

**Délibération n°2025 - 3 - 6
du conseil d'administration du 13 octobre 2025**

**Débat sur les orientations budgétaires 2026
de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**

EXPOSE DES MOTIFS

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.

L'article 3 de l'ordonnance précitée précise que le conseil d'administration délibère sur les budgets initiaux et rectificatifs de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

L'année 2025 a été marquée par des progrès significatifs avec notamment le lancement de travaux sur des opérations phares et la contractualisation de 4 nouvelles conventions de financement (plus deux présentées au conseil d'administration de ce jour) sécurisant ainsi la totalité du financement de la phase 1 du projet, de même que le financement de l'étape études avant-projet pour la phase 2 est sécurisée depuis 2023.

L'année 2026 sera marquée par une hausse des dépenses d'investissement en application des conventions signées et une contractualisation devant permettre le bon enchaînement de la phase 2 du projet dans un contexte budgétaire mouvant.

Pour ce qui concerne le fonctionnement, la SLNPCA a atteint sa taille cible en phase de développement avec l'arrivée en septembre 2025 de son Directeur Financier et se projette sur 2026 sur la préparation de sa stratégie d'endettement et la phase de levée de fonds.

Le conseil d'administration adopte la délibération suivante :

VU l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

VU le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

VU la délibération n°2024-4-1 du 06 décembre 2024 approuvant le budget primitif 2025 de la SLNPCA ;

VU la délibération n°2025-2-4 du 19 mai 2025 du conseil d'administration approuvant le rapport financier de l'exercice 2024 de la SLNPCA ;

VU la délibération n°2025-2-5 du 19 mai 2025 du conseil d'administration approuvant le budget supplémentaire 2025 de la SLNPCA ;

Article 1^{er}

Le conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur décide de prendre acte du débat sur les orientations budgétaires 2026 sur la base du rapport annexé à la présente délibération.

Article 2

La présente délibération sera transmise au Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et fera l'objet d'une publication.

Fait à Marseille

Le 13 octobre 2025

Monsieur Renaud MUSELIER,



*Président du Conseil d'administration de la
Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur*



Rapport sur les orientations budgétaires 2026

1. Contexte

L'année 2025 a été marquée par des progrès significatifs pour le projet tant concernant la concrétisation sur le terrain (cf. Section 2) que sur le plan de la contractualisation (cf. Section 3) :

- Sur le terrain, l'avancement se concrétise, notamment
 - o Lancement des travaux du pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport (dévoiement des réseaux existants) et obtention du permis de construire du nouveau bâtiment voyageur
 - o Réalisation des travaux de génie civil sur le site de remisage et maintenance de la Blancarde à Marseille
- Sur le plan de la contractualisation, on note notamment :
 - o l'obtention de 614 M€ d'autorisations d'engagement de l'Etat a permis à la SLNPCA d'engager des sommes équivalentes au travers de la signature de 4 nouvelles conventions de financement (deux autres sont soumises à la délibération du conseil d'administration du 13 octobre 2025). Le financement de la totalité de la phase 1 du projet devrait ainsi être sécurisé, de même que le financement de l'étape études avant-projet (AVP) de la phase 2 l'est depuis 2023.
 - o La finalisation des négociations concernant la convention particulière générale dont la signature par l'ensemble des membres doit être effective dans les prochaines semaines. Cette convention permettra notamment de rationaliser et simplifier les appels de fonds réalisés par la SLNPCA auprès de ses membres et améliorer la vision financière d'ensemble pour les collectivités.

