



## **Délibération n°2026-1-6 du conseil d'administration du 11 mars 2026**

### **Rapport n°3 sur la situation de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur année 2025**

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

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

L'année 2025 est la 3<sup>ème</sup> année de plein exercice de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) qui a atteint sa taille cible en période de développement et compte 5 ETP (équivalents temps plein) depuis le 1er septembre 2025 et l'arrivée du Directeur Financier. Son organisation resserrée est pleinement focalisée sur sa mission principale de porter le financement des collectivités membres, en partenariat avec l'Etat et l'Union européenne, tout en maintenant un dialogue exigeant avec les maîtres d'ouvrage qui réalisent le projet LNPCA.

En dépit du contexte budgétaire et l'instabilité politique nationale, l'Etat, la SLNPCA, ses membres et les maîtres d'ouvrage ont fait, à nouveau, en 2025, la démonstration que le projet LNPCA continue d'avancer sur des bases coopératives et conformément au calendrier de réalisation prévu. Le volontarisme des collectivités membres de l'établissement public contribuent à maintenir cette dynamique du projet et le respect des échéances attendues par les acteurs des territoires.

La sécurisation du financement des travaux de la phase 1 a été assurée à travers 5 nouvelles conventions de financement pour un investissement total de 1.2 Mds€. Les dépenses réalisées par la SLNPCA pour la réalisation du projet LNPCA s'élève à 44 M€, en forte hausse par rapport à l'année 2024 avec 25 M€.

Pour assurer la part de financement de la SLNPCA, une nouvelle convention particulière a été mise en place en 2025 pour simplifier et améliorer la visibilité pluriannuelle des contributions des collectivités qui ont contribué à hauteur d'environ 29 M€ au financement en 2025. Les recettes fiscales sont en progression et atteignent près de 44 M€. Des financements européens ont été obtenus cette année et la démarche de lobby s'est amplifiée

avec des résultats significatifs à travers notamment l'inscription de la section Marseille – Gênes comme prioritaire pour le futur mécanisme européen de financement des infrastructures. La SLNPCA a aussi mobilisé en 2025 un dispositif d'accompagnement par la branche conseil de la Banque Européenne d'Investissement pour optimiser les financements européens et préparer dans les meilleures conditions les prochaines démarches de recherche de financement externe.

L'année 2025 a été enfin marquée par une démarche de reprofilage des contributions des collectivités membres à mettre en œuvre en 2026, 2027 et 2028 pour prendre en compte leurs contraintes budgétaires mais aussi la préparation de la structuration et la recherche de financement externe à mobiliser dès 2027.

La SLNPCA a enfin été à la manœuvre pour accompagner la mise en œuvre de la communication pour rendre visible le projet auprès du grand public et des élus locaux pour une année 2025 marquée par le démarrage des premiers travaux.

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 ;

**Article 1<sup>er</sup>**

Le rapport n°3 sur la situation de l'établissement public et l'exercice de ses missions pour l'année 2025 présenté par le directeur général et les observations du conseil d'administration, annexés à la présente délibération, sont approuvés.

**Article 2**

Le rapport et les observations seront transmises aux collectivités membres de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ainsi qu'au Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

**Article 3**

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 11 mars 2026

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes. The signature is positioned centrally on the page.

**Monsieur Renaud MUSELIER,**

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



**Rapport n°3  
sur la situation  
et l'exécution des  
missions**

**2025**

## La SLNPCA : la force en commun des collectivités unies

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. Ce projet du siècle en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont les phases 1 & 2 consistent à restructurer et moderniser les gares et le réseau ferroviaire existants, est un véritable facilitateur des déplacements du quotidien au sein des trois métropoles régionales, Marseille, Toulon, Nice et entre elles mais aussi un trait d'union ferroviaire des grandes villes et régions méditerranéennes, de l'Espagne à l'Italie

Fin 2025, la SLNPCA regroupe et compte pour administrateurs onze collectivités territoriales cofinanceurs du projet LNPCA : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements des Bouches du Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur et les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse et Sophia Antipolis.

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

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

*Ce rapport n°3 a été présenté par le directeur général au conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 11 mars 2026. Ce dernier n'a pas fait d'observation sur celui-ci.*



*Dévoilement de l'opération « Nice Aéroport », un événement marquant de l'année, le 19 juin 2025*

# 01

## **Avancement du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**

# Contexte général de l'année 2025

L'année 2025 a été marquée par une instabilité gouvernementale sur fond de discussions budgétaires âpres et longues à l'échelon national. Même si les déficits publics en France ont décliné en 2025 par rapport à 2024, ils restent à des niveaux très élevés se situant dans le haut de la fourchette en Europe.

Ces niveaux de déficits couplés aux difficultés politiques à s'accorder sur une trajectoire budgétaire assainie n'ont pas manqué d'être sanctionnés par les marchés (le coût de la dette française est aujourd'hui supérieur à celui de la dette espagnole et à peine moins élevé que les dettes grecque et italienne) et les agences de notation (nouvelle dégradation en septembre 2025 par Moody's et Fitch).

En ricochet, le coût de la dette des collectivités a eu tendance à augmenter également et s'est couplé, pour certaines d'entre elles à de fortes tensions sur les recettes. Cette situation a un impact budgétaire et financier, à des degrés divers, sur les collectivités membres de la SLNPCA.

Malgré ce contexte général, les collectivités membres de l'établissement public très volontaristes pour faire aboutir le projet LNPCA ont su se mobiliser de manière unitaire pour sécuriser en 2025 le financement de la phase 1 du projet, aux côtés de l'Etat qui a tenu ses engagements et avec l'appui de l'Union européenne.

Concernant les grands projets d'infrastructures et notamment ferroviaires, l'année 2025 a été marquée par la Conférence Ambitions France Transport lancée en mai par le Ministre des Transports, Philippe Tabarot, dont le rapport rendu au début de l'été a proposé de prioriser les investissements dans la performance et la résilience des infrastructures ferroviaires existantes.

Suite à la Conférence, il a été demandé au Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) de définir une nouvelle priorisation des projets de développements du réseau ferroviaire afin que ceux-ci ne se fassent pas au détriment des investissements nécessaires dans le réseau existant.

Le COI a initié ses travaux qui devraient se poursuivre jusqu'à la fin du premier trimestre 2026. Le gouvernement a lancé la préparation d'une loi-cadre sur les transports dans la foulée de la Conférence Ambitions France Transports afin d'en mettre en œuvre les conclusions. Le processus législatif de cette loi a été initié au cours du premier trimestre 2026 également avec la volonté d'une adoption avant l'été 2026. Le gouvernement envisage ensuite une loi de programmation des infrastructures de transport, sur la base des travaux du COI, pour l'année 2027.

# Avancement des études

## Pour la phase 1

Les études se sont poursuivies courant 2025 pour la phase 1 avec :

### Sur le Corridor Ouest de Marseille



La reprise de quelques études avant-projet (AVP) à Saint-André pour une meilleure intégration du projet urbain et du parking P+R  
*Voté en COTEC du 26/09/25*



La poursuite des études de projet (PRO)  
*Livraisons attendues au plus tard en 2027*

### Au sein de la Navette Toulonnaise



Le démarrage des études PRO

*En Juin 2025 pour Saint-Cyr  
En octobre 2025 pour Carnoules, Toulon, La Pauline et la suppression des 3 TVP*

### À Nice Aéroport



La livraison des études PRO

*En octobre 2025*

## Pour la phase 2

Les études de la phase 2, qui ont débuté dès 2023, se sont prolongées tout le long de l'année 2025 et ont pu donner lieu aux **premiers rendus des APS** (Avant-Projet-Sommaire) sur la future gare de Marseille-Saint-Charles :

- En juillet 2025 : de la Galerie Crimée (galerie sous les voies permettant la connexion du nouveau terminal voyageurs avec l'ensemble des quais de surface mais aussi assurant une liaison traversante entre une nouvelle entrée de gare depuis la rue Honnorat au nord et le parvis de la future extension de Marseille Saint Charles côté boulevard Voltaire au sud) et de la descenderie Métro
- En décembre 2025 : de la boîte gare, des émergences et paysages.

**Les études d'AVP se poursuivent également pour la Navette Azurée** (livraison prévue S2 2026), notamment pour la création d'une nouvelle gare TER à Cannes la Bocca, la restructuration de la gare de Cannes Centre et la bifurcation de la ligne Cannes – Grasse.

## Pour le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) d'Avignon

La convention de financement n°11, relative aux études avant-projet (AVP) et projet (PRO) du SMR d'Avignon a été signée le 10 décembre dernier par l'Agence de financement des Infrastructures de transport France (AFIT France), la SLNPCA et la Région Sud, maître d'ouvrage de l'opération. Ce nouveau SMR est rendu nécessaire par les séparations des flux ferroviaires à l'est et à l'ouest de Marseille Saint Charles, qui rendent incompatible, à l'horizon de 2030, la maintenance d'une partie du parc dédié aux circulations vers l'ouest de Marseille (Miramas, Arles, Avignon), actuellement opérée à Marseille Blancarde.

