

Accusé de réception en préfecture : 006-220600019-20240607-lmc137690-DE-1-1

Date de télétransmission : 14 juin 2024

Date de réception : 14 juin 2024

DEPARTEMENT
des
ALPES-MARITIMES

République Française

COMMISSION PERMANENTE

Séance du 7 JUIN 2024

DELIBERATION N° 17

**FINANCEMENT DE GRANDS PROJETS FERROVIAIRES - LIGNE
NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR - SOCIÉTÉ DE LA LIGNE
NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR : RAPPORT 2023**

⌘⌘⌘⌘

La commission permanente,

Vu le code général des collectivités territoriales dans ses 1ère et 3ème parties ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu les décisions ministérielles des 23 juin 2020 et 7 juin 2021 relatives à la validation définitive du programme d'opération et à la finalisation du dossier d'enquête publique du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) ;

Vu l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 créant la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) avec comme mission de porter le financement de la part des collectivités partenaires au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Vu les contrats de plan Etat-Région 2015-2020 et 2021-2027 de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Vu le plan de mobilité départemental approuvé par délibération de l'assemblée

départementale du 17 décembre 2021, permettant au Département d'affirmer son engagement pour développer le transport ferroviaire ;

Vu le protocole de financement de la LNPCA signé le 21 décembre 2021 et ses avenants signés les 3 juillet 2023 et 15 décembre 2023 ;

Vu la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 4 octobre 2022 et son avenant n°1 signé le 18 décembre 2023 ;

Vu la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 25 août 2023 et son avenant n°1 signé le 18 décembre 2023 ;

Vu le courrier du Préfet de Région du 28 mars 2024 relatif à la consultation des partenaires pour la signature de la convention de financement de la reprise des études d'avant-projet de la gare Nice-Aéroport ;

Vu la délibération du 17 avril 2024 du conseil d'administration de la SLNPCA approuvant la convention particulière de financement relative aux contributions versées pour le financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ;

Considérant que suite à l'impossibilité de libérer les emprises du Marché d'intérêt national de Nice dans les délais attendus, les représentants SNCF de la maîtrise d'ouvrage du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ont proposé un nouveau scénario, dit « îlot 2.6 amplifié » ;

Considérant la nécessité, de ce fait, d'un financement additionnel de la part des partenaires de la convention de financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération Nice-Aéroport :

Vu la convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 21 mai 2024 ;

Vu la délibération du 17 avril 2024 du conseil d'administration de la SLNPCA approuvant la convention particulière de financement PRO/REA n°1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Considérant les quatre opérations préalables à la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles et leur besoin de financement, dans le cadre des études de projet et des travaux de réalisation de la 1ère partie – phase 1 de la LNPCA ;

Considérant que ces conventions garantiront le bon avancement des opérations du projet de la LNPCA et permettront des améliorations de service auprès des usagers des lignes et des gares ferroviaires concernées (Nice Aéroport dans le périmètre des Alpes-Maritimes) ;

Vu le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la SLNPCA, définissant

l'organisation et le fonctionnement de cet établissement public local, et notamment le fait que le directeur général doit présenter chaque année au conseil d'administration un rapport sur la situation de l'établissement public et l'exécution de ses missions ;

Considérant le rapport sur la situation de la SLNPCA et l'exécution de ses missions pour l'année 2023, présenté au conseil d'administration de l'établissement public le 17 avril 2024 ;

Vu la délibération prise le 1^{er} juillet 2021 par l'assemblée départementale donnant délégation à la commission permanente ;

Vu le rapport de son président proposant :

- la signature de deux conventions particulières de financement relatives au projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur concernant :

* la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport ;
* la phase 1 PRO/REA pour la première partie de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur ;

- de prendre acte du rapport sur la situation et l'exécution des missions de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, pour l'année 2023 ;

Après avoir recueilli l'avis favorable de la commission Finances, interventions financières, administration générale et SDIS ;

Après en avoir délibéré ;

Décide :

1°) Concernant le financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) :

- d'approuver les termes de la convention particulière de financement relative aux contributions versées pour le financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, définissant les modalités de reprise des études dans le cadre d'un nouveau scénario pour la deuxième phase d'aménagement de l'opération Nice Aéroport, avec une prise en charge d'un coût additionnel par le Département de 20 650,79 € sur un surcoût total de 1 525 000 € HT courants ;
- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ladite convention à intervenir avec la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département du Var, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, Dracénie Provence Verdon agglomération, la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'agglomération

du Pays de Grasse, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, dont le projet est joint en annexe, ainsi que les documents afférents ;