Ces progrès ont été réalisés dans un contexte politique et économique mouvant amené à se poursuivre en 2026 :

- L'instabilité gouvernementale perdure à l'échelon national engendrant de l'incertitude sur les engagements budgétaires que l'Etat sera en mesure de sécuriser pour 2026 pour le projet
- Néanmoins les acteurs anticipent de fortes contraintes sur les budgets en 2026
 - o à l'échelon national dans un contexte de nécessaire réduction des déficits publics alors même que des investissements dans les secteurs régaliens doivent être accrus, et le coût de financement de l'Etat augmente (dégradation de la note souveraine de la France en septembre 2025)
 - o aux échelons locaux par répercussion
- A l'issue de la conférence Ambition France Transport lancée à Marseille en mai 2025 et dont les conclusions ont été rendues en juillet de la même année, le gouvernement a chargé le Conseil d'Orientation des Infrastructures de conduire la revue des grands projets d'infrastructure soutenus par l'Etat et potentiellement leur re-priorisation et replanification dans le temps. Cette revue devait être finalisée au cours du dernier trimestre 2025 dans la perspective d'une loi de programmation des infrastructures de transport et pourrait impacter le projet LNPCA

La SLNPCA est désormais en vitesse de croisière et se projette sur quelques enjeux clés pour 2026 qui vont impacter l'orientation budgétaire pour l'exercice à venir (cf. Section 4) :

- Depuis septembre 2025, la SLNPCA a atteint sa taille cible pour sa phase de développement (5 ETP sur une année pleine), avec l'arrivée de son Directeur Financier. Parmi les premiers chantiers clés de ce dernier figurent la stabilisation de la trajectoire financière de la Société, la définition de la stratégie d'endettement ainsi que la préparation des premières levées de fonds

- Après 2 années et demi de collecte, les recettes de la Société atteignent des niveaux en ligne avec les attentes initiales au global, avec des perspectives positives pour les années à venir. Leur produit tendanciel est de mieux en mieux appréhendé même s'il doit l'être davantage sur une des ressources.
- Parmi les enjeux clés de 2026 figurent :
 - o Contractualisation de nouvelles conventions en ligne avec les engagements budgétaires qui seront sécurisés par l'Etat et poursuite de l'exécution des conventions déjà signées dans une optique de respect du macro-calendrier du projet
 - o Poursuite de recherches opportunistiques de fonds européens (e.g. fonds pour la mobilité duale civile et militaire ; appel à projet à venir pour la Facilité de Prêt au Secteur Public dans le cadre du Mécanisme pour une Transition Juste) et poursuite du lobbying en vue de la préparation du prochain Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) post 2027, dans l'objectif de contribuer à atteindre la cible de 20% de financements européens pour le projet LNPCA
 - o Utiliser au mieux les ressources disponibles de la Société (y compris la provision constituée par l'excès de recettes d'exploitation et prévue dans le schéma initial de financement) afin d'aider les membres de la Société à maintenir leur capacité de soutien malgré les contraintes budgétaires auxquels ils sont soumis.
 - o Poursuivre l'outillage de la SLNPCA pour lui permettre de se préparer à ses échéances futures. Il s'agira notamment d'accroître l'effort sur les services de conseils juridiques et financiers (y compris risques de marché) ainsi que de renforcer la sécurité informatique de la Société

2. Avancement du projet de Ligne Nouvelle Provence Côté d'Azur et perspectives

Les études du projet LNPCA se poursuivent selon le calendrier initialement annoncé :

- Pour les travaux de phase 1, les études PROjet (PRO) se sont poursuivies courant 2025, et leurs livrables pour ce qui concerne les opérations à plus court terme sont attendus début 2026, afin de permettre le démarrage des travaux.
- Pour les travaux de phase 2, les études AVant Projet (AVP) se sont poursuivies en 2025 et doivent s'achever entre mi-2026 et fin 2026, ouvrant la voie aux études PROjet qui s'étendront de manière échelonnée jusque fin 2027 et jusque fin 2028.

