

Réunion n° 2025-3 – 13^{ème} conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA)

Séance du lundi 13 octobre 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 7 octobre 2025. La réunion du 13 octobre 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 7 octobre 2025. Des documents correctifs ont été adressés aux membres du conseil d'administration le 10 octobre 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

Il s'agit de la 13^{ème} réunion du conseil d'administration. Le précédent a eu lieu le 19 mai 2025.

Mot d'introduction par la Vice-Présidente du conseil d'administration qui ouvre la séance.

« Je suis ravie de présider cette séance du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et je vous prie d'excuser le Président Renaud Muselier qui a été retenu par un sommet à l'étranger.

Nous nous retrouvons aujourd'hui pour une nouvelle réunion de notre conseil d'administration, qui doit parachever l'examen des dernières conventions de financement de la phase 1 du projet LNPCA et se donner des perspectives pour l'année prochaine.

Avec ces dernières conventions, nous aurons engagé la quasi-totalité des autorisations d'engagement accordés par l'Etat et la SLNPCA avec un total de 1,2 milliards d'euros investis

sur le territoire et nous aurons sécurisé cette fois-ci la réalisation de la phase 1. Si nous les approuvons aujourd'hui, nous aurons franchi une étape très importante dans la réalisation du projet et pourrons nous consacrer à l'engagement de la phase 2, sans tarder, pour tenir notre calendrier général.

Pour nous, dès le départ, les phases 1&2 sont indissociables pour produire les effets attendus pour le territoire, les habitants, les acteurs économiques et touristiques. Malgré l'instabilité politique et les impacts budgétaires qui pèsent sur l'Etat et les collectivités, nous ne devons pas nous arrêter en chemin et devons poursuivre notre élan.

Tout cela a été confirmé en COPIL en préfecture vendredi dernier avec une grande partie des membres présents et le Préfet est à la manœuvre pour que le projet avance.

Vous avez pu voir cette année que les premiers chantiers ont débuté avec des travaux préparatoires et que les premiers appels d'offres pour les travaux principaux sont lancés. Tous les financements que notre conseil a approuvés en 2024 et cette année se concrétisent aujourd'hui sur le terrain. »

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. Gilles CIMA, M. Thierry OCCELLI, Mme Karine ALSTERS.

Messieurs MUSELIER et SANTELLI ont donné mandat à Madame CARADEC

Madame LEVY a donné mandat à Madame SAMAT.

Monsieur NEGRE a donné mandat à Monsieur SERRA.

Monsieur SERRA n'a pu se connecter à la visioconférence pour des raisons techniques

Concernant les structures partenaires à voix consultative :

Sont présents :

M. Stéphane LERENDU représentant SNCF Gares & Connexions

M. Karim TOUATI représentant SNCF Réseau

Mme Gaëlle GRASSET, représentant SNCF Immobilier

Autres intervenants :

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, 8 administrateurs sont présents ou représentés et cumulent 8 424 voix sur 10 000.

Les membres représentés ou présents représentent plus de la moitié des voix délibératives, le quorum est donc atteint.

« Je suggère d'échanger tout d'abord sur les nouvelles modalités de contractualisation qui sont proposées entre la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et les collectivités membres.

Puis je vous propose d'examiner les conventions de travaux de deux ensembles fonctionnels de la phase 1, à savoir la gare de Nice Aéroport et la navette toulonnaise, dont il faudra voir

si les noms seront conservés, ainsi que les autorisations de programme permettant à l'établissement public de prendre les engagements financiers associés.

Le Directeur général présentera ensuite son rapport sur la situation de la SLNPCA sur lequel il conviendra de se prononcer.

Puis sera abordé le plan de communication avec sa déclinaison à court terme et une proposition de modification du règlement intérieur. Enfin, la réunion se conclura par la politique d'action sociale de l'établissement public. »

La Vice-Présidente propose maintenant de procéder à la ratification du procès-verbal du dernier conseil d'administration de la Société Ligne Nouvelle.

La Vice-présidente n'ayant pas reçu de demande de modification du procès-verbal du conseil d'administration de la SLNPCA du 19 mai 2025, elle propose de ratifier le procès-verbal.

Vote pour : *Unanimité des présents.*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

La Vice-présidente propose de passer à l'ordre du jour du conseil d'administration.