2°) Concernant le financement des études et travaux de la phase 1 PRO/REA sur la première partie de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) :

- d'approuver les termes de la convention particulière de financement relative aux contributions versées pour le financement des études et travaux concernant les quatre opérations préalables à la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, que sont les travaux préparatoires de la phase 1, les études de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres, le programme Relogements « Abeilles » (1^{ère} partie) ainsi que le remisage Blancarde étape 1 ;
- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ladite convention à intervenir avec la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département du Var, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, Dracénie Provence Verdon agglomération, la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis et la Société de la LNPCA, dont le projet est joint en annexe, ainsi que les documents afférents ;
- de prendre acte de la participation du Département pour les opérations de la phase 1 PRO/REA de la première partie de la LNPCA d'un montant de 1 083 449,39 €, le besoin de financement de la première partie de cette phase 1 s'élevant à 10 764 096,75 € HT courants ;

3°) Concernant le rapport 2023 sur la situation et l'exécution des missions de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) :

- de prendre acte du rapport, joint en annexe, sur la situation et l'exécution des missions de la SLNPCA, pour l'année 2023 ;

4°) de prélever les crédits nécessaires sur les disponibilités du programme « Transport multimodal » du budget départemental.

Signé

Charles Ange GINESY
Président du Conseil départemental



Convention particulière de financement

relative aux contributions versées pour le financement de :

la reprise des études de niveau avant-projet
de l'opération de Nice Aéroport
du projet des phases 1 & 2
de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Entre :

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

Ci-après dénommées « les Collectivités membres »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du conseil d'administration, agissant en vertu de la délibération n°2024-1-2 du 17 avril 2024,

Ci-après dénommée « la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ou « la SLNPCA »

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Visas

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 le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021 et ses avenants signés le 3 juillet 2023 et le 15 décembre 2023 ;

VU la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 04 octobre 2022 et son avenant n°1 signé le 18 décembre 2023 ;

VU la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 25 août 2023 et son avenant n°1 signé le 18 décembre 2023 ;

VU la convention relative au financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, signée le ;

VU la délibération n°2024 -1- 2 du 17 avril 2024 du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur approuvant la convention particulière de financement relative aux contributions versées pour le financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Préambule

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.

Les études de niveau Avant-Projet (AVP) du PEM de Nice Aéroport comprenant la gare ferroviaire ont fait l'objet d'une première convention de financement entre les partenaires financeurs de la LNPCA et les Maitres d'Ouvrages, ci-après « LNPCA - COFI AVP Phase 1 » signée en date du 04 octobre 2022 et d'un avenant n°1 signé le 18 décembre 2023.

Les études en question allaient être menées à leur terme sur la base des éléments de programme et du scénario spatialisé tel que validé en Comité de pilotage LNPCA du 03 juillet 2023 lorsque des éléments nouveaux relatifs au calendrier de libération des terrains d'assiette du projet ont été portés à la connaissance des Maitres d'Ouvrages, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Au terme de la compétition de projets et après validation en Comité de pilotage du 3 juillet 2023, il a été retenu que la gare de Nice Aéroport s'installe sur des emprises occupées par le Marché d'Intérêt National d'Azur (MIN d'Azur), îlots 2.5 et 2.6 du projet de zone aménagement concertée Grand Arénas.

Or, par courrier en date du 14 mars 2024, la Métropole Nice Côte d'Azur a informé le COPIL LNPCA que des recours sur le projet empêchaient le déplacement du MIN d'Azur sur le site

de la Gaude dans le calendrier initialement prévu. Dès lors, MNCA s'engage à libérer partiellement le site à l'horizon fin 2025 : seul le bâtiment sud pourra être intégralement libéré, la disponibilité de l'îlot 2.5 n'étant plus assurée. Cette situation impacte directement le planning de réalisation du PEM et est de nature à compromettre sa mise en service attendue à l'horizon 2030 dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030.

L'analyse de ces éléments partagée avec le Comité Technique du 8 mars 2023 met en exergue la nécessité d'étudier un scénario d'aménagement alternatif au niveau Avant-Projet pouvant permettre une mise en service du pôle d'échanges multimodal à l'horizon 2030 et l'accueil dans des conditions optimales des visiteurs attendus à Nice dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030, dans l'hypothèse où la candidature des Alpes françaises serait retenue.