Des premiers travaux indispensables, qui visent à assurer la libération des emprises et à préparer les chantiers, ont été engagés en parallèle courant 2025, et devraient se prolonger en 2026. Ainsi :

- Des sondages géotechniques ont été effectués sur les différentes emprises du projet, permettant notamment d'évaluer la qualité du sol. Une [carte interactive](#) a été mise en place par le maître d'ouvrage pour informer en continu sur les interventions en cours, et celles qui se réaliseront en 2026 ;
- Une évaluation des bâtis potentiellement à proximité du tracé de la traversée souterraine de Marseille (TSM) est en cours de réalisation ;
- des sondages pour repérer d'éventuelles traces de pollution sur les emprises ou bâtiments ayant vocation à être démolis sur l'ensemble du tracé sont toujours en cours. Des investigations seront poursuivies courant 2026 et permettront d'affiner les études et le planning des opérations
- les travaux de dévoiement de réseaux sont en cours sur Nice Aéroport ainsi que la construction du Marché d'Intérêt National provisoire requis pour permettre le déménagement des grossistes, la libération et la démolition des bâtiments situés sur les terrains accueillant la nouvelle gare et ses aménagements.

Des travaux de génie civil ont également été réalisés en 2025 :

- Sur le site de remisage et de maintenance de Blancarde, des travaux d'envergure (génie civil, voies et signalisation) ont eu lieu entre mars et l'été 2025 pour permettre d'accueillir les trains actuellement remisés sur le site des Abeilles à Marseille Saint Charles. Cette opération vise à pouvoir réaliser les opérations de libération nécessaires à la construction de l'extension souterraine de la gare.
- Les travaux de construction du bâtiment de la Cour des Pierres, un ouvrage qui permet la relocalisation des équipes SNCF préalablement situées sur l'emplacement de la future boîte gare, ont débuté en mars 2025, pour une livraison de l'immeuble attendue en juin 2026.

Un certain nombre d'autorisations administratives ont été obtenues en 2025 et d'autres doivent être déposées en 2026 :

- Sur le bloc fonctionnel de Marseille phase 1 :
 - o Le permis de construire de la Cour des Pierres a été obtenu
 - o Le permis de démolir des bâtiments « Abeilles » a été obtenu le 20/03/2025
- Sur le bloc fonctionnel de la Navette Toulonnaise :
 - o Le DDAE (Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale) a été déposé en juin 2025, avec un arrêté attendu au plus tard en juin 2026.
 - o Le dossier d'autorisation d'aménager de Carnoules sera déposé fin 2025
 - o Le permis de démolir de Saint Cyr sera déposé fin 2025, et le permis de construire en début 2026
 - o Le permis de construire valant permis de démolir sur la Pauline sera déposé en janvier 2026.
- Sur Nice Aéroport : les permis de construire pour la construction du nouveau bâtiment voyageur, d'un parking silo, d'un dépose-minute et d'une aire de livraison ont été obtenus le 21 juillet 2025.

Enfin, la concertation continue avec le public, en application des prescriptions de la DUP, se poursuit activement :

- En présence du garant de la Concertation désigné par la CNDP qui veille au droit à l'information et à la participation du public, le Collège des Acteurs (COLAC) s'est réuni en février 2025, et a permis de faire le point sur les étapes franchies depuis sa dernière réunion, fin 2023.
- Sur Nice Aéroport, le 1er Comité de suivi des travaux s'est tenu en septembre 2025 et a réuni les représentants de riverains ou d'associations les plus susceptibles d'être touchés par les premiers travaux qui doivent se dérouler sur la zone du futur Pôle d'Echanges Multimodal. Ce temps d'échange et de concertation vise à les tenir informés de l'avancement du chantier et à répondre à l'ensemble de leurs interrogations.
- En fonction des avancées du chantier, des Comités de suivi des travaux continueront à être organisés sur Nice Aéroport et seront mis en place sur les blocs fonctionnels de Marseille phase 1 et de la Navette Toulonnaise courant 2026.

3. Une contractualisation sécurisant le financement des travaux de la phase 1

Dans un contexte politique et budgétaire complexe à l'issue de la dissolution de l'Assemblée Nationale mi 2024, les partenaires du projet LNPCA sont parvenus à obtenir en fin de la même année les autorisations d'engagement de l'Etat nécessaires pour contractualiser la totalité des travaux de la phase 1, soit 614 M€. Au cours de l'année précédente, les autorisations d'engagement accordées, très en deçà des demandes, n'avait permis de financer que les études de projet, le foncier et les premiers travaux de phase 1. Ce résultat

pour 2025 est le fruit d'un lobbying des élus au plus haut niveau, notamment auprès du Premier Ministre, mais aussi d'un niveau de maturité du projet, avec la poursuite du rythme d'avancement des études en 2024 décidée par les partenaires avec la forte mobilisation des maîtres d'ouvrage.