« L'essentiel étant là, nous allons commencer par une présentation de l'avancement du projet, qui avance à rythme soutenu et se concrétise mois après mois.

Nous allons ensuite examiner les dernières conventions de financement pour les acquisitions foncières, les travaux et les autorisations de programme nécessaires pour assurer les engagements de la SLNPCA qui y sont inscrits.

Je vous propose ensuite une décision modificative pour le budget 2025 de l'établissement public pour des ajustements liés au financement du projet et à la fiscalité.

Nous débattons ensuite des orientations budgétaires pour l'année 2026 de la SLNPCA.

Concernant le site internet de la SLNPCA, il n'a pu faire l'objet d'échanges avec les collectivités membres et nous préférons reporter au prochain conseil d'administration sa présentation dans sa version finale validée. »

Point 1 : Présentation de l'avancement du projet

La Vice-Présidente indique que les dernières conventions de financement votées par le conseil d'administration en 2024 et 2025 se concrétisent sur le terrain avec des avancements notables en matière de procédures administratives, maîtrise foncière mais aussi de travaux préparatoires.

Le Directeur général présente un point d'avancement du projet LNPCA sur l'ensemble du territoire.

Sur **Marseille**, il détaille que dans le cadre de la traversée souterraine prévue en phase 2, des sondages géotechniques menés depuis plusieurs mois permettent d'avoir des indications précises sur la qualité du sol, de façon à affiner les tracés de la traversée souterraine et déterminer les conditions et les coûts de réalisation des tunnels. A chaque fois, ces sondages font l'objet d'une information préalable du public.

Par ailleurs, le permis de démolir des bâtiments ferroviaires du plateau des Abeilles a été obtenu pour permettre le projet d'extension des Halles Saint-Charles.

Enfin, les premiers travaux en vue de créer des voies supplémentaires ont été terminés sur le site de remisage et maintenance de Marseille Blancarde, afin de permettre d'accueillir les trains actuellement garés sur le site des Abeilles à Saint-Charles.

Sur la **navette toulonnaise**, les études de projet ont démarré , avec les diagnostics archéologiques prévus dès l'acquisition du foncier, à la Pauline et Saint-Cyr et les démarches administratives avancent pour permettre l'avancée des travaux à Carnoules, Saint-Cyr et la Pauline.

Pour le Var, les acquisitions foncières sont en cours de finalisation pour compenser l'impact environnemental de la réalisation du projet, en l'occurrence l'opération de dénivellement des voies vers Hyères, ce qui est un élément positif.

Sur la **gare de Nice aéroport**, le permis de construire a été obtenu en juillet 2025 pour le démarrage des travaux prévu dès 2026 et la livraison de la gare fin-2029 en vue des Jeux Olympiques d'hiver. Les travaux préparatoires et le dévoiement des réseaux sont engagés pour libérer les terrains actuellement occupés par le MIN, et la construction d'un MIN provisoire par la Métropole Nice Côte d'Azur, permettant la libération du MIN actuel, est en cours selon un planning bien respecté.

Point 2 : Convention foncière interSA SNCF

La Vice-présidente reprend la parole et précise qu'il manquait une convention de financement pour assurer la maîtrise foncière complète des opérations de la phase 1, notamment les parcelles appartenant au domaine privé des filiales du groupe SNCF.

Cette convention a suscité beaucoup d'interrogations de la part des collectivités et des débats lors du dernier conseil d'administration mais aussi une position défavorable des collectivités exprimée dans un courrier adressé au Premier Ministre de l'époque. Pour donner suite à la réponse de l'Etat en septembre, des négociations ont été engagées afin de chercher un accord. En effet, il est important de finaliser la maîtrise foncière pour réaliser dans sa totalité la phase 1 du projet. Ces négociations ont abouti très récemment et fait également l'objet de discussions jusqu'au Comité de pilotage du vendredi 10 octobre dernier.

La Vice-présidente laisse le Directeur général présenter ces discussions et leurs conclusions avec la proposition de convention.

Le Directeur général rappelle que la convention Inter-SA SNCF phase 1 (la dernière de la phase 1) a fait suite à de nombreuses discussions avec les collectivités. Le courrier de l'Etat a également précédé des négociations serrées avec les maîtres d'ouvrage sur le sujet des acquisitions foncières du domaine privé de la SNCF.