La participation du projet LNPCA a été établie à 78% du montant des études AVP-PRO, par référence à la proportion des coûts de travaux inclus au programme LNPCA, et estimée à 4 010 025 €<sup>2020</sup>. **Les études des AVP sont en cours depuis mi-2025**, les livrables sont attendus pour le deuxième semestre **2026**.

# Avancement des travaux

## À Marseille

- Les travaux de construction du nouveau bâtiment de la Cour des Pierres, permettant la relocalisation des activités SNCF délogées pour les besoins du Projet, ont débuté en mars 2025 et se poursuivront jusqu'au T2 2026.

- Les travaux sur le site de maintenance de Marseille Blancarde **ont été réalisés** (étape 1 de l'opération LNPCA « Blancarde »). Ces travaux visent à permettre le stationnement des trains jusqu'ici garés sur le plateau des Abeilles à Marseille Saint-Charles et ainsi **libérer l'espace nécessaire au creusement et à la réalisation de la boîte gare souterraine** (phase 2 LNPCA). Les travaux ont fait l'objet de la première opération « coup de poing » (OCP) du projet qui s'est déroulée avec succès les 14 et 15 juin (d'une durée de 24h) pour réaliser des interventions sur la caténaire et les appareils de voie tout en limitant les effets sur le reste du réseau ferroviaire. **Les nouveaux aménagements ont été mis en service le 14 décembre 2025.**

- **Des sondages géotechniques** ainsi que des **diagnostics des bâtiments**

situés à proximité du tracé envisagé pour la traversée souterraine de Marseille ont été effectués permettant notamment d'évaluer la qualité du sol et 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.

+ 120  
sondages  
géotechniques



- Les travaux de **démolition et de libération du Plateau des Abeilles**, débutés en octobre 2025 se sont poursuivis.

# Avancement des travaux

## Au sein de la Navette Toulonnaise

- Le territoire du Var se prépare pour accueillir les premiers travaux : les rendez-vous ont été pris pour les **visites de terrain avec l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP)** pour les premiers diagnostics archéologiques à Saint-Cyr et la Pauline en fin d'année 2025.
- Les permis d'aménager sur Carnoules, de démolir sur Saint-Cyr et de construire sur Saint-Cyr et la Pauline sont également en cours d'élaboration par les maîtres d'ouvrage.



Évènement de dévoilement des travaux de la navette toulonnaise le 16 mai 2025

# Avancement des travaux

## Au sein de la Navette Azurée

- À Nice Aéroport, la **construction du Marché d'Intérêt National (MIN) provisoire par la Métropole Nice Côte d'Azur a démarré en octobre 2025**, suite au permis de construire obtenu en septembre 2025. Cette opération a permis le déménagement des grossistes au premier trimestre 2026, puis la démolition des bâtiments du MIN actuel par l'EPA de la Plaine du Var dans la foulée, pour construire ensuite le parking silo de la nouvelle gare.

- Les 2 permis de construire pour la construction du nouveau bâtiment voyageurs, d'un parking silo, d'une dépose-minute et d'une aire de livraison de la future gare de Nice Aéroport ont été obtenus le **21 juillet 2025**.



*Construction du MIN provisoire de Nice*

- Les acquisitions de données se sont quant à elles multipliées pour accueillir les opérations de la phase 2 dans les Alpes-Maritimes : sondages géotechniques, piézomètres, relevés pollution, diagnostic pyrotechnique, relevés topographiques, diagnostic plateforme (type panda), mesures acoustiques et vibratoires, relevé qualité de l'air, inventaires écologiques, etc.



© AREP

*Le dépôt du PC de la nouvelle gare de Nice Aéroport a été obtenu en juillet 2025*

# Maîtrise foncière

La bonne maîtrise foncière du Projet constitue une étape préalable et charnière pour la LNPCA. Tout retard dans ce domaine est susceptible d'entraîner des décalages de calendrier et/ou des surcoûts. Il s'agit donc d'un sujet suivi avec une attention particulière par l'ensemble des partenaires. Dans un objectif de maîtrise des coûts du projet et de limitation de la consommation foncière, les principes suivants demeurent la base de la stratégie foncière :

- **Emprises définitives nécessaires au projet** : acquisition par SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ;
- **Emprises chantier** : recours, dans la mesure du possible, à des occupations précaires et temporaires.

Afin de respecter le calendrier du projet, les négociations amiables — toujours privilégiées — sont menées en parallèle des procédures d'expropriation. Celles-ci constituent un ultime recours dans un calendrier contraint, propre à un projet d'utilité publique tel que le projet LNPCA.

L'année 2025 marque le démarrage effectif des premières négociations foncières du Projet.

## Dans les Bouches-du-Rhône

L'année 2025 a débuté par le lancement de la phase administrative de l'expropriation, comprenant notamment l'enquête parcellaire n° 1 dans les Bouches-du-Rhône, qui s'est déroulée du 20 février au 11 mars. Cette enquête avait pour objectif d'identifier l'ensemble des propriétaires, publics ou privés, des parcelles concernées par le Projet.

Elle a abouti à la saisine de la Préfecture en vue de l'obtention de l'arrêté de cessibilité fin 2025. Les mémoires-valeur et les offres correspondantes ont également été transmis au cours du mois de décembre 2025.

En parallèle, les maîtres d'ouvrage ont poursuivi les recherches de solutions de relocalisation pour les entreprises impactées par le Projet.

Concernant les emprises temporaires, la saisine de la Préfecture pour obtenir un arrêté permettant l'occupation temporaire a également été réalisé en fin d'année 2025.

Pour la phase 1

**161 500m<sup>2</sup>**

D'emprises à maîtriser



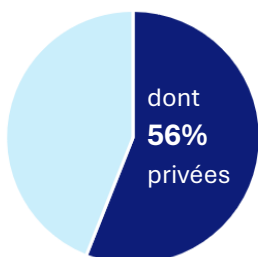
# Maîtrise foncière

## Dans le Var

L'enquête parcellaire n°1 dans le territoire du Var s'est déroulée du 3 au 18 mars 2025 dans les communes de Saint-Cyr-sur-Mer, la Garde et la Crau. La saisine de l'arrêté de cessibilité a été faite en novembre 2025. Une enquête complémentaire a été effectuée du 26 novembre 2025 au 12 décembre 2025.

75

unités foncières à acquérir



73 000m<sup>2</sup>



100% d'accord sur les mesures compensatoires à effectuer

## Dans les Alpes-Maritimes

Pour les travaux de phase 1, un accord sur le foncier a été trouvé et finalisé courant 2025 avec les acteurs publics concernés par la gare de Nice Aéroport. Il s'est concrétisé par la signature d'une promesse de vente début 2026.

Les premières études permettant d'analyser le foncier envisagé pour la phase 2 ont débuté en 2025.

## Maîtrise du foncier ferroviaire au sein du groupe SNCF

Si les acquisitions et emprises de chantier sont gratuites entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour les besoins du Projet, certaines emprises doivent néanmoins être acquises auprès d'autres filiales du groupe SNCF, et notamment auprès de SNCF Voyageurs en tant qu'opérateur de transport ferroviaire. Ces acquisitions ont fait l'objet d'analyses très poussées, dans le but de limiter l'impact financier pour les cofinanceurs. Après plusieurs mois d'analyses et de négociations, qui ont conduit à exclure certaines emprises du périmètre de la convention, **un accord a été trouvé et s'est concrétisé par la signature de la CFI n°10 le 16/12/2025.**

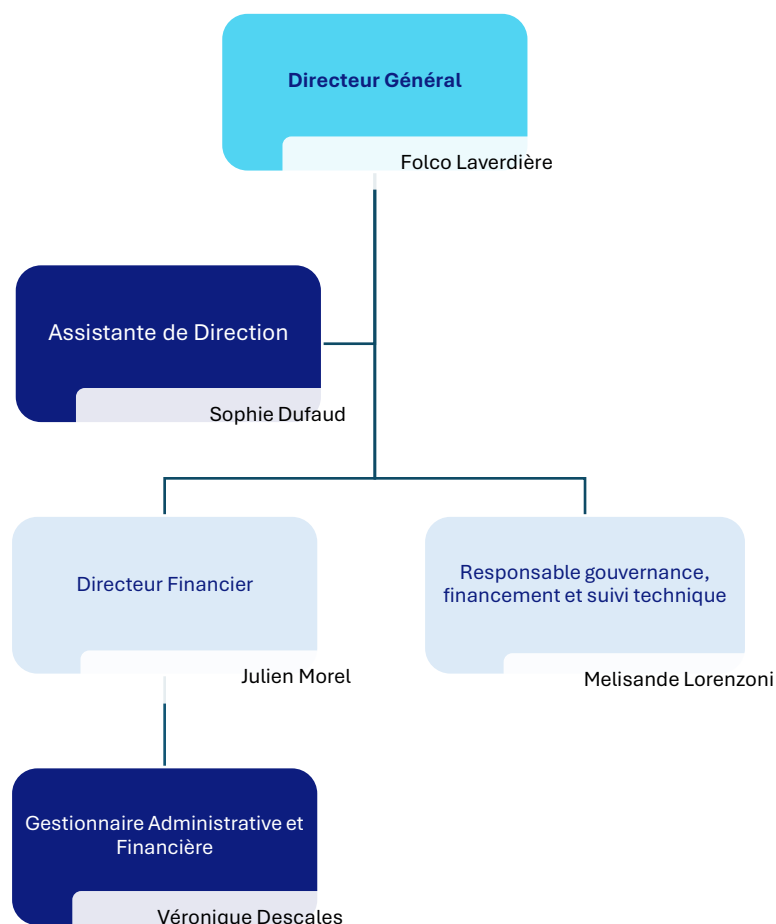
# 02

## Activités et résultats obtenus

# Fonctionnement de la SLNPCA

Les effectifs de la SLNPCA ont atteint leur taille cible en période de développement et comptent 5 ETP (équivalents temps plein) depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2025 et l'arrivée du Directeur Financier.