Ainsi en 2025, pour être à la hauteur des décisions favorables de l'Etat, la SLNPCA a pris de nouveaux engagements à hauteur de 614 M€ ayant permis d'approver et signer les conventions de financement :

- des travaux de la gare de Nice Aéroport pour un montant total de 271 M€ ainsi que la provision pour risques commune de réalisation de la phase 1 pour un montant de 28 M€.
- des travaux de la navette toulonnaise pour un montant total de 347 M€
- des travaux pour les opérations de phase 1 de Marseille pour un montant total de 545 M€
- des études d'avant-projet et de projet du site de maintenance et de remisage de niveau 3 du corridor ouest à Avignon pour un montant total de 4.7 M€

Ces conventions représentent un montant d'engagement de 597 M€ pour la SLNPCA.

De nouvelles conventions sont proposées au conseil d'administration de la SLNPCA du 13 octobre 2025 pour les acquisitions foncières interSA du groupe SNCF et un avenant à la convention de travaux de Marseille pour les opérations relatives au site de maintenance et remisage d'Arenc qui n'avaient pu être intégrées.

Avec ces dernières conventions, le financement de la totalité de la phase 1 du projet LNPCA est ainsi sécurisé en 2025 (cf. tableau récapitulatif des montants et opérations contractualisés en annexe de ce rapport). L'enjeu est d'assurer le bon enchainement de la phase 2 dans le calendrier attendu avec des mises en service des aménagements dès 2032 et jusque 2035.

4. Les priorités de la SLNPCA pour l'année 2026

- **Mettre en œuvre les financements de la phase 1 contractualisés en 2025** et s'assurer du bon avancement des études de Projet et du bon enchainement des procédures, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des travaux afin de respecter le calendrier prévu, dans un contexte d'élections pour les communes et les intercommunalités.
- **Assurer le bon enclenchement de la phase 2 du projet**, dans un contexte d'incertitude budgétaire et d'élection des exécutifs locaux. Il s'agira notamment d'obtenir les autorisations d'engagement de l'Etat nécessaires à l'engagement des études de projet de phase 2 mais aussi les acquisitions foncières pour Bassens à Marseille et pour la navette azuréenne afin de sécuriser les emprises et leur coût. Il s'agira également de contractualiser le financement de premiers travaux de la phase 2 nécessaires à la sécurisation de cette phase.
- **Poursuivre le lobbying européen** et se positionner sur toutes les opportunités de financement qui se présenteront en 2026. Il s'agira en effet de maintenir et accélérer les actions coordonnées pour renforcer la dimension transfrontalière du projet LNPCA et obtenir un règlement de financement du Mécanisme d'Interconnexion en Europe 2028-2034 favorable au projet, en inscrivant la liaison Marseille – Gênes dans les sections transfrontalières prioritaires et l'ouverture du financement aux travaux des Pôles d'Echanges Multimodaux. L'évolution du

projet de règlement est en effet nécessaire pour pouvoir financer la fin des travaux de phase 1 et les travaux de phase 2. La SLNPCA se mobilisera également sur la réponse aux appels à projets européens en 2026, notamment les appels « reflow », généraux, axés sur la mobilité duale civile – militaire ou encore dans le cadre du Fonds de Transition Juste

- **Préparer la phase de levée de dette pour le financement de la SLNPCA**, en définissant et en validant avec les collectivités membres en 2026 la stratégie de financement la plus pertinente au regard des spécificités du projet, du calendrier des investissements et des conditions d'accès aux prêts dans un contexte d'incertitude sur leur évolution à moyen et long terme. La levée de dette est prévue pour 2027-2028. Pour atteindre cet objectif, la SLNPCA se dotera dès le début de l'année des outils nécessaires pour affiner la stratégie puis la mettre en œuvre.