La SLNPCA a travaillé dans le sens des collectivités pour une réduction de l'assiette de la convention. Elle a extrait une partie du foncier mal attribuée aux filiales de la SNCF, demandé la non-actualisation des coûts en s'appuyant sur les avis des Domaines à la date de signature et enfin en exigeant l'acquisition des seules parcelles du foncier strictement nécessaires au projet LNPCA.

Il a été également négocié que les économies de loyer générées par les fonds publics investis par l'Etat et les collectivités, sources d'économies pour les deux maîtres d'ouvrage, soient

répercutées sur le projet.

Le site de remisage et de maintenance d'Arenc, sur le corridor Ouest de Marseille, a fait également l'objet d'un effort d'optimisation du foncier, afin de l'adapter à son environnement.

Cette convention est de toute première importance, car elle conditionne la mise en œuvre de toutes les autres conventions de financement des travaux de phase 1 et la bonne réalisation du projet, au travers de la maîtrise du foncier.

La convention se chiffre à 13,774 millions d'euros, avec des modalités de rétribution d'économies de loyer à prévoir. Celles-ci feront l'objet d'une clause de rétrocession, dont le principe a été validé et à contractualiser prochainement par les différentes parties.

De même, la cession du foncier à l'issue de la réalisation des travaux, à la Région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et future propriétaire et gestionnaire du site de maintenance et de remisage d'Arenc, a fait l'objet de discussions sur le plan juridique à finaliser.

Le Directeur général présente ainsi le plan de financement, à parité Etat et SLNPCA, et précise que l'Etat n'a pas souhaité s'écarter de la parité définie dans la convention cadre.

La Vice-présidente résume que la négociation a permis des avancées en réduisant le volume des acquisitions foncières à réaliser auprès des filiales du groupe SNCF mais qu'en effet, ces avancées ne sont pas à la hauteur des attentes.

Pour autant, elle rappelle que ne pas signer cette convention serait prendre un risque pour le calendrier de réalisation de la phase 1 et renoncer à un financement qui reste hypothétique pour l'année prochaine et qui pourrait se faire au détriment de la phase 2. Les derniers événements concernant le gouvernement et l'instabilité politique qui a atteint un niveau peu connu dans le pays doivent interroger sur la stratégie à suivre.

La Vice-présidente propose d'accepter la signature de cette convention.

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

Vote pour : *Unanimité des présents.*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 3 : Avenant à la convention de financement des travaux de Marseille phase 1

Certaines opérations de Marseille n'ont pu être intégrées dans la convention de financement des travaux approuvée par le dernier conseil d'administration de la SLNPCA de mai 2025. Il s'agit de modifications de programme sur les aménagements à réaliser pour le site de maintenance et de remisage d'Arenc, prévu par le projet LNPCA pour les trains du corridor ouest de Marseille, nécessaires à son fonctionnement.

La Vice-présidente cède la parole au Directeur général pour présenter cet avenant.

Le Directeur général précise que cet avenant prévoit des modifications de programme qui n'ont pas été intégrées effectivement dans la convention de financement des travaux approuvée en mai faute d'accord des parties concernées.

C'est le cas du site de maintenance et de remisage d'Arenc, qui a fait l'objet pendant l'été de discussions entre les parties prenantes et d'un travail d'optimisation pour préserver les intérêts et les enjeux d'importance du site concentrant plusieurs projets et activités stratégiques.

Les modifications de programme consiste en la réalisation d'une couverture pour l'équipement industriel de maintenance qui soit le moins impactant possible pour le paysage et respectant les enjeux d'intégration urbaine, limité en hauteur et conforme au PLU, afin de ne pas nuire au projet d'aménagement porté sur le périmètre Euroméditerranée. Cette modification de programme a été présenté au Comité de pilotage.

Par ailleurs, les structures d'accueil non intégrées dans le programme initial, pour accueillir les salariés et stocker le matériel ferroviaire, constituent une seconde modification de programme qui a fait l'objet d'un travail d'optimisation par SNCF Réseau et la Région.

Le Directeur général précise que l'Etat a souhaité que soient appliquées les hypothèses d'actualisation des coûts, réduits par une inflation favorable.