L'organigramme de la SLNPCA traduit une organisation resserrée pleinement focalisée sur sa mission principale de porter le financement des collectivités membres, en partenariat avec l'Etat et l'Union européenne, tout en maintenant un dialogue exigeant avec les maîtres d'ouvrage qui réalisent le projet LNPCA.





# Plan contractuel et recettes

## Contractualisation de nouveaux financements et engagements pluriannuels

En dépit du contexte budgétaire rappelé précédemment, la SLNPCA, ses membres, l'Etat et les maîtres d'ouvrage ont fait la démonstration que le projet LNPCA avance sur des bases coopératives et consensuelles au service des territoires, avec la volonté de respecter le calendrier de réalisation prévu.

Ces efforts se sont naturellement traduits par un engagement sans précédent de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, comme des collectivités à travers la SLNPCA, permettant de boucler le financement de la phase 1 en **sécurisant près de 1.2 milliard d'euros additionnels pour la réalisation des travaux.**

La SLNPCA, l'Etat et les maîtres d'ouvrage ont transformé cet engagement en préparant, négociant et exécutant 5 nouvelles conventions de financement au cours de l'année 2025. **Au total, c'est ainsi près de 1.6 milliard d'euros qui a été sécurisé depuis 2023.**

| Année | Convention   | Coût total             | <br>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE | <br>Société de la ligne nouvelle |
|-------|--|------------------------|---|---|
|       |  | (€ courants)           |   |   |
| 2023  | Etudes de niveau avant-projet phase 1  | 30 200 000 €           | 15 100 000 €  | 7 612 911 €   |
| 2023  | Etudes de niveau avant-projet phase 2  | 100 580 000 €          | 50 290 000 €  | 33 533 734 €  |
| 2023  | Acquisitions foncières anticipées de phase 1&2   | 6 000 000 €            | 2 000 000 €   | 3 200 000 €   |
|       | <b>Total 2023</b>  | <b>136 780 000 €</b>   | <b>67 390 000 €</b>   | <b>41 146 645 €</b>   |
| 2024  | Reprise des études AVP de Nice Aéroport  | 1 525 000 €            | 762 500 €   | 762 500 €   |
| 2024  | Compléments études AVP 13/83   | 559 170 €              | 279 585 €   | 279 585 €   |
| 2024  | Études de projet et travaux Abeilles et Blancarde + travaux préparatoires (CFI n°1)                              | 43 056 387 €           | 21 528 194 €  | 21 528 194 €  |
| 2024  | Études de projet et passation marchés de travaux Navette Toulonnaise et provision pour risques phase 1 (CFI n°2) | 31 722 329 €           | 15 861 165 €  | 15 861 165 €  |
| 2024  | Études de projet et passation marchés de travaux Gare Nice Aéroport (CFI n°3)                                    | 18 960 293 €           | 9 480 147 €   | 9 480 147 €   |
| 2024  | Études de projet et passation marchés de travaux Marseille Surface (CFI n°4)                                     | 30 107 592 €           | 15 053 796 €  | 15 053 796 €  |
| 2024  | Acquisitions foncières de phase 1 (CFI n°5)  | 52 227 746 €           | 27 113 873 €  | 25 113 873 €  |
| 2024  | Premiers travaux (CFI n°6)   | 32 536 874 €           | 16 268 437 €  | 16 268 437 €  |
|       | <b>Total 2024</b>  | <b>210 695 391 €</b>   | <b>106 347 696 €</b>  | <b>104 347 696 €</b>  |
| 2025  | Travaux gare Nice Aéroport (CFI n°7)   | 271 208 564 €          | 135 604 282 €   | 135 604 282 €   |
| 2025  | Travaux Navette Toulonnaise (CFI n°8)  | 347 430 835 €          | 173 715 418 €   | 173 715 418 €   |
| 2025  | Travaux Marseille Surface (CFI n°9)*   | 547 853 269 €          | 273 926 635 €   | 273 926 635 €   |
| 2025  | Acquisitions foncières Inter SA (CFI n°10)   | 13 774 116 €           | 6 887 058 €   | 6 887 058 €   |
| 2025  | AVP-PRO SMR Avignon (CFI n°11)   | 4 705 351 €            | 2 352 676 €   | 2 352 676 €   |
|       | <b>Total 2025</b>  | <b>1 184 972 135 €</b> | <b>592 486 068 €</b>  | <b>592 486 068 €</b>  |
|       | <b>Provision pour risques - conception phase 1</b>   | <b>5 795 082 €</b>     | <b>2 897 541 €</b>  | <b>2 897 541 €</b>  |
|       | <b>Provision pour risques - réalisation phase 1</b>  | <b>28 365 918 €</b>    | <b>14 182 959 €</b>   | <b>14 182 959 €</b>   |
|       | <b>Total général</b>   | <b>1 566 608 526 €</b> | <b>783 304 263 €</b>  | <b>755 060 908 €</b>  |

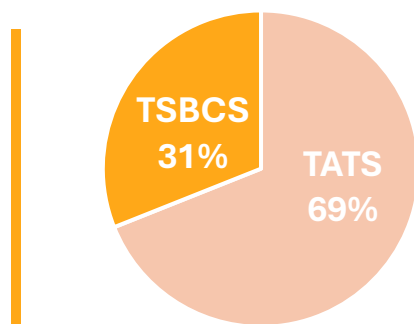
\* y compris l'avenant 1 signé en 2025

# Plan contractuel et recettes

## Recettes fiscales

La SLNPCA dispose de recettes fiscales affectées pour contribuer à couvrir ses emplois. Ces recettes fiscales ont été créées par le législateur en 2022 (articles 75 et 76 de la loi de finances pour 2023) et se composent :

- d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour (TATS), payée par les visiteurs séjournant dans les collectivités territoriales situées dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes ayant instauré une taxe de séjour. La TATS est collectée via les hébergeurs par les collectivités concernées puis reversée à la SLNPCA par ces dernières ;
- d'une taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement (TSBCS). La TSBCS est payée par les personnes morales publiques et privées propriétaires des locaux assujettis et situés dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes. Elle est collectée par l'administration fiscale (Service des Impôts des Entreprises et Direction des Grandes Entreprises).



Les recettes fiscales de la SLNPCA en 2025 atteignent près de 44 millions d'euros. La croissance de 9.1% par rapport à l'exercice 2024 est expliquée par la bonne dynamique touristique dans les départements concernées (+7.5% pour la TATS) mais également par la montée en charge concernant la TSBCS, dont ce n'est que le troisième exercice complet de collecte (+12.9%).

Si la SLNPCA n'a pas de responsabilité dans la collecte de ces taxes, elle entreprend néanmoins des actions permettant de sécuriser et de mieux comprendre ces revenus.

Ainsi concernant la TATS, la SLNPCA a mis en place une plateforme de gestion mise à disposition des collectivités concernées permettant de suivre et centraliser les déclarations de TATS et ainsi faire les recoupements nécessaires avec les flux reçus par l'agent comptable. Cette plateforme permet de déceler en cours d'année de potentiels problèmes de reversement, mais également d'effectuer des contrôles *a posteriori*. Pour les collectivités, la plateforme leur permet de simplifier leurs déclarations, de suivre leurs reversements et de faciliter les échanges avec la SLNPCA.

Concernant la TSBCS, malgré une bonne dynamique de croissance, les reversements restent en 2025 encore en-deçà des prévisions effectuées à la création de la SLNPCA. La SLNPCA a donc diligenté en 2025 une étude qui a confirmé le potentiel de rendement de la TSBCS estimé à la préfiguration de la SLNPCA (c. 20 millions d'euros).