5. Prévisions budgétaires 2026

L'année 2026 est la 4^{ème} année de plein exercice de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Elle doit être marquée par une nouvelle montée en charge des investissements de l'établissement public pour assurer les besoins pour la réalisation du projet, notamment la phase 1 mais aussi la préparation des prochaines étapes de la phase 2. Cependant, cette montée en puissance sera bien moins importante qu'en 2027 qui marquera un saut d'investissement pour la SLNPCA.

Cette trajectoire est importante pour les orientations budgétaires de l'établissement public.

Recettes d'exploitation :

- Constituées des deux taxes affectées à la SLNPCA, la Taxe Additionnelle à la Taxe de Séjour (TATS) et la Taxe sur les locaux de Bureaux, de Commerces, de Stockage et Surfaces de stationnement (TSBCS)
- Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 44M€
- Perspective 2026 : tendance stable
 - o Stabilité des ressources fiscales dont dispose la SLNPCA depuis 2023
 - o TATS :
 - L'effet prix est difficile à mesurer car il dépend du relèvement ou non du tarif de la taxe de séjour par les collectivités qui ont instauré une taxe de séjour, sachant que ces derniers sont plafonnés réglementairement selon les types d'hébergement
 - L'effet volume est difficile à appréhender également et est lié aux nombres de nuitées d'hébergement des visiteurs. On constate que (1) la part du tourisme dans la PIB est relativement stable d'une année sur l'autre, et (2) les recettes provenant de l'hébergement des visiteurs ont une tendance à la hausse. Il n'apparaît pas déraisonnable d'utiliser les prévisions de croissance du PIB comme un proxy. On peut ainsi imaginer qu'en volume la TATS croisse comme le PIB français (prévision Banque de France à 1% pour 2026) dont les prévisions sont plus faibles que le PIB mondial (prévision Banque Mondiale à +2.4% pour 2026)
 - o TSBCS :
 - L'effet prix est aisé à appréhender puisque la loi prévoit une évolution du tarif en fonction de l'IPC hors tabac (prévision Banque de France +1.4% pour 2026)

- L'effet volume est en revanche plus difficile à appréhender. La TSBCS est une taxe nouvellement créée dans les départements du Var, des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes et possède un court historique de collecte qui a été en-deçà des attentes pour les deux années passées. La Société conduit un travail avec son AMO financier pour renforcer sa connaissance du gisement de cette taxe dont l'application connaît de nombreuses exceptions.

Recettes d'investissement :

- Constituées (1) d'éventuels emprunts, (2) d'une éventuelle utilisation de la provision pour risques constituées au cours des exercices passés, (3) des contributions des membres de la SLNPCA en subvention d'équipement et (4) d'opérations d'ordre entre section
- (1) Emprunts : la Société ne prévoit pas de recourir à l'emprunt en 2026
- (2) éventuelle utilisation de la provision pour risques constituée au cours des exercices passés qui était de 49,3 M€ à la clôture de l'exercice 2024 : la Société propose une reprise de provision en 2027
 - Compte tenu de la trajectoire des dépenses d'investissement de la SLNPCA qui va connaître un saut significatif à partir de 2027, plusieurs scenarii ont été étudiés pour utiliser la provision constituée pour lisser le pic de contribution pour les membres tout en restant dans le schéma de financement de la SLNPCA agréé (i.e. dépenses d'investissement de la SLNPCA couverte à part égale par ses recettes propres et les contributions de ses membres)

Les 3 scénarios proposés aux collectivités sont les suivants :