L'Etat a également demandé peu avant le comité de pilotage que cette révision des hypothèses s'applique à l'ensemble de la convention de Marseille, dont l'enveloppe initiale se porte à 545 millions d'euros. Le montant de l'avenant est donc réduit à 2,6 millions contre 7 millions prévus initialement, portant le total de la convention à 547 M€, à partager entre l'Etat et la SLNPCA. Ce travail d'actualisation met en évidence que le contexte international et l'inflation peuvent impacter le projet, à la hausse ou à la baisse.

Enfin, l'Etat a demandé que soit annexé à la convention un tableau faisant état des participations respectives des cofinanceurs au montant supplémentaire de l'avenant. Cette modification mineure est présentée en séance au conseil d'administration pour délibération. C'est cette dernière version qui sera présentée au conseil d'administration de l'AFIT, afin de rendre la convention exécutoire.

Le Directeur général présente le bilan des autorisations d'engagements consentis par l'Etat et fait remarquer que celles-ci ont atteint un niveau exceptionnel au niveau national. En effet, l'ensemble des conventions a permis la contractualisation de la quasi-totalité des engagements de l'Etat et des collectivités, avec une enveloppe de 1,228 milliard d'euros, soit 98,8 % de l'enveloppe consommée.

Le projet de délibération joint à la convocation intégrant les modifications présentées en séance est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents.*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 4 : Autorisations de programme de la SLNPCA

L'approbation des deux conventions précédentes suppose l'augmentation des autorisations de programme et la parole est donnée au Directeur général pour présenter cet ajustement.

Le Directeur général précise que les ajustements des autorisations pour les programmes A200 et A300 sont l'application des conventions proposées, pour permettre à la SLNPCA de s'engager sur les montants de financement prévus.

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

Vote pour : *Unanimité des présents.*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 5 : décision modificative n°2

La Vice-présidente cède la parole au Directeur général pour présenter la proposition de décision modificative prenant en compte des dépenses moindres pour le projet LNPCA. En effet, cette année, celui-ci bénéficie des subventions européennes obtenues en juillet dernier mais aussi le calendrier des appels de fonds des maîtres d'ouvrage a été revu conduisant à une baisse des dépenses d'investissement de la SLNPCA. Par ailleurs, une hausse des ressources fiscales sur l'exercice 2025 est à prévoir.

Le Directeur général explique que la décision modificative numéro deux porte sur la dynamique de la taxe additionnelle à la taxe de séjour qui se confirme, avec un recul suffisant pour fiabiliser les perspectives de recettes fiscales. En effet, la fréquentation touristique du premier semestre mai aussi de l'été 2025 ont été favorables pour les trois territoires concernés par cette taxe de séjour additionnelle (dans le cadre d'un contexte plus positif néanmoins pour les hébergeurs que pour les restaurateurs).

Par ailleurs, les contributions des collectivités vont bénéficier des subventions européennes, rétrocédées par la SLNPCA en réduction de leurs contributions. Mais elles vont également profiter d'un décalage des appels de fonds des maîtres d'ouvrage, qui ne traduit pas un dérapage notable du calendrier, mais plutôt une surestimation des dépenses réalisées.

Le projet s'inscrit dans une bonne dynamique de réalisation pour la phase 1.

Concernant les dépenses de fonctionnement, des ajustements sont proposés, sans impact sur les dépenses de fonctionnement des services, mais aussi une augmentation de la provision pour risques prévue en 2025, du fait de la baisse significative des dépenses d'investissement.

La décision modificative numéro deux doit prendre en compte la délibération précédente portant sur les autorisations de programme et le directeur général propose au conseil d'administration de modifier l'annexe page 26 du document comptable joint à la convocation et présente les montants corrigés.

Le projet de délibération joint à la convocation avec les modifications proposées pour l'annexe page 26 de la décision modificative est **adopté**.

Vote pour : *Unanimité des présents.*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Point 6 : orientations budgétaires pour l'année 2026

La Vice-présidente reprend et indique que le conseil d'administration doit débattre sur les orientations budgétaires de l'établissement public dans la perspective de l'approbation du budget primitif 2026 en décembre 2025.

Le financement de la phase 1 étant bouclé, il est important d'enchaîner la suite des opérations pour engager la phase 2 dans les études de niveau avant-projet qui sont en cours.