44 millions d'euros reversés à la SLNPCA en 2025



+ 19 % par rapport à 2024

# Plan contractuel et recettes

## Contributions des Collectivités membres

Outre ses recettes fiscales, la SLNPCA bénéficie de contributions de ses membres sous forme de subventions d'investissement. Ces contributions visent à couvrir au maximum 50% de la part SLNPCA des dépenses d'investissement du projet LNPCA.

Les contributions versées en 2025 (voir en annexe le détail par collectivité membre de la SLNPCA) sont en très forte augmentation par rapport à 2024, ce qui reflète la dynamique des dépenses d'investissement de la SLNPCA et donc l'avancement du projet LNPCA.

Au cours de l'année 2025, la SLNPCA et ses membres ont signé une Convention Particulière visant à **simplifier la gestion des contributions pour les phases 1 et 2 du projet et renforcer la visibilité budgétaire pluriannuelle des membres**. Cette Convention Particulière est entrée en vigueur en décembre 2025 et commencera à être appliquée pour les appels de fonds de 2026.

Par ailleurs, un travail de reprofilage des contributions des membres a été conduit en concertation entre la SLNPCA et ses membres en 2025. Ce reprofilage, validé par les administrateurs au cours du conseil d'administration de décembre 2025, permet d'apporter une réponse aux contraintes budgétaires fortes des collectivités membres, en particulier pour les années 2026 à 2028, durant lesquelles les dépenses d'investissement vont fortement augmenter, tout en maintenant les clés de répartition agréées à l'intérieur du bloc SLNPCA.

**28.6 millions d'euros de contributions**



**+ 63% par rapport à 2024\***

**\* hors restes à réaliser de 2024**

# Recherche de fonds

## Mobilisation des financements européens

Pour atteindre l'objectif cible d'une **participation de 20 % de subventions européennes** au financement du projet, tel qu'inscrit dans le protocole d'intention et la convention-cadre — un enjeu majeur pour l'État et pour les collectivités partenaires — le principal instrument mobilisable demeure le **Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE)**. Cet outil constitue le levier essentiel de financement des infrastructures de transport en Europe et doit permettre d'assurer la réalisation du réseau central du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'horizon 2030, matérialisé par les corridors multimodaux. Le projet LNPCA contribue directement à la réalisation de deux de ces corridors : « Méditerranée » et « Mer du Nord-Rhin-Méditerranée ».

Dans ce cadre, le projet LNPCA a obtenu en juillet 2025 les résultats de l'appel à projets relatif aux études PRO des **Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) de Marseille Saint-Charles, Marseille Saint-André et Nice Aéroport**, déposé fin 2024 : **10 231 820 € de subventions supplémentaires** ont ainsi été accordées. Il s'agit d'un **signal fort**, témoignant de l'intérêt porté par l'Union européenne à la réalisation de ce projet structurant.

Au-delà du montage et du dépôt des dossiers de demande de subvention, ces financements sont le **fruit d'actions coordonnées des partenaires**, en particulier l'Etat, la Région Sud, la SLNPCA et les maîtres d'ouvrage, pour valoriser le projet et sa contribution aux priorités européennes. Réunis au sein d'une task-force dédiée, les partenaires définissent ensemble le plan d'actions auprès des instances européennes et des acteurs transfrontaliers.

L'état général des subventions européennes reçues pour le compte du projet est donc le suivant :

| <i>date depot</i> | <i>Nom</i>  | <i>Montant total obtenu UE</i> |
|-------------------|---|--------------------------------|
| 2015              | Preparation dossier DUP   | 4 437 220 €                    |
| 2021              | AVP Phase 1 - PEM Nice Aéroport et Marseille Saint André                        | 1 450 000 €                    |
| 2023              | AVP Phase 2 - PEM Marseille Saint Charles                                       | 7 597 968 €                    |
| 2024              | <b>PRO Phases 1 et 2 - PEM Marseille Saint-Charles et Marseille Saint-André</b> | <b>7 504 350 €</b>             |
| 2024              | <b>PRO Phase 1 - PEM Nice Aéroport</b>  | <b>2 272 470 €</b>             |
|                   |   | <b>23 717 008 €</b>            |

## Recherche de fonds

En 2025, plusieurs actions ont ainsi été menées avec une implication forte de la SLNPCA :

- Les « **Urban Mobility Days** » à Vilnius, évènement phare en matière de mobilité durable qui réunit l'ensemble des acteurs européens du transport urbain en septembre 2025, ont été l'occasion de présenter le projet, en particulier les pôles d'échanges multimodaux, et de signer le « Grant Agreement » qui concrétise l'obtention de ces subventions.
- Le Groupe de Travail sur les « sections transfrontalières » du corridor Méditerranée en novembre 2025 à Ljubjana.
- Le Groupe de Travail sur la **Résilience des infrastructures ferroviaires à Toulouse** en décembre 2025 a également été l'occasion de présenter le

Projet LNPCA, et de mettre en lumière la canopée bioclimatique de Nice Aéroport.

La SLNPCA s'est également mobilisée aux côtés de la Région Sud pour travailler avec le Ministère des Armées (et l'Etat major de la zone de défense Sud) afin de mieux mesurer la contribution de la LNPCA aux objectifs de mobilité militaire au niveau national et européen dans le cadre de la stratégie européenne de défense et le programme SAFE et de développer un argumentaire.

Enfin, pour préparer le futur et ne pas obérer les possibilités de financement sur la prochaine programmation des fonds européens (2028-2034), les partenaires ont défendu et obtenu, l'inscription de la section Marseille – Gênes dans l'annexe du règlement du MIE 2028-2034.



*Remise des subventions européennes par la Directrice générale de CINEA à Vilnius le 30/09/2025*

**5** task forces dont 2 sur les sujets de mobilité duale

**1** Visite du coordinateur Corridor Mer du Nord - Rhin - Méditerranée

**+ 10 231 820 €** de subventions européennes

# Recherche de fonds

## Contrat d'accompagnement BEI Advisory - Programme "Invest EU"

En 2025, la SLNPCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont signé un **contrat d'accompagnement avec BEI Advisory** (branche conseil de la Banque Européenne d'Investissement). BEI Advisory s'est adjoint les services d'un consortium de consultants spécialisés en gestion de projet et financement d'infrastructures pour mener à bien cet accompagnement (Jade Advisory<sup>1</sup> et Planet SA<sup>2</sup>).

Cet accompagnement de 9 mois a démarré à l'automne 2025 par la **préparation d'un dossier de subvention** au titre du Pilier 3 (Facilité de Prêt au Secteur Public) du Mécanisme pour une Transition Juste (MTJ), à soumettre par la SLNPCA lors de l'appel à candidatures de janvier 2026.

Il s'agit d'une opportunité unique de bénéficiaire, à titre gracieux, d'une **expertise permettant à la SLNPCA de se projeter sur des enjeux clés** notamment la sécurisation de financements européens et l'élaboration d'une stratégie de financement et de maîtrise des risques, qui sera d'autant plus utile dans le cadre de sa mobilisation de financement externe auprès de prêteurs ou d'investisseurs.



<sup>1</sup> <https://jade-advisory.com/accueil/>

<sup>2</sup> <https://www.planet.gr/>

# Recherche de fonds

## Utilisation de la provision pour risques et implication sur le besoin de financement externe

Compte tenu du rythme des dépenses d'investissement (correspondant à la part SLNPCA des coûts du projet) avec un projet en phase d'études qui a basculé en phase travaux en 2025 et des reversements de taxes affectées, des excédents ont été constitués lors des 3 premières années d'exercice de la SLNPCA. Ces excédents ont été provisionnés par la SLNPCA dans le but d'être utilisés par cette dernière afin de décaler au maximum le recours au financement externe.

Néanmoins dans le contexte budgétaire difficile actuel et pour permettre un reprofilage des contributions des Membres, le conseil d'administration de la SLNPCA a validé lors du conseil d'administration de décembre 2025 le principe d'une utilisation des excédents provisionnés dans les exercices précédents au cours des trois exercices 2026 à 2028 dans le but d'alléger les contributions des membres.

Par voie de conséquence cela devrait conduire la SLNPCA à recourir dès 2027 à un financement externe, soit une année plus tôt que prévu initialement.

## Préparation des premières levées de fonds externes

Au cours de l'année 2025 la SLNPCA a également diligenté l'élaboration d'un modèle financier consolidé, après celui développé pour sa préfiguration et son lancement, lui permettant de se projeter sur la durée de vie de l'établissement et en particulier d'évaluer son besoin de financement externe.

Les projets d'infrastructures ferroviaires tels que la LNPCA sont capitaux-intensifs et un recours important à des financements externes sera nécessaire. Pour une entité nouvellement créée comme la SLNPCA il est un enjeu fondamental de s'adjoindre les services de conseils de haut niveau (juridique, financier), tout en faisant connaître au marché les spécificités du plan d'affaires de l'établissement et en sondant les termes et conditions auxquels il serait possible de se financer.