- Sc.1 : 100% de la provision reprise en 2027 pour assurer la part SLNPCA et diminuer la part des collectivités sans emprunt en 2027
- Sc. 2 : Utilisation partielle en 2026 pour atteindre iso-contribution par rapport à 2025 et utilisation du solde en 2027 pour assurer la part SLNPCA et diminuer la part des collectivités sans emprunt en 2027
- Sc.3 : Utilisation partielle en 2026 et utilisation du solde en 2027 pour atteindre iso-contribution en 2026 et 2027 par rapport à 2025 et assurer la part SLNPCA en 2027 avec emprunt en 2027
 - L'orientation proposée consiste à limiter la rampe de 2027 en reprenant la totalité de la provision constituée à fin 2025 (soit c. 65.5M€) cette année-là, tout en rattrapant sur 2028-2030 la moindre contribution des membres sur l'année 2027 du fait de la reprise de provision. Il s'agit du scénario 1.
- (3) contribution des membres de la SLNPCA : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 30.5 M€ (incluant c. 8M€ de reste à réaliser 2024)
 - Elles correspondent par construction à la moitié des dépenses d'investissements pour le projet LNPCA. Elles sont régies par la convention particulière générale dont la signature par l'ensemble des membres est attendue dans les prochaines semaines
 - Elles devraient augmenter de c. 25% en 2026 par rapport à 2025 (chiffrage à affiner avec les maîtrises d'ouvrage)
- (4) opérations d'ordre entre sections : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 25M€
 - Elles correspondent par construction au transfert des recettes d'exploitations permettant d'équilibrer la section d'investissement après prise en compte des ressources (1) à (3)

- Par construction, elles devraient également augmenter de c. 25% en 2026 par rapport à 2025

Dépenses d'exploitation :

- Charges à caractère général : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 0.233 M€
 - Parmi les éléments marquants pour 2026 on peut citer notamment :
 - Conseil juridique. La Société lancera au dernier trimestre 2025 un marché d'assistance juridique qui comportera un volet significatif de conseil emprunteur/émetteur dont le but sera d'assister la SLNPCA dans ses levées de fonds dans la forme et le timing sera à définir ultérieurement.
 - Conseil(s) financier(s), notamment risque de marché et notation. La SLNPCA pourrait lancer en 2026 de nouveaux marchés pour (1) s'ajourndre des services spécialisés notamment pour appuyer la définition d'une stratégie de couverture afin de maîtriser le risque de taux de marché et (2) préparer la notation financière de la Société qui serait nécessaire en cas d'émission obligataire publique
 - Dépenses informatiques en hausse correspondant à la mise en place du plan de sécurité informatique défini en 2025 suite à l'audit conduit par la Société
 - Budget formation en hausse afin de permettre aux salariés de la SLNPCA d'acquérir de nouvelles compétences en lien avec leurs fonctions en sein de la Société
- Charges de personnel et frais assimilés : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 0.431 M€
 - 2026 sera la première année pleine durant laquelle la SLNPCA a atteint sa taille cible de sa phase de développement (5 ETP), ce qui mécaniquement aura un effet haussier sur ce poste
- Autres charges de gestion courante : tendance stable
- Dépenses financières : la Société n'ayant pas recours à l'emprunt ne prévoit pas de dépenses financières en 2026
- Autres dépenses réelles d'exploitation, notamment la dotation aux amortissements aux dépréciations et aux provisions : tendance à la baisse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 16.1 M€
 - Cela correspond en grande partie à la provision constituée par les excès de recettes d'exploitation
 - Par construction, il est attendu que la dotation baisse significativement, notamment du fait de l'augmentation significative des dépenses d'investissement
- Dépenses d'ordre d'exploitation : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 27M€
 - Cela correspond en majeure partie aux opérations d'ordre entre sections
 - Par construction, il est attendu que ces dépenses d'ordre augmentent à concurrence des recettes d'ordre

Dépenses d'investissement :

- Dépenses d'équipement : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 14 k€
 - L'augmentation prévisible est notamment liée à la mise en place du plan de sécurité informatique qui nécessitera soit l'achat de logiciel soit l'achat d'équipements informatiques supplémentaires
- Dépenses pour compte de tiers : tendance à la hausse
 - Rappel prévision d'atterrissement 2025 : 50 M€