Les collectivités doivent composer avec une nouvelle phase de ré-interrogation des priorités de l'Etat en matière d'infrastructures de transport.

A l'issue de la conférence Avenir France Transports, le COI est à nouveau mobilisé pour émettre les propositions d'une nouvelle programmation.

La Vice-présidente rappelle qu'il s'agit d'un moment critique sur lequel il convient d'être vigilant et avoir les idées claires sur les conditions de poursuite des phases suivantes du projet. La formulation des besoins financiers doit être conforme aux trajectoires budgétaires des collectivités.

C'est un des éléments structurants des orientations budgétaires à mettre en avant.

La Vice-présidente fait état de la requête de la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui souhaiterait lisser les contributions dès 2026, pour des raisons de contraintes budgétaires.

La Vice-présidente cède la parole au Directeur général pour présenter les orientations de l'année à venir.

Le Directeur général précise que concernant le débat d'orientation budgétaire, les efforts de contractualisation doivent être poursuivis en 2026, dans le contexte budgétaire et politique incertain. De même, la phase 2 doit être enclenchée immédiatement après la finalisation de la phase 1.

Il convient de capter les financements européens, de peser sur la définition du règlement financier et du Mécanisme d'Interconnexion en Europe 2028-2034 et de préparer les levées de fonds pour établir une stratégie agile.

Pour les recettes fiscales, les perspectives sont stables pour 2026.

Les recettes d'investissement et la contribution des collectivités permettent de tabler sur un atterrissage de 30,5 millions d'euros pour 2025 et une augmentation d'environ 25 % pour l'année 2026, du fait des appels de fonds des conventions signées à date et acomptes des conventions à contractualiser en 2026.

Il n'est pas prévu d'utiliser la provision pour risques en 2026 mais de la mobiliser en revanche en 2027 pour limiter la rampe d'investissements.

Trois scénarios ont été élaborés se détaillant comme suit :

- **Le premier scénario** prévoit de reprendre la totalité de la provision en 2027 pour assurer la part de la SLNPCA et diminuer la part des collectivités sans emprunt en 2027 (premier emprunt en 2028).
- **Le deuxième scénario** propose d'utiliser partiellement cette provision en 2026 pour atteindre une contribution équivalente à celle de 2025, et diminuer la part des collectivités sans emprunt en 2027 (premier emprunt en 2028).
- **Le troisième scénario** enfin consiste à une utilisation partielle en 2026 et le solde en 2027 pour atteindre une contribution égale en 2026 et 2027 et assurer la part de la SLNPCA en 2027, avec un emprunt à prévoir en 2027.

C'est le premier scénario qui est proposé au présent débat d'orientation budgétaire après un échange avec les DGS des collectivités.

Après avoir rappelé la demande de la Métropole Aix-Marseille Provence concernant le lissage des contributions des collectivités dès 2026, la Vice-Présidente cède la parole aux administrateurs pour échanger sur les orientations budgétaires 2026 de la SLNPCA.

Madame André SAMAT prend la parole pour partager la préoccupation de la Métropole et s'associe à cette demande.

Il n'y a pas d'autres interventions des administrateurs.

Le Directeur général prend en compte la demande exprimée et indique que de nouvelles discussions seront engagées avec les collectivités pour valider le scénario à prendre en compte pour le budget primitif 2026 qui sera proposé au prochain conseil d'administration.

La Présidente propose de prendre acte du débat d'orientations budgétaires.

Point 7 : Conventions de partenariat entre les Sociétés des Lignes Nouvelles

La SLNPCA a été créée spécialement en 2022 par les collectivités afin de permettre de financer la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. C'est également le cas pour la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest entre Toulouse-Bordeaux et Dax mais aussi la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan sur le même corridor européen que nous.

Si ces projets ont des spécificités, la collaboration entre les établissements publics est un atout pour un partage d'expérience efficient.

La Vice-présidente cède la parole au Directeur général pour présenter cette convention de coopération.

Le Directeur général indique que trois établissements publics locaux ont été créés par ordonnance en 2022 en application de la loi LOM pour le financement des grands projets ferroviaires. Il s'agit de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Si chaque projet a des spécificités, les enjeux peuvent être communs à toutes les trois, ainsi qu'aux établissements publics et aux collectivités qui les soutiennent.