## En résumé



Le recrutement d'un **conseil juridique emprunteur**



Le démarrage de deux **processus d'instruction (Banque Européenne d'Investissement et Banque des Territoires)**



Un **profilage** établi auprès de **2 banques commerciales, une banque institutionnelle, un investisseur obligataire** et une **agence de notation**

# Communication

Après l'adoption du logo et de la charte graphique du projet LNPCA en octobre 2024 – avec le choix d'une cohérence graphique entre le logo du Projet et celui de la SLNPCA adopté plus tôt dans l'année - puis du plan global d'information et de communication en décembre 2024, une communication ambitieuse et structurée a été véritablement lancée en 2025.

Dans cette démarche, la SLNPCA a été très active, aux côtés des collectivités membres, pour participer à la définition et la mise en place du plan d'information et de communication annuel, décidé par les partenaires et mise en œuvre par les maîtres d'ouvrage du Projet.

Ce plan vise à :

- **Informer et échanger** avec les élus locaux puis les acteurs du territoire concernés sur l'avancement du projet et ses incidences
- **Faire connaître** aux acteurs concernés (élus locaux, riverains, usagers...) le projet, ses bénéfices et les actions contribuant à sa bonne **insertion dans le territoire**
- Faire connaître le projet et ses bénéfices à **l'échelle des territoires** au niveau local, régional, national et européen
- **Renforcer l'adhésion des habitants** et acteurs socio-économiques de la région au projet
- **Inciter** les habitants de la région à **prendre le train au quotidien**
- **Valoriser l'investissement des Collectivités** et de l'Etat au bénéfice du territoire et de la mobilité du quotidien



Présentation du projet d'extension souterraine de la gare Marseille Saint Charles le 16 décembre 2025

# Communication

Les principales actions de communication mises en place en 2025 :

- **Évènements de lancement officiel des opérations de la phase 1** de la LNPCA le 16 mai à Toulon, le 19 juin à Nice et 16 décembre 2025 à Marseille.
- Pour accompagner ces évènements, **2 campagnes sponsorisées** sur les réseaux sociaux dans le Var et les Alpes-Maritimes pour accompagner ces évènements et ciblant les utilisateurs localisés dans un périmètre assez large autour de la ligne ferroviaire (communes traversées + 7 km). Mais aussi des flyers territoriaux mettant en avant les niveaux de services ferroviaires rendus possibles par le projet, les aménagements multimodaux créés ou modernisés et les transformations urbaines à l'œuvre autour de ces pôles d'échanges.
- **3 Comités de suivi des travaux ouverts aux riverains et leurs représentants** à Nice et à Marseille, des campagnes d'information des riverains des opérations, des

communications ciblées auprès des riverains concernées par des campagnes de sondage des sols dans le cadre des études relatives à la traversée souterraine de Marseille

- **1 lettre d'information adressée** à plus de 6 000 contacts, des supports de présentation, des films et un site internet régulièrement mis à jour pour présenter l'avancement des différentes opérations
- **3 propositions de maisons du projet**, à Marseille, dans le Var et à Nice, destinées à présenter le projet au grand public, de manière fixe pour la gare de Nice Aéroport et itinérante pour les autres territoires et dont la réalisation est prévue en 2026.
- Dans le cadre de l'action auprès des institutions européennes, **plusieurs participations à des évènements et des visites de personnalités ont été organisées** (voir infra)

Enfin, la SLNPCA a réalisé en 2025 la plus grande partie de son site internet [www.slnpca.fr](http://www.slnpca.fr) qui sera mis en ligne en 2026.

- **3 évènements de lancement des opérations de la phase 1** de la LNPCA
- 6400 personnes destinataires de la newsletter de la LNPCA
- Près de **70 000 riverains** informés directement
- **45 000** visites du site internet du projet
- Près de **12 millions d'affichages** et plus de **3 millions de personnes uniques** touchées par la communication via les réseaux sociaux
- **Création d'un site internet de la SLNPCA**

# Gouvernance

La gouvernance du Projet est étroitement liée et imbriquée à celle de la SLNCPA et les décisions les plus impactantes du projet, dès lors qu'elles ont un impact sur le calendrier ou le coût du Projet, doivent faire l'objet d'un passage dans les différentes instances.

## Gouvernance du Projet

De nombreux « ateliers gares », organisés par SNCF Gares & Connexions permettent, tout le long de l'année et sur les différents territoires, d'apporter aux cofinanceurs et aux collectivités une vision continue de l'avancement des différentes opérations et de prendre en compte leurs attentes dans cette phase de conception du projet. 8 « séquences territoriales » sur les différents territoires ont également permis, en 2025, d'avoir ce même niveau d'information pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage, SNCF Réseau, que ce soit pour les opérations de phase 1 ou de phase 2 à Marseille ou la navette azurée en phase 2 dans les Alpes-Maritimes.

Dans le cadre de ce travail récurrent entre les maîtres d'ouvrage et les partenaires, des propositions d'évolution, d'optimisation ou d'amélioration ont pu être faites et dès lors qu'elles peuvent impacter le programme, le calendrier et les coûts du Projet, elles nécessitent une validation en comité technique (COTECH) et une décision en comité de pilotage (COPIL) sur la base de FMP (fiches de modifications de programmes).

Un process « d'aide à la décision » pour ces FMP a ainsi été proposé et créé par la SLNCPA, fiabilisé, partagé et approuvé avec l'ensemble des partenaires début 2025 afin d'assurer :

- La stabilité et le respect des délais du projet
- La confiance des partenaires financeurs
- Le financement du projet

Cette méthodologie permet d'instruire toute modification ayant un impact sur le programme, le coût ou le délai du Projet, et ce, de manière neutre tout en assurant une équité entre les territoires cofinanceurs du projet.

Les comités de pilotage du projet LNPCA ont également été mobilisés pour prendre les décisions requises pour la contractualisation des financements du projet, notamment l'approbation des 5 conventions de financement signées au cours de l'année 2025 mais aussi pour formuler et défendre la demande d'autorisations d'engagement auprès des cofinanceurs Etat et SLNCPA pour l'année 2026.

Des comités de suivi des engagements et des risques (CSER) jouent le rôle de suivi, d'analyse et d'alerte du COPIL sur les risques du projet susceptibles d'avoir un impact sur son coût et son calendrier.

# Gouvernance

## Gouvernance de la SLNPCA

Au cours de l'année 2025, le conseil d'administration s'est réuni à 5 reprises.

Les conseils d'administration ont permis d'acter notamment :

- Le dépôt de la subvention FPSP (Facilité de prêt au secteur public) dans le cadre du Mécanisme de Transition Juste.
- La convention particulière qui décline les engagements contractuels de l'établissement pour le financement du projet et qui définit les modalités de contributions des collectivités membres
- Les 3 principales conventions de réalisation des opérations de phase 1 : Pour **Nice Aéroport**, la **Navette Toulonnaise**, **Marseille Surface** et son avenant n°1
- La Convention AVP PRO du SMR de niveau 3 Avignon Dépôt
- La convention du foncier inter-SA
- Les décisions budgétaires de l'établissement public
- Le reprofilage des contributions des membres.

Enfin, la commission des investissements de la SLNPCA qui éclaire les décisions du conseil d'administration s'est réunie à 3 reprises en 2025 avec **une mobilisation importante des élus représentant les collectivités membres.**

L'année 2025 a été marquée par les instances suivantes qui ont permis d'acter toutes les décisions significatives du projet :



# Partenariats

Au cours de l'année 2025 et dans la continuité d'échanges initiés dès 2023 et une participation commune aux Connecting Europe Days en avril 2024 à Bruxelles, un partenariat formel a été mis en place avec les deux établissements publics locaux, créés comme la SLNPCA en application de la loi d'orientations des mobilités de 2019, la Société du Grand Projet du Sud Ouest (SGPSO) et la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan (SLNMP) pour les projets ferroviaires dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine.

Ce partenariat est motivé par le fait que les 3 projets ont certes des enjeux communs et des spécificités propres mais les 3 sociétés ont des **caractéristiques communes** en tant qu'établissements publics locaux rattachés à des collectivités et sociétés de financement **portant un modèle de financement innovant.**

Ainsi une **convention de partenariat entre les 3 établissements publics** locaux a ainsi été approuvée par le conseil d'administration de la SLNPCA du 13 octobre 2025 puis le conseil d'administration de la SLNMP et conseil de surveillance de la SGPSO.

Dans le cadre de cette coopération, plusieurs groupes de travail ont notamment été mis en place sur :  
Le cadre contractuel avec les maîtres d'ouvrage

- Le pilotage des risques du projet
- Le financement des projets
- Le modèle de financement des établissements publics
- Les modalités de collecte et les outils de pilotage et suivi de la taxe additionnelle à la taxe de séjour qui associe également Ile de France Mobilités (IdFM) qui bénéficie également d'une taxe de séjour additionnelle.



*Journée de travail entre la SGPSO, SLNMP et SLNPCA en mai 2025*

# Accompagnement des retombées socio-économiques du projet et articulation avec les politiques territoriales

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur cherche également à maximiser les retombées socio-économiques du projet LNPCA au bénéfice des territoires.