- Il s'agit de la part SLNPCA des dépenses liées à l'avancement du projet (i.e. appels de fonds des maîtres d'ouvrage, réalisés en euros courant selon hypothèses d'inflation agréées avec les maîtres d'ouvrage). Ces dépenses sont liées aux conventions de financement déjà en vigueur ainsi que les conventions de financement qui seront signées au cours de l'exercice suivant (notamment paiement d'acomptes à hauteur de 5% à agréer avec les Maîtres d'Ouvrage puisque la convention-cadre de financement du projet des phases 1&2 prévoit que les conventions de financement prévoient des acomptes de 20%)
- Ces dépenses pourraient s'établir à un niveau aux alentours de 75M€. Le niveau prévisible est encore en cours de calage et pourra être supérieur ou inférieur et dépend notamment des AE 2026 que l'Etat parviendra à sécuriser

Annexe : récapitulatif des opérations et montants contractualisés à date

Année	Convention	Coût total (€ courants)	REPUBLIC FRANÇAISE Ministère de l'Énergie	La Société de la Ligne nouvelle Providence Côte d'Azur
2023	Etudes de niveau avant-projet phase 1	30 200 000,00 €	15 100 000,00 €	7 612 911,13 €
2023	Etudes de niveau avant-projet phase 2	100 580 000,00 €	50 290 000,00 €	33 533 734,09 €
2023	Acquisitions foncières anticipées de phase 1&2	6 000 000,00 €	2 000 000,00 €	3 200 000 €
	Total 2023	136 780 000,00 €	67 390 000,00 €	41 146 645,22 €
2024	Reprise des études AVP de Nice Aéroport	1 525 000,00 €	762 500,00 €	762 500,00 €
2024	Compléments études AVP 13/83	559 170,00 €	279 585,00 €	279 585,00 €
2024	Études de projet et travaux Abeilles et Blancarde + travaux préparatoires (CFI n°1)	43 056 387,00 €	21 528 193,50 €	21 528 193,50 €
2024	Études de projet et passation marchés de travaux Navette Toulonnaise et provision pour risques phase 1 (CFI n°2)	31 722 329,00 €	15 861 164,50 €	15 861 164,50 €
2024	Études de projet et passation marchés de travaux Gare Nice Aéroport (CFI n°3)	18 960 293,00 €	9 480 146,50 €	9 480 146,50 €
2024	Études de projet et passation marchés de travaux Marseille Surface (CFI n°4)	30 107 592,00 €	15 053 796,00 €	15 053 796,00 €
2024	Acquisitions foncières de phase 1 (CFI n°5)	52 227 746,00 €	27 113 873,00 €	25 113 873,00 €
2024	Premiers travaux (CFI n°6)	32 536 874,00 €	16 268 437,00 €	16 268 437,00 €
	Total 2024	210 695 391 €	106 347 696 €	104 347 696 €
2025	Travaux gare Nice Aéroport (CFI n°7)	271 208 564,00 €	135 604 282,00 €	135 604 282,00 €
2025	Travaux Navette Toulonnaise (CFI n°8)	347 430 835,00 €	173 715 417,50 €	173 715 417,50 €
2025	Travaux Marseille Surface (CFI n°9)	545 263 347,00 €	272 631 673,50 €	272 631 673,50 €
2025	AVP-PRO SMR Avignon	4 705 351,00 €	2 352 675,50 €	2 352 675,50 €
	Total 2025	1 168 608 097 €	584 304 049 €	584 304 049 €
	Provision pour risques - conception phase 1	5 795 082 €	2 897 541 €	2 897 541 €
	Provision pour risques - réalisation phase 1	28 365 918 €	14 182 959 €	14 182 959 €
	Total général	1 550 244 488 €	775 122 244 €	746 878 889 €

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte :

Débat sur les orientations budgétaires 2026 de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Date de transmission de l'acte :

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

Numéro de l'acte : 202536 ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 013-920979390-20251013-202536-DE

Date de décision : 13/10/2025

Acte transmis par : Folco LAVERDIERE ID

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 7. Finances locales
7.1. Decisions budgétaires