Les partenaires financiers du projet LNPCA ont validé lors du Comité de pilotage du 11 avril 2024, le nouveau scénario d'aménagement (dit « scénario Ilot 2.6 amplifié ») proposé par les Maitres d'Ouvrage, qui permet de réaliser la gare de Nice Aéroport à programme globalement équivalent et ont réitéré à cette occasion la demande de travailler à ce titre la planification et le phasage de l'opération de manière à permettre une mise en service du Pôle d'Echanges Multimodal au préalable des JOP 2030.

Une convention ayant pour objet de financer les coûts supplémentaires engendrés par la réalisation des études Avant-Projet du scénario « Ilot 2.6 amplifié » de l'opération de Nice Aéroport a été validée par le Comité de pilotage de la LNPCA du 11 avril 2024 et approuvée par le conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur le 17 avril 2024.

Conformément à l'article 3 de l'ordonnance susvisée, des conventions particulières sont établies entre la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et ses membres pour assurer sa capacité à mettre en place le financement de la part totale des Collectivités membres au titre des conventions engageant financièrement l'établissement public local.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention particulière de financement est conclue en application du III de l'article 5 de l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Elle vise à définir :

A – le contenu de la reprise des études d'avant-projet (AVP) de l'opération de Nice Aéroport et dont la présentation détaillée se trouve en *Annexe 1*

B - les modalités de prise en charge par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur via la contribution totale des Collectivités membres de l'établissement public local à la reprise des études des études d'avant-projet (AVP) de l'opération de Nice Aéroport

C – la répartition des contributions des Collectivités membres de la Société de la Ligne Nouvelle et leurs conditions de versement

Elle se rattache à la convention de financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle

Provence Côte d'Azur établie entre les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, l'Etat, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (ci-après « la Convention LNPCA- COFI AVP NAE 2»).

Article 2 : Objectifs, périmètre et contenu des études AVP du scénario « îlot 2.6 amplifié »

Les éléments de programme du scénario « Îlot 2.6 amplifié » présenté et validé en COPIL du 11 avril 2024 sont les suivants :

Réalisation d'un bâtiment sur l'îlot 2.6 de la ZAC du Grand Arenas permettant de concentrer la totalité de l'offre de stationnement du pôle d'échanges s'agissant des véhicules légers (700 places pour les véhicules légers, 60 places pour le parc de véhicules des loueurs, 80 places pour les deux roues motorisées, une aire de dépose minute et de dépose/reprise taxis) ainsi que la zone logistique de la gare.

La mise en œuvre de ce nouveau programme nécessite les études techniques suivantes, objet de la présente convention :

- Etudes de structure de niveau Avant-Projet à réaliser sur le bâtiment accueillant le parking de la gare, son dispositif de gestion des taxis et de dépose minute, sa zone logistique. Le bâtiment en question étant localisé sur le lot 2.6 de la ZAC du Grand Arenas et dénommé ci-après îlot 2.6 amplifié ;
- Etudes géotechniques de niveau Avant-Projet à réaliser sur îlot 2.6 amplifié ;
- Reprise des études courant fort, courant faible de l'îlot 2.6 amplifié ;
- Reprise des études photovoltaïques associées à la construction du parc de stationnement ;
- Repositionnement des points de collecte et de livraison de l'îlot 2.6 amplifié ;
- Reprise des études d'assainissement (Eaux Usées et Eaux Pluviales) du projet, intégrant l'impossibilité de se raccorder au Nord, sur les réseaux projetés de la ZAC du Grand Arenas.
- Intégration des passages des réseaux dans l'ouvrage depuis le Bd R.Cassin ;
- Reprise des études structures de l'ouvrage Maïcon pour intégrer le passage des réseaux secs et humides nécessaires au fonctionnement de l'îlot 2.6 amplifié ;
- Reprise totale du carnet de phasage de l'opération pour tenir compte des nouvelles contraintes du site et notamment la persistance des bâtis du MIN, à l'exception de ceux de la file Sud, durant toute la phase travaux du projet. Etant entendu que le projet nécessitera les espaces jusqu'en façade de la file centrale du MIN pour être réalisé et qu'aucune circulation ne sera possible entre les emprises du chantier et les bâtis du MIN persistant ;
- Une étude d'opportunité visant à augmenter la jauge de la vélo-station de la gare soit en évaluant la capacité ultérieure d'accueillir du stationnement vélo en lieu et place du stationnement pour les véhicules légers dans le bâtiment de parking soit par l'identification de nouveaux espaces permettant d'accueillir du stationnement vélo complémentaire.