D'une part, en lien avec les collectivités territoriales, qu'elles soient membres ou non, la SLNPCA s'assure de la **bonne insertion des opérations dans leur territoire** et la **bonne articulation avec les projets d'aménagement** ou de **développement** ou les politiques que celles-ci portent.

Ainsi, dans sa participation aux instances de gouvernance du Projet, la SLNPCA contribue à la bonne prise en compte et la **recherche des meilleures synergies** avec les projets urbains comme Marseille Saint Charles 360°, les projets d'aménagement portés par les établissements publics d'aménagement Euroméditerranée ou de la Plaine du Var, le projet de densification urbaine à Saint André à Marseille ou encore le projet Cannes Bocca Grand Ouest.

Cela passe également par la **bonne prise en compte des politiques énergétiques**

des collectivités en matière de production d'énergies renouvelables avec la mise en place par la SLNPCA d'une démarche de développement de la production solaire photovoltaïque sur les gares nouvelles ou modernisées ou encore environnementale avec la mise en relation des maîtres d'ouvrage avec les services de la Région et de la Métropole Aix-Marseille Provence en charge du développement de l'économie circulaire sur le chantier LNPCA à Marseille Saint Charles.

D'autre part, elle souhaite **contribuer à la mobilisation des acteurs économiques**, en particulier les entreprises du bâtiment et des travaux publics, pour assurer la bonne réalisation du projet LNPCA en optimisant les retombées sur l'économie et les emplois dans les territoires.

A titre d'illustration, la SLNPCA a participé en mai 2025 au 2<sup>ème</sup> forum fournisseurs organisé par les maîtres d'ouvrage afin d'assurer la bonne visibilité à l'ensemble du monde économique sur les futurs marchés de travaux.



*Forum fournisseurs à Marseille en mai 2025*

# 03

## **Situation financière et perspectives 2026+**

# Etats financiers et exercice budgétaire

## Compte de résultat

Le compte de résultat présente une vision de la section d'exploitation. A noter que pour l'exercice 2025 :

- Il n'y a pas de résultat net généré, permis par la mise en provision des excédents de recettes issus de la fiscalité

- Les charges exceptionnelles correspondent :

- Pour 168k EUR à des titres de recettes annulés sur exercice antérieur
- Pour 23.1M EUR aux opérations d'ordre entre sections, i.e. la contribution des recettes fiscales à la couverture des dépenses d'investissement

| (en euros)  | Au 31/12/2025         | Au 31/12/2024         | Au 31/12/2023        |
|---|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| Produits issus de la fiscalité                                    | 43 534 595,4          | 36 666 310,1          | 27 954 830,0         |
| Autres produits   | 2 410,0               | 2 250,1               | -                    |
| <b>PRODUITS D'EXPLOITATION (I)</b>                                | <b>43 537 005,4</b>   | <b>36 668 560,2</b>   | <b>27 954 830,0</b>  |
| Autres achats et charges externes                                 | 155 671,3             | 122 449,9             | 147 468,5            |
| Impôts, taxes, et versements assimilés                            | 30 022,8              | 15 783,0              | 61,4                 |
| Salaires et traitements   | 262 010,6             | 141 714,9             | 11 373,5             |
| Charges sociales  | 99 407,8              | 43 166,6              | 2 642,9              |
| Dotations aux amortissements, aux dépréciations et aux provisions | 19 647 402,6          | 23 429 804,7          | 25 934 092,7         |
| Autres charges  | 2 369,3               | 1 613,1               | -                    |
| <b>CHARGES D'EXPLOITATION (II)</b>                                | <b>20 196 884,5</b>   | <b>23 754 532,1</b>   | <b>26 095 639,0</b>  |
| <b>A - RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I-II)</b>                         | <b>23 340 121,0</b>   | <b>12 914 028,1</b>   | <b>1 859 191,1</b>   |
| <b>PRODUITS FINANCIERS (III)</b>                                  | -                     | -                     | -                    |
| <b>CHARGES FINANCIÈRES (IV)</b>                                   | -                     | -                     | -                    |
| <b>B - RÉSULTAT FINANCIER (III-IV)</b>                            | -                     | -                     | -                    |
| <b>A + B - RÉSULTAT COURANT</b>                                   | <b>23 340 121,0</b>   | <b>12 914 028,1</b>   | <b>1 859 191,1</b>   |
| Sur opérations de gestion   | -                     | 4 647,8               | -                    |
| <b>PRODUITS EXCEPTIONNELS (V)</b>                                 | -                     | <b>4 647,8</b>        | -                    |
| Sur opérations de gestion   | 23 340 121,0          | 12 918 675,9          | 1 887 500,0          |
| <b>CHARGES EXCEPTIONNELLES (VI)</b>                               | <b>23 340 121,0</b>   | <b>12 918 675,9</b>   | <b>1 887 500,0</b>   |
| <b>C - RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (V-VI)</b>                           | <b>- 23 340 121,0</b> | <b>- 12 914 028,1</b> | <b>- 1 887 500,0</b> |
| Impôts sur les bénéfices (VII)                                    | -                     | -                     | -                    |
| <b>TOTAL DES PRODUITS (I+III+V)</b>                               | <b>43 537 005,4</b>   | <b>36 673 208,0</b>   | <b>27 954 830,0</b>  |
| <b>TOTAL DES CHARGES (II+IV+VI+VII)</b>                           | <b>43 537 005,4</b>   | <b>36 673 208,0</b>   | <b>27 983 138,9</b>  |
| <b>RÉSULTAT DE L'EXERCICE</b>                                     | -                     | -                     | <b>28 308,9</b>      |

# Etats financiers et exercice budgétaire

## État de la Situation financière

### ACTIF

| (en euros)                             | Au 31/12/2025        | Au 31/12/2024       | Au 31/12/2023       |
|--|----------------------|---------------------|---------------------|
| Immobilisations incorporelle           | 4 623,7              | 10 140,1            | 20 321,8            |
| Immobilisations corporelles            | 13 993,7             | 12 954,7            | 6 081,9             |
| Immobilisations financières            | -                    | -                   | -                   |
| <b>ACTIF NON CIRCULANT (I)</b>         | <b>18 617,4</b>      | <b>23 094,9</b>     | <b>26 403,7</b>     |
| Stocks et en cours                     | -                    | -                   | -                   |
| Avances                                | -                    | -                   | -                   |
| Créances d'exploitation                | 1 830 886,1          | 3 272 069,0         | 7 797 046,0         |
| Créances diverses                      | 81 750 696,3         | 31 696 530,9        | 8 546 788,9         |
| <b>Créances</b>                        | <b>83 581 582,5</b>  | <b>34 968 599,9</b> | <b>16 343 834,9</b> |
| Valeurs mobilières de placement        | -                    | -                   | -                   |
| Disponibilités                         | 58 420 688,9         | 35 596 935,2        | 16 530 925,4        |
| Avances de trésorerie                  | -                    | -                   | -                   |
| Charges constatées d'avance            | 5 555,6              | -                   | -                   |
| <b>ACTIF CIRCULANT (II)</b>            | <b>142 007 826,9</b> | <b>70 565 535,1</b> | <b>32 874 760,3</b> |
| <b>COMPTES DE REGULARISATION (III)</b> | <b>-</b>             | <b>-</b>            | <b>-</b>            |
| <b>TOTAL ACTIF (I + II + III)</b>      | <b>142 026 444,3</b> | <b>70 588 629,9</b> | <b>32 901 164,0</b> |

### PASSIF

| (en euros)                                     | Au 31/12/2025        | Au 31/12/2024       | Au 31/12/2023       |
|--|----------------------|---------------------|---------------------|
| Fonds internes                                 | 40 000,0             | 40 000,0            | 40 000,0            |
| <b>FONDS PROPRES (I)</b>                       | <b>40 000,0</b>      | <b>40 000,0</b>     | <b>40 000,0</b>     |
| <b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)</b> | <b>68 990 823,8</b>  | <b>49 351 628,3</b> | <b>25 933 516,7</b> |
| Dettes financières                             | -                    | -                   | -                   |
| Avances  | -                    | -                   | -                   |
| Dettes d'exploitation                          | 29 005,0             | 31 443,6            | 6 819,0             |
| Dettes diverses                                | 72 966 615,5         | 21 165 558,1        | 6 920 828,3         |
| Produits constatés d'avance                    | -                    | -                   | -                   |
| <b>DETTES (III)</b>                            | <b>72 995 620,5</b>  | <b>21 197 001,7</b> | <b>6 927 647,3</b>  |
| <b>COMPTES DE REGULARISATION (IV)</b>          | <b>-</b>             | <b>-</b>            | <b>-</b>            |
| <b>TOTAL PASSIF (I + II + III+ IV)</b>         | <b>142 026 444,3</b> | <b>70 588 629,9</b> | <b>32 901 164,0</b> |

L'actif et le passif de la SLNPCA sont équilibrés et atteignent un montant de 142M EUR à la fin de l'exercice 2025.

# Etats financiers et exercice budgétaire

## À noter à l'actif :

- Les créances d'exploitation comprennent pour la quasi-totalité les recettes fiscales 2026 rattachées à l'exercice 2025.
- Les créances diverses comprennent :
  - Pour 72.3M EUR le cumul des dépenses pour compte de tiers (i.e. les dépenses d'investissement réalisées par la SLNPCA au profit des maîtres d'ouvrage). En effet, dans la mesure où la SLNPCA n'est pas maître d'ouvrage ni propriétaire des actifs, elle ne génère pas d'immobilisations
  - Pour 9.4M EUR, des créances détenues principalement sur les collectivités, i.e. des recettes d'investissement titrées fin 2025 mais pas encore liquidées.
- Les disponibilités comprennent la trésorerie disponible et utilisable à fin 2025. Corrigé des décalages de paiement des recettes d'investissement des collectivités ainsi que d'éventuels reports de résultats négatifs passés, ce montant correspond au stock de provision pour risques et charges futures.

## À noter au passif :

- Le stock de provision pour risques et charges futurs atteint près de 70M EUR.
- Les dettes diverses pour un montant de près de 73M EUR correspondent à la somme du cumul des contributions reçues des collectivités territoriales en recettes d'investissement ainsi que du cumul des contributions de la fiscalité à la couverture des dépenses d'investissement.

# États financiers et exercice budgétaire

## Faits marquants de l'exercice budgétaire

Au cours de l'année 2025, le budget de la SLNPCA a fait l'objet de 3 décisions modificatives afin de prendre en compte notamment :

- une augmentation des prévisions de recettes issues des taxes affectées
- des ajustements sur certaines dépenses de fonctionnement
- des baisses de dépenses d'investissement en raison de

l'ajustement des échéanciers d'appel de fonds des maîtres d'ouvrage

- l'impact du reversement d'une subvention européenne reçue par les maîtres d'ouvrage et reversée aux co-financeurs au *pro rata*

| DEPENSES D'EXPLOITATION  |                   |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| TYPE   | MONTANT BP 2025   | DM3               | Réel              |
| Charges à caractère général                                    | 246 600           | 232 568           | 155 671           |
| Charges de personnel, frais assimilés                          | 427 750           | 430 820           | 391 441           |
| Autres charges de gestion courante                             | 4 000             | 7 000             | 2 369             |
| <b>Total dépenses de gestion des services</b>                  | <b>678 350</b>    | <b>670 388</b>    | <b>549 482</b>    |
| Charges exceptionnelles sur opérations de gestion              | 500               | 500               | 393               |
| Titres annulés sur exercices antérieurs                        | 50 000            | 300 000           | 167 434           |
| Dotations aux amortissements, aux dépréciations et aux provisi | 1 393 450         | 19 845 611        | 19 639 196        |
| <b>Total dépenses réelles d'exploitation</b>                   | <b>2 122 300</b>  | <b>20 816 499</b> | <b>20 356 505</b> |
| Virement à la section d'investissement                         | 7 700             | 4 000             | -                 |
| Opérations d'ordre entre sections                              | 38 861 000        | 23 170 501        | 23 172 294        |
| Dotations aux amortissements, aux dépréciations et aux provisi | 10 000            | 10 000            | 8 207             |
| <b>Total dépenses d'ordre d'exploitation</b>                   | <b>38 878 700</b> | <b>23 184 501</b> | <b>23 180 501</b> |
| <b>TOTAL</b>   | <b>41 001 000</b> | <b>44 001 000</b> | <b>43 537 005</b> |
| RECETTES D'EXPLOITATION  |                   |                   |                   |
| TYPE   | MONTANT BP 2025   | DM3               | Réel              |
| fiscalité  | 41 000 000        | 44 000 000        | 41 713 195        |
| rattachement   | -                 | -                 | 1 821 400         |
| excédents sur opération de gestion                             | -                 | -                 | 2 410             |
| <b>total recettes de gestion</b>                               | <b>41 000 000</b> | <b>44 000 000</b> | <b>43 537 005</b> |
| mandats annulés sur exercices précédents                       | 1 000             | 1 000             | -                 |
| <b>total recettes réelles d'exploitation</b>                   | <b>41 001 000</b> | <b>44 001 000</b> | <b>43 537 005</b> |
| <b>total recettes d'ordre d'exploitation</b>                   | <b>-</b>          | <b>-</b>          | <b>-</b>          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>41 001 000</b> | <b>44 001 000</b> | <b>43 537 005</b> |
| RESULTAT D'EXPLOITATION  | MONTANT BP 2025   | DM3               | Réel              |
|  | -                 | -                 | -                 |

Excédents mis en provision pour alléger les contributions des membres dans les

# États financiers et exercice budgétaire

Dans la construction budgétaire de la SLNPCA, les recettes de fonctionnement en provenance des taxes affectées couvrent les dépenses de gestion des services qui sont modestes, compte tenu de la taille de l'établissement. Les excédents sont transférés en section d'investissement afin de compléter les contributions en investissement des membres en vue de couvrir les dépenses pour la réalisation du projet LNPCA (i.e. appels de fonds des maîtres d'ouvrage).

Au global, la **section d'exploitation est équilibrée en réalisation**. La forte révision à la baisse des dépenses d'investissement en cours d'exercice couplée à l'augmentation des recettes en provenance des taxes affectées a conduit la SLNPCA à provisionner 19.6M EUR pour atteindre un stock de c. 69M EUR au 31/12/2025.

La section d'investissement affiche un léger résultat positif qui s'explique notamment par des dépenses d'investissement qui n'ont pu être mandatées avant la clôture budgétaire et seront donc des restes à réaliser 2025 dans l'exercice 2026.

| DEPENSES D'INVESTISSEMENT                          |                   |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| TYPE   | MONTANT BP 2025   | DM3               | Réel              |
| Immobilisations incorporelles                      | 15 000            | 10 000            | -                 |
| Immobilisations corporelles                        | 2 700             | 4 000             | 3 730             |
| <b>Total dépenses d'équipement</b>                 | <b>17 700</b>     | <b>14 000</b>     | <b>3 730</b>      |
| <b>Total des dépenses financières</b>              | <b>-</b>          | <b>-</b>          | <b>-</b>          |
| <b>Total des dépenses pour compte de tiers</b>     | <b>75 549 500</b> | <b>44 536 000</b> | <b>43 831 101</b> |
| <b>Total des dépenses réelles d'investissement</b> | <b>75 567 200</b> | <b>44 550 000</b> | <b>43 834 831</b> |
| <b>Total des dépenses d'ordre d'investissement</b> | <b>-</b>          | <b>7 335 199</b>  | <b>7 335 199</b>  |
| <b>TOTAL</b>                                       | <b>75 567 200</b> | <b>51 885 199</b> | <b>51 170 030</b> |

Part SLNPCA des dépenses du projet, i.e. appels de fonds des maîtres

| RECETTES D'INVESTISSEMENT                          |                   |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| TYPE   | MONTANT BP 2025   | DM3               | Réel              |
| <b>Total des recettes d'équipement</b>             | <b>-</b>          | <b>-</b>          | <b>-</b>          |
| <b>Total des recettes financières</b>              | <b>-</b>          | <b>-</b>          | <b>-</b>          |
| <b>Total des opérations pour compte de tiers</b>   | <b>36 688 500</b> | <b>28 700 698</b> | <b>28 634 193</b> |
| <b>Total des recettes réelles d'investissement</b> | <b>36 688 500</b> | <b>28 700 698</b> | <b>28 634 193</b> |
| <b>total des recettes d'ordre d'investissement</b> | <b>38 878 700</b> | <b>23 184 501</b> | <b>23 180 501</b> |
| <b>TOTAL</b>                                       | <b>75 567 200</b> | <b>51 885 199</b> | <b>51 814 694</b> |

Contribution des membres de la SLNPCA aux dépenses d'investissement, y.c. un reste à

Contribution des ressources propres de la SLNPCA aux dépenses d'investissement

| RESULTAT D'INVESTISSEMENT | MONTANT BP 2025 | DM3 | Réel    |
|---------------------------|-----------------|-----|---------|
|                           | -               | -   | 644 664 |

# Perspectives financières 2026+

## Emplois et ressources pour le développement du projet

Le tableau emploi/ressources de la SLNPCA pendant la période de construction du projet se développe comme suit :

| MEUR                      | Période travaux |             |
|---------------------------|-----------------|-------------|
|                           | 2023 – 2035     |             |
| <b>Emplois totaux</b>     | <b>2 753</b>    | <b>100%</b> |
| CAPEX                     | 2 578           | 93,7%       |
| Frais de structure        | 13              | 0,5%        |
| Frais financiers          | 86              | 3,1%        |
| Remboursement de capital  | 9               | 0,3%        |
| Réserve                   | 67              | 2,4%        |
| <b>Ressources totales</b> | <b>2 753</b>    | <b>100%</b> |
| Financement externe       | 652             | 23,7%       |
| Subvention UE             | 479             | 17,4%       |
| Contributions membres     | 1 040           | 37,8%       |
| Taxes affectées           | 582             | 21,2%       |

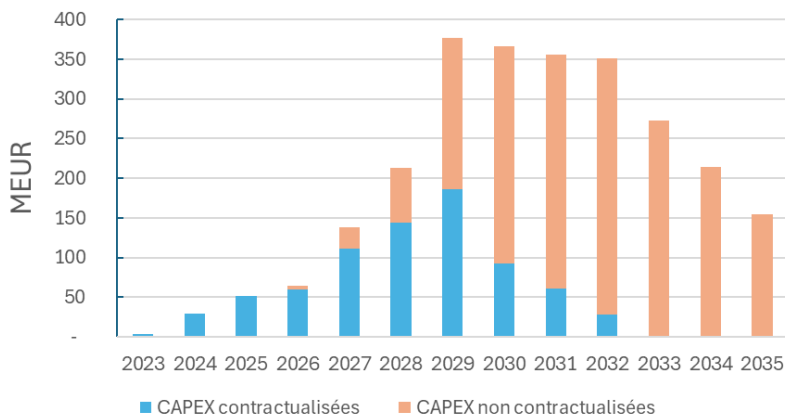
Il est à noter que ces montants sont indicatifs et reflètent l'état de développement du projet à la date de ce rapport de situation. Les facteurs de risque pouvant affecter cette perspective sont discutés ci-

# Perspectives financières 2026+

## Facteurs de risque concernant les emplois

- **Les coûts de construction.** A ce stade du projet c. 30% des dépenses du projet sont contractualisées, en particulier les étapes de conception et réalisation de la phase 1. Concernant l'étape de réalisation, la contractualisation est basée sur le résultat des études d'Avant-Projet et les estimations de coûts à cette étape. Elle inclut une provision pour risques qui est justement dimensionnée au regard de la taille et la complexité du projet : elle représente 18,9 % du montant brut des travaux et assure une couverture des risques identifiés de 84%.

CAPEX Part SLNPCA



En revanche, près de 70% des coûts du projet, dont les étapes de réalisation de la phase 2, n'ont pas encore été contractualisés et sont basés sur des estimations à l'issue des études préliminaires. Les études d'Avant-Projet de la phase 2 seront livrées au cours du premier semestre 2026 et devraient permettre de lever des incertitudes sur les coûts de réalisation non contractualisés à date.

Les CAPEX du projet représentant plus de 90% des emplois de la SLNPCA, il s'agit d'un facteur de risque très

significatif qui peut être affecté par l'inflation des coûts de construction et une évaluation des coûts de réalisation supérieure aux estimations disponibles à date.

- **Les dépenses de structure.** Il s'agit principalement des dépenses de fonctionnement de la SLNPCA (prestations de service, masse salariale). Ce facteur est à la maîtrise de la SLNPCA et représente moins de 1% des emplois totaux en phase de construction.

Il peut être affecté par l'inflation des coûts plus élevée qu'anticipé ou par un changement d'objet de la SLNPCA nécessitant de changer son dimensionnement.

- **Les frais financiers, réserve et remboursement en capital.** Ils sont liés aux financements externes à lever pour compléter le financement de la période de construction. A date, aucun financement externe n'a été contractualisé. Ces facteurs peuvent être affectés par une hausse des taux de marché plus élevée qu'anticipé ou une dégradation des marges de crédit par rapport aux hypothèses adoptées ou une structure de financement différente. Cela peut se composer également avec une hausse des CAPEX ou une baisse des recettes, ce qui nécessiterait de lever des financements externes plus importants et donc générerait mécaniquement des frais financiers plus importants, toutes choses étant égales par ailleurs.

# Perspectives financières 2026+

## Facteurs de risque concernant les ressources

- **Les contributions des membres.** Ce facteur est en principe maîtrisé par l'effet de la convention particulière signée entre la SLNPCA et ses membres en 2025. Néanmoins ce facteur pourrait être affecté par une volonté de reprofiler plus en profondeur les contributions des membres.

Cela pourrait mécaniquement affecter le besoin de financement externe, ce qui en retour pourrait générer des frais financiers additionnels.

- **Les recettes provenant des taxes affectées.** Près de 70% des recettes de la SLNPCA proviennent de la TATS qui est directement liée à l'attractivité touristique des départements concernés. La dynamique positive constatée depuis la fin de la pandémie COVID-19 devrait se poursuivre au moins tendanciellement sur les prochaines années avec probablement un effet positif des Jeux Olympiques et Paralympiques d'Hiver Alpes 2030 à attendre. La TSBCS étant une taxe encore nouvellement créée, il convient d'imaginer que la montée en charge n'est pas encore atteinte et un travail avec l'administration fiscale devra être poursuivi pour mieux comprendre les sous-jacents du rendement de la TSBCS.

- **Les subventions européennes.** A ce jour, moins de 2% des subventions européennes ont été sécurisées. Néanmoins des espoirs sont fondés sur les appels à projet du MIE 2028-2034 (Mécanisme d'Interconnexion en Europe). L'action collective des

cofinanceurs et maîtres d'ouvrage a permis de reconnaître la section Marseille-Nice-Gênes comme prioritaire, rendant les travaux de la traversée souterraine de Marseille potentiellement éligibles.

Le niveau de subventionnement est pris par hypothèse à 31% du coûts des travaux de cette opération, se situant significativement en-deçà du plafond de 50% tel qu'affiché dans les textes préparatoires du MIE 2028-2034.

En outre les subventions européennes n'incluent pas à ce stade les demandes qui ont été faites début 2026 dans le cadre du pilier 3 du Mécanisme pour une Transition Juste.

## Annexe – contributions des collectivités à la SLNPCA

|  | contributions totales<br>(2023-2025) | dont 2025           |
|--|--------------------------------------|---------------------|
| Région Provence Alpes Côte d'Azur                | 15 783 290 €                         | 12 402 945 €        |
| Département des Bouches du Rhône                 | 3 884 568 €                          | 3 556 794 €         |
| Département du Var                               | 2 138 582 €                          | 1 650 874 €         |
| Département des Alpes Maritimes                  | 3 639 552 €                          | 3 001 995 €         |
| Métropole Aix-Marseille Provence                 | 5 137 928 €                          | 4 714 694 €         |
| Métropole Toulon Provence Méditerranée           | 1 123 405 €                          | 773 673 €           |
| Métropole Nice Côte d'Azur                       | 1 987 427 €                          | 1 571 932 €         |
| Dracénie Provence Verdon agglomération           | 214 381 €                            | 144 052 €           |
| Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins | 459 059 €                            | 314 324 €           |
| Communauté d'agglomération Sophia Antipolis      | 507 205 €                            | 399 909 €           |
| Communauté d'agglomération du Pays de Grasse     | 142 978 €                            | 103 001 €           |
| <b>TOTAL</b>                                     | <b>35 018 376 €</b>                  | <b>28 634 193 €</b> |






# 2026-1-6\_deliberation\_rapport\_situation\_SLNPCA\_2025

Final Audit Report

2026-04-02

|                 |   |
|-----------------|---|
| Created:        | 2026-04-02                                    |
| By:             | Folco LAVERDIERE (folco.laverdiere@slnpca.fr) |
| Status:         | Signed  |
| Transaction ID: | CBJCHBCAABAAfE1svSKMejCh0WUVR9oleTWBL23Lin9j  |

## "2026-1-6\_deliberation\_rapport\_situation\_SLNPCA\_2025" History

-  Document created by Folco LAVERDIERE (folco.laverdiere@slnpca.fr)  
2026-04-02 - 2:46:17 PM GMT
-  Document emailed to Renaud MUSELIER (signaturecabinet@mareregionsud.fr) for signature  
2026-04-02 - 2:46:29 PM GMT
-  Email viewed by Renaud MUSELIER (signaturecabinet@mareregionsud.fr)  
2026-04-02 - 3:33:55 PM GMT
-  Document e-signed by Renaud MUSELIER (signaturecabinet@mareregionsud.fr)  
Signature Date: 2026-04-02 - 3:34:30 PM GMT - Time Source: server
-  Agreement completed.  
2026-04-02 - 3:34:30 PM GMT

## Accusé de réception préfecture

**Objet de l'acte :**

Rapport n.3 sur la situation de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur année 2025

---

**Date de transmission de l'acte :**

**Date de réception de l'accusé de réception :** 02/04/2026

---

**Numéro de l'acte :** 202616 ( [voir l'acte associé](#) )

**Identifiant unique de l'acte :** 013-920979390-20260311-202616-DE

---

**Date de décision :** 11/03/2026

**Acte transmis par :** Folco LAVERDIERE ID

---

**Nature de l'acte :** Délibération

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