Le Directeur propose de formaliser une coopération existante entre les trois établissements publics, afin de promouvoir le partage d'expérience et les actions communes ponctuelles.

Mme Karine ALSTERS intervient pour émettre une vigilance et s'interroge sur les détails de cette convention. Elle demande quels seront les impacts en termes de gouvernance et de gestion financière, technique, humaine, et le nombre de réunions à prévoir. Elle souligne néanmoins l'intérêt de rallier les lignes nouvelles et de peser davantage auprès de l'Europe.

M. Gilles CIMA prend la parole également pour exprimer un point de vigilance. Si la démarche de partage d'expérience et de coopération entre les projets est pertinente et souhaitable, il est nécessaire d'analyser le sujet au cas par cas pour s'assurer qu'elle serve bien les intérêts de la SLNPCA et du projet LNPCA, notamment sur les enjeux de financement européen.

Le Directeur général répond qu'il s'agit d'un projet de convention portant plus sur une coopération technique que politique et que le conseil d'administration est appelé à se prononcer sur les principes et les modalités de cette coopération.

La gouvernance sera technique et organisée autour de groupes de travail deux à trois fois par an, sans implication des administrateurs des différents établissements publics.

Il ajoute qu'il s'agit d'une coopération technique, sans moyens financiers affectés. Elle permettra dans certains cas des économies grâce à la mutualisation des moyens, comme de faire appel à un expert du ferroviaire ou du juridique.

Le Directeur général précise que pour chaque collaboration à impact politique - par exemple une action européenne commune qui pourrait comporter des risques - l'avis des collectivités membres sera sollicité et pris en considération. De plus, il ne s'agira que d'actions ponctuelles pour ce qui concerne le lobby ou la communication et elles seront définies au cas par cas.

La Vice-présidente comprend qu'il n'y aura pas d'impacts financiers, ou de réunions en nombre mais que le projet de convention de coopération fera l'objet d'un bilan d'exécution présenté par le Directeur général pendant le conseil d'administration si des enjeux importants doivent être partagés. Le Directeur général confirme.

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

Vote pour : *Unanimité des présents.*

Vote contre : *Néant*

Abstention : *Néant*

Le Directeur général s'explique sur le report des deux rapports qui n'ont pas pu être abordés au cours du présent conseil d'administration.

La composition de la commission des marchés doit en effet faire l'objet d'une réflexion juridique complémentaire, avant la présentation d'un projet de délibération.

Le site Internet de la SLNPCA est bien avancé mais il apparaît nécessaire d'en partager le contenu auprès des collectivités avant d'être présenté au prochain conseil d'administration du 8 décembre prochain.

L'ordre du jour étant terminé, la séance est levée et la vice-présidente remercie l'assistance.

Fait à Marseille,
Le 13 octobre 2025

Madame Karine ALSTERS

Vice-présidente de la Communauté
d'agglomération Dracénie
Provence Verdon

Madame Laure-Agnès CARADEC

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

Registre de présence- Visio-conférence

Conseil d'administration du :

Lundi 13 octobre 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 Mme CARADEC
Département des Bouches du Rhône	Monsieur Thierry SANTELLI	Mandat Mme CARADEC
Département du Var	Madame Andrée SAMAT	Présente
Département des Alpes-Maritimes	Monsieur Charles-Ange GINESY	Excusé
Métropole Aix Marseille Provence	Madame Laure-Agnès CARADEC	Présente
Métropole Toulon Provence Méditerranée	Madame Geneviève LEVY	Mandat Mme SAMAT
Métropole Nice Côte d'Azur	Monsieur Louis NEGRE	Mandat M. SERRAT
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	Absent pour des raisons techniques
Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis	Monsieur Thierry OCCELLI	Présent
État	Monsieur MAMIS/M. TEISSIER	Excusé
SNCF Réseau	Monsieur Karim TOUATI	Présent
SNCF Gares & Connexions	Monsieur Stéphane LERENDU	Présent
SNCF Immobilier	Madame Fadia KARAM	Représentée par Gaelle Grasset
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 13 octobre 2025

Date de transmission de l'acte :

Date de réception de l'accusé de réception : 04/11/2025

Numéro de l'acte : 202530 ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 013-920979390-20251013-202530-AU

Date de décision : 13/10/2025

Acte transmis par : Folco LAVERDIERE ID

Nature de l'acte : Autres

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