La mise en œuvre de ce nouveau programme dans les conditions de desserte et de développement induites par le nouveau calendrier de délocalisation du MIN nécessite la reprise ou la production des études environnementales suivantes :

- Reprise des études de trafics dans le quartier de gare à l'horizon 2030
- Reprise des études de flux statique et dynamique de la gare à l'horizon 2030
- Reprise du modèle Air-Santé à l'horizon 2030
- Reprise du modèle d'exposition aux bruits à l'horizon 2030
- Reprise du modèle hydraulique à l'horizon 2030
- Reprise de la rédaction des chapitres généraux du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale en considérant le nouvel horizon 2030

Afin d'être modélisé, cet horizon nécessite, comme donnée entrante, que l'étude de déplacement rive Gauche du Var, propriété de MNCA, soit remise à jour et transmise aux Maitres d'Ouvrages au démarrage de la phase d'études de la présente convention.

Il est entendu que les variations de calendriers portés à la connaissance des Maitres d'Ouvrages ne modifient pas les hypothèses considérées aux horizons ultérieurs (2035, 2050).

Les partenaires financiers du projet des phases 1&2 de la LNPCA ont formalisé le souhait de produire des plannings et phasages compatibles avec une mise en service du Pôle d'Echanges Multimodal de Nice Aéroport en décembre 2029. A cet effet, il est convenu que les Maitres d'Ouvrages remettront, dans le cadre de la présente convention, deux versions de plannings et phasage :

- Une première version dans des conditions « classiques » de réalisation, à savoir tenant compte de délais d'instruction des dossiers de demandes d'autorisations administratives classiques, sans proposition de fermeture de ligne ou de voirie autres que lors d'opération coup de poing.
- Une deuxième version tenant compte d'un objectif de livraison à décembre 2029 assortie des conditions de réussite de cet objectif. Les partenaires financiers s'engagent à étudier aux côtés des Maitres d'Ouvrages, les leviers indispensables à la tenue de cet objectif, ils pourraient notamment concerner les modalités et délais d'instruction des dossiers de demande d'autorisation administratives, les délais de passation des marchés de travaux, des conditions spécifiques de réalisation en voirie ou sur le réseau ferré national.

Aménagement de l'îlot 2.6 amplifié

Les études de niveau AVP relatives aux démolitions préalables aux travaux, à la viabilisation et au raccordement de l'îlot 2.6 amplifié sont confiées aux Maîtres d'Ouvrages. La réalisation de ces études de niveau AVP par les Maîtres d'Ouvrages ne présume pas des conditions ultérieures de maîtrise d'ouvrage sur ces périmètres inclus dans la ZAC du Grand Arénas.

A cet effet, si la maîtrise d'ouvrage des ouvrages étudiés devait revenir à l'EPA, les Maitres d'Ouvrages s'engagent à transférer tous les diagnostics issus des campagnes d'acquisition de données sur les bâtis de la file Sud du Marché d'Intérêt National diligentées dans ce cadre ainsi que toutes les études objet de la présente convention relatives aux démolitions de ces bâtis, à la viabilisation et au raccordement de l'îlot 2.6 amplifié.

Pour cette partie spécifiquement, les cahiers des charges des études relatives aux démolitions préalables aux travaux, à la viabilisation et au raccordement de l'îlot 2.6 seront partagés avec l'Etablissement Public d'Aménagement Nice Ecovallée dans le cadre d'un processus partenarial compatible avec le calendrier de réalisation des études et du budget prévisionnel.

Article 3 : Délai prévisionnel de réalisation des études

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

- Les Maitres d'Ouvrages s'engagent à remettre l'étude d'impact actualisée de l'opération de Nice Aéroport ainsi que les pièces générales de l'étude d'impact générale du projet des phases 1&2 de la LNPCA impactées par cette réactualisation dans un délai de six mois et demi à compter de la signature de la présente convention.
- Les Maitres d'Ouvrages s'engagent à remettre les dossiers liés au dépôt des permis de construire de l'opération de Nice Aéroport dans un délai de neuf mois à compter de la signature de la présente convention.

Article 4 : Financement

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études, dont le financement fait l'objet de la convention « LNPCA – COFI AVP NAE 2 », est à 1 525 000 € HT aux conditions économiques de mars 2024.

4.1.2 Coût des études aux conditions économiques de réalisation

Le coût estimatif des études, dont le financement fait l'objet de la convention « LNPCA – COFI AVP NAE 2 », est estimé à **1 525 000 € HT courants** sur la base des éléments de plannings décrits à l'article 3 et d'une hypothèse de signature de la convention en avril 2024.

