre sont financées par les institutions. Il convient selon lui de veiller à défendre le projet dans le respect du budget mais pas à n'importe quel prix.

L'ordre du jour est terminé et la séance est levée. La Vice-présidente remercie l'assistance.

Fait à Marseille,
Le 19 mai 2025



Madame Andrée SAMAT

Madame Laure-Agnès CARADEC

*Vice-présidente du Conseil
Départemental du Var
Vice-présidente de la Commission
des investissements de la SLNPCA*

*Vice-présidente du Conseil
d'administration de la Société de
la Ligne Nouvelle Provence Côte
d'Azur*



Registre de présence- Visio-conférence

Conseil d'administration du :

Lundi 19 mai 2025 – 14h30

Représentant au conseil d'administration		Présence / Absence / Mandat donné à
Structure partenaire à voix délibérative		
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Monsieur Renaud MUSELIER	Mandat à Mme CARADEC
Département des Bouches du Rhône	Monsieur Thierry SANTELLI	Absent
Département du Var	Madame Andrée SAMAT	Présente
Département des Alpes-Maritimes	Monsieur Charles-Ange GINESY	Mandat à Mme SAMAT
Métropole Aix Marseille Provence	Madame Laure-Agnès CARADEC	Présente
Métropole Toulon Provence Méditerranée	Madame Geneviève LEVY	Mandat à Mme SAMAT
Métropole Nice Côte d'Azur	Monsieur Louis NEGRE	Présent
Dracénie Provence Verdon Agglomération	Madame Karine ALSTERS	Présente
Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins	Monsieur Gilles CIMA	Présent
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	Monsieur Claude SERRA	Présent
Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis	Monsieur Thierry OCCELLI	Présent
État	Monsieur MAMIS/M. TEISSIER	Présents
SNCF Réseau	Monsieur Karim TOUATI	Présent
SNCF Gares & Connexions	Monsieur Stéphane LERENDU	Présent
SNCF Immobilier	Madame Fadia KARAM	Absente
Vice-Président Région Provence Alpes Côte d'Azur	Monsieur Jean-Pierre SERRUS	Présent
Directeur Général	Monsieur Folco LAVERDIERE	Présent
Comptable Public de la SLNPCA	Monsieur Frédéric FIORE	Présent

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte :

Procès-verbal du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 19 mai 2025

.....

Date de transmission de l'acte :

Date de réception de l'accusé de 10/06/2025

réception :

.....

Numéro de l'acte : 202520 (voir l'acte associé)

Identifiant unique de l'acte : 013-920979390-20250519-202520-AU

.....

Date de décision : 19/05/2025

Acte transmis par : Folco LAVERDIERE ID

.....

Nature de l'acte : Autres

Matière de l'acte : 5. Institutions et vie politique
5.2. Fonctionnement des assemblees