- le besoin de financement concernant la reprise de la production des livrables communs (Dossier de demande d'autorisations administratives, actualisation de l'étude d'impact, plannings et phasage généraux) est évalué à 155 000 € HT,
- le besoin de financement des missions relatives à la part ferroviaire sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est évalué à 105 000 € HT,
- le besoin de financement des études relatives à la part gare sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions est évalué à 955 000 € HT.
- Le besoin de financement des études confiées aux maitres d'ouvrages et dont la réalisation sera assurée par SNCF Gares & Connexions concernant les démolitions préalables aux travaux, la viabilisation et le raccordement de l'îlot 2.6 amplifié est évalué à 310 000€ HT

Etudes	Périmètre	€ courants
AVP – 1 ^{ère} phase	SNCF Gares & Connexions livrables communs	155 000 € HT
AVP – 1 ^{ère} phase	SNCF Réseau (part ferroviaire)	105 000 € HT
AVP – 1 ^{ère} phase	SNCF Gares & Connexions (part gare)	955 000€ HT
AVP – 1 ^{ère} phase	SNCF Gares & Connexions (développement du foncier)	310 000€ HT
TOTAL		1 525 000€ HT

4.2 Plan de financement

La convention relative au financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA contractualise un financement à hauteur de **1 525 000 € HT courants**, avec comme co-financeurs l'AFIT France (Etat) et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, selon les clés de répartition ci-après :

CFI AVP NAE n°2	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat /AFIT	50,0000 %	762 500 € HT
SLNPCA	50,0000 %	762 500 € HT
TOTAL	100,0000 %	1 525 000€ HT

Les plans de financement ci-dessous précisent le sous-détail des besoins de financement par Maître d'Ouvrage au titre de la convention « LNPCA – COFI AVP NAE 2 » :

CFI AVP NAE n°2 – Périmètre G&C	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat /AFIT	50,0000 %	710 000 € HT
SLNPCA	50,0000 %	710 000 € HT
TOTAL	100,0000 %	1 420 000€ HT

CFI AVP NAE n°2 – Périmètre Réseau	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat /AFIT	50,0000 %	52 500 € HT
SLNPCA	50,0000 %	52 500 € HT
TOTAL	100,0000 %	105 000€ HT

La présente clef de répartition est uniquement valable pour la phase d'études couverte par la convention « LNPCA – COFI AVP NAE 2 »

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national ou les installations ferroviaires, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.3 Conditions de versement des contributions de la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage

La SLNPCA procédera aux versements de sa contribution aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure des appels de fonds par ces derniers aux conditions suivantes :

- validation par le comité technique et financier de la LNPCA de l'avancement physique et financier des études et des travaux justifiant les montants appelés
- validation par le comité technique et financier de la LNPCA du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions et engagements contenus dans la convention relative au

financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Article 5 : Répartition de la contribution due au titre de « LNPCA – COFI - AVP NAE 2 » entre la SLNPCA et ses membres

5.1 Détermination des contributions des Collectivités membres au budget de la SLNPCA

La SLNPCA verse l'intégralité des appels de fonds aux maîtres d'ouvrage et :

- Finance sur fonds propres sa quote part à hauteur de 50% ;
- Se fait rembourser par les Collectivités membres, pour lesquels la SLNPCA assure la totalité du financement, à hauteur de 50% pour la part qui incombe à ces derniers ; ces contributions prennent la forme de subventions d'équipement non grevées de TVA ;

La contribution totale des Collectivités membres est définie annuellement dans le budget de la SLNPCA.

Les dépenses induites pour la SLNPCA liées à la gestion de la présente convention sont prises en charge selon les règles établies annuellement au budget de la SLNPCA.

Les membres, pour la part qui leur revient, sont appelés selon les règles suivantes :

	% des montants appelés à la SLNPCA par les maîtres d'ouvrage	Contribution au besoin de financement en euros HT courants
Région	25,0000%	190 625,00 €
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	31 771,09 €
Département du Var	3,7500%	28 593,75 €
Département des Alpes Maritimes	2,7083%	20 650,79 €
Métropole Aix Marseille Provence	4,1667%	31 771,09 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	28 593,75 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	20 650,79 €
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%	6 353,91 €
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%	12 708,59 €
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%	3 177,34 €
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%	6 353,91 €
TOTAL	50%	381 250,00 €

5.2 Evolution de la gouvernance de la SLNPCA

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales, tout établissement public local, de même que toute autorité locale étrangère, au sens de l'article L. 1115-1 du code général des collectivités territoriales, ou tout Etat tiers, souhaitant participer au

financement de la LNPCA peut être autorisé par le conseil d'administration à adhérer à la SLNPCA.

Le mandat de négociation des conditions d'adhésion d'un ou de plusieurs nouveaux membres, non signataires de la présente convention, sera laissé à la discrétion de la SLNPCA qui s'assurera de l'obtention des meilleures conditions financières et intégrant des objectifs sur les niveaux de prise en charge des échéances restantes à verser et déjà versées par les cofinanceurs dans le cadre d'appels de fonds antérieurs à l'entrée du ou des nouveau(x) membres.

Le retrait d'un ou plusieurs membres n'entraîne aucune modification de la répartition, les sommes étant réputées dues en totalité par la Collectivité sortante.

Selon les principes de solidarité définis dans le protocole de financement, la participation d'un ou de plusieurs nouveaux membres portera sur la globalité du projet, à savoir les études et la réalisation des phases 1&2.

5.3 Appels de fonds et versements

Dans le cadre de l'exécution de ses budgets, la SLNPCA procédera aux appels de fonds auprès des Collectivités membres conformément à la répartition définie au 5.1. et selon l'échéancier prévisionnel et indicatif joint en *Annexe*. Ce dernier est susceptible d'évoluer selon les modifications de l'échéancier prévisionnel opérées par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les signataires de la présente convention particulière procéderont au mandatement et au paiement des échéances conformément à l'échéancier actualisé de paiement des contributions des Collectivités membres à la SLNPCA. A l'exception du premier appel de fonds, cet échéancier prévoira le mandatement des échéances 60 jours calendaires avant le mandatement par la SLNPCA des échéances aux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions en application de la convention « LNPCA – COFI – AVP NAE 2 ».

Les paiements seront réalisés directement sur le compte de la SLNPCA dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

En cas de défaut de paiement, les sommes dues seront majorées des intérêts de retard calculés sur la période de retard.

5.4 Evolution des coûts et appels de fonds

Les appels de fonds pourront évoluer selon les cas suivants :

- **actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions après décision conforme du comité de pilotage LNPCA et du conseil d'administration de la SLNPCA** : les contributions annuelles des Collectivités sont établies lors de la construction du budget primitif. A ce titre, l'actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage n'est pas encore connue pour l'exercice en cours. Dès connaissance de l'actualisation de l'échéancier, le prochain appel de fonds est recalculé et intègre le montant d'actualisation appelé. L'échéance sera recalculée dans un délai de 60 jours calendaires minimum avant l'appel de fonds.

- **adhésion ou retrait de nouveaux membres** : la répartition de la contribution totale des Collectivités sera recalculée à partir de l'échéance suivant l'entrée du ou des nouveau(x) membre(s).

La SLNPCA doit fournir un suivi annuel des éléments suivants :

- Montant des appels de fonds versés
- Montant des appels de fonds à verser
- Appel de fonds réalisés auprès des co-financeurs et montants encaissés et à encaisser
- Modalités d'actualisation de l'échéancier prévisionnel des coûts LNPCA – COFI – AVP NAE 2

Les co-financeurs peuvent à tout moment demander à la SLNPCA la communication de toutes les pièces permettant de justifier les appels de fonds.

Article 6 : Règlement des litiges

6.1 Principes

Les Parties reconnaissent que la présente convention doit être exécutée de bonne foi et dans un esprit de coopération et de partenariat.

Elles veilleront en conséquence notamment à une bonne information mutuelle et à la prévention des contentieux.

En particulier, tout signataire anticipant un éventuel défaut de paiement doit en informer le Directeur général de la SLNPCA afin d'étudier les dispositions possibles à mettre en œuvre.

6.2 Règlement à l'amiable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends (défauts de paiements, difficulté sur les garanties...) relatifs à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention.

En particulier, en cas de défaut de paiement d'une des Collectivités signataires, le directeur général de la SLNPCA convoque sous quinze (15) jours, après avoir notifié le défaut de paiement, le comité technique des membres de la SLNPCA afin de trouver un règlement à l'amiable.

Le conseil d'administration est informé du défaut de paiement à sa première réunion consécutive après la réunion du comité technique des membres de la SLNPCA.

6.3 Procédure de conciliation

A défaut de règlement amiable de leur(s) différend(s), les Parties peuvent décider que les litiges qui résultent de l'exécution de la présente convention font l'objet d'une tentative de conciliation par une commission composée de trois conciliateurs : le premier est désigné par le conseil d'administration de la SLNPCA, le deuxième par la partie en différend et le troisième par les deux premiers conciliateurs.

Si l'une ou les parties ne désigne(nt) pas son (leur) conciliateur(s) dans un délai de quinze (15) jours à compter de la survenance du litige qui les oppose, celui-ci (eux-ci) sera (-ont) désigné(s) par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

Si les deux premiers conciliateurs ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation du troisième dans un délai de trente (30) jours à compter de la date la survenance du litige, le troisième conciliateur sera désigné par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

La commission de conciliation doit rendre son avis et/ou sa proposition dans un délai de trente (30) jours à compter de sa constitution.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, et notamment en cas de désaccord entre les parties pour s'en remettre à l'avis et/ou la proposition de la commission, le tribunal administratif compétent pourra être saisi à l'initiative de la partie la plus diligente.

La saisine d'une commission de conciliation suspend les délais de recours jusqu'à la notification aux deux parties de l'avis et/ou la proposition de ladite commission de conciliation.

Le délai de recours suspendu repart ensuite pour la durée restant à courir au moment de la saisine de la commission de conciliation.

6.4 Contentieux

Les litiges relatifs à l'exécution de la présente convention relèvent du tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur et terme de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par la SLNPCA aux Collectivités membres.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde de la contribution du dernier partenaire à la SLNPCA. En tout état de cause, la présente convention prend fin au plus tard dans un délai de 48 mois à compter de la date estimée de fin des études et travaux couverts par la présente convention, si les maîtres d'ouvrage n'ont pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

La modification du terme de la convention pourra être décidée par voie d'avenant à la présente convention dans le cas où le terme de la convention de financement AVP NAE 2 est modifié par avenant.

La présente convention particulière de financement est établie en douze (12) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur,
Le Président du Conseil Régional**

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour le Département des Bouches du Rhône,
La Présidente du Conseil Départemental***

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour le Département du Var,
Le Président du Conseil Départemental***

Jean-Louis MASSON

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour le Département des Alpes Maritimes,
Le Président du Conseil Départemental***

Charles Ange GINESY

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Métropole Aix Marseille Provence,
La Présidente de la Métropole***

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,
Le Président de la Métropole***

Jean-Pierre GIRAN

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Métropole Nice Côte d'Azur,
Le Président de la Métropole***

Christian ESTROSI

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon Agglomération,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Richard STRAMBIO

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lerins,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

David LISNARD

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Jean LEONETTI

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Jérôme VIAUD

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

**Pour La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur,
Le Président du Conseil d'administration**

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement de la reprise
des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice
Aéroport du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

Echéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds de la SLNPCA aux Collectivités

				Appels de fond PRO REA SNCF R et SNCF G&C	Appels de fond PRO REA SLNPCA auprès des collectivités	
Plan de financement AVP NAE 2	Clé de répartition (%)	AVP NAE 2		ADF n°1 (après notification de la convention particulière)	ADF n°2 (TO LNPCA- COFI AVP NAE 2+4 mois)	ADF n°3 (TO LNPCA-COFI AVP NAE 2+6 mois)
Etat	50,0000%	762 500,00 €		152 500,00 €	533 750,00 €	76 250,00 €
Région	25,0000%	190 625,00 €		38 125,00 €	133 437,50 €	19 062,50 €
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	31 771,09 €		6 354,22 €	22 239,76 €	3 177,11 €
Département du Var	3,7500%	28 593,75 €		5 718,75 €	20 015,63 €	2 859,38 €
Département des Alpes Maritimes	2,7083%	20 650,79 €		4 130,16 €	14 455,55 €	2 065,08 €
Métropole Aix-Marseille Provence	4,1667%	31 771,09 €		6 354,22 €	22 239,76 €	3 177,11 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	28 593,75 €		5 718,75 €	20 015,63 €	2 859,38 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	20 650,79 €		4 130,16 €	14 455,55 €	2 065,08 €
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%	6 353,91 €		1 270,78 €	4 447,74 €	635,39 €
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%	12 708,59 €		2 541,72 €	8 896,01 €	1 270,86 €
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%	3 177,34 €		635,47 €	2 224,14 €	317,73 €
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%	6 353,91 €		1 270,78 €	4 447,74 €	635,39 €
Contribution SLNPCA (fiscalité)	50,0000%	381 250,00 €		76 250,00 €	266 875,00 €	38 125,00 €
SLNPCA	50,0000%	762 500,00 €		152 500,00 €	533 750,00 €	76 250,00 €
Total	100%	1 525 000,00 €		305 000,00 €	1 067 500,00 €	152 500,00 €
			Avancement	20%	70%	10%
			Avancement cumulé	20%	90%	100%



Convention particulière de financement PRO/REA Phase 1 – 1^{ère} partie de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

relative aux contributions versées pour le financement des :

- Travaux anticipés de la phase 1
- Etudes de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres
- Relogements Abeilles (1^{ère} partie)
- Travaux du remisage Blancarde Etape 1

Entre :

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

Ci-après dénommées « les Collectivités membres »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du conseil d'administration, agissant en vertu de la délibération n°2024-1-1 du 17 avril 2024,

Ci-après dénommée « la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ou « la SLNPCA »

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Visas

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 le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021 et ses avenants signés le 3 juillet 2023 et le 15 décembre 2023 ;

VU la convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » signée le

VU la convention de financement PRO/REA n°1, en application de la convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le

VU la délibération n°2024 -1-1 du 17 avril 2024 du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur approuvant la convention particulière de financement PRO/REA n°1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Préambule

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.

Comme le prévoit l'ordonnance, les conditions générales de financement des études de projet et des travaux du projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur font l'objet de la convention-cadre relative à « la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » signée le entre l'Etat, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et les maîtres d'ouvrage du projet. Des conventions de financement sont prises en application de cette convention-cadre pour définir le périmètre, le contenu, le planning, l'assiette et le plan de financement pour les différents ensembles d'opérations ou opérations définis par les partenaires.

Conformément à l'article 3 de l'ordonnance susvisée, des conventions particulières sont établies entre la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et ses membres pour assurer sa capacité à mettre en place le financement de la part totale des Collectivités membres au titre des conventions prises en application de la convention-cadre.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention particulière de financement est conclue en application du III de l'article 5 de l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Elle vise à définir :

A – le contenu des études de projet et des travaux de la 1^{ère} partie de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et dont la présentation détaillée se trouve en *Annexe 1*

B - les modalités de prise en charge par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur via la contribution totale des Collectivités membres de l'établissement public

local à la réalisation des études de projet et des travaux de la 1^{ère} partie de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

C – la répartition des contributions des Collectivités membres de la Société de la Ligne Nouvelle et leurs conditions de versement

Elle se rattache à la convention de financement des études de projet (PRO) et des travaux de réalisation (REA) n°1 relative à la 1^{ère} partie de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur établie entre les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, l'Etat, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (ci-après « la Convention PRO/REA n°1 »).

Article 2 : Description des éléments de programme financés via la présente convention

La présente convention porte in fine sur les éléments de programme ci-dessous :

Opérations	Consistance simplifiée	MOA
Travaux préparatoires phase 1	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser en 2024 les acquisitions de données nécessaires au démarrage des phases PROJET prévues essentiellement à compter de 2025, • Anticiper les travaux préparatoires dès 2025 en particulier sur les enjeux suivants : libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes, création des accès et bases-travaux, démolitions et dépose d'installations. • Anticiper tous les aspects logistiques des travaux 2026 sur différents aspects : sécurité, matières (commande des rails, appareils de voie, traverses, ballast), commande du personnel, etc. 	SNCF RESEAU
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	<p>Amorcer la libération des emprises du site ferroviaire d'Abeilles où sera réalisée la gare souterraine :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un bâtiment d'environ 2200 m² permettant d'accueillir 120 personnes environ. • Création d'une aire de stationnement pour 80 véhicules de service visant à intervenir 24h/24 et 7j/7 dans le cadre de leurs missions de maintenance, d'entretien, de relève d'incident et d'exploitation du réseau. 	SNCF RESEAU
Relogements Abeilles	<p>Sécuriser le planning de libération du plateau des Abeilles afin de disposer de surfaces au plus tôt et ainsi de gérer au mieux un phasage complexe sur ce secteur en vue du chantier de la traversée souterraine. Plusieurs sous-opérations sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des prises à bail externes pour près de 2800m² ; 	SNCF GARES & CONNEXIONS

	<ul style="list-style-type: none"> Le déplacement des « cœurs télécoms » présents au sein de la halle A qui sera à démolir ; Des bâtiments à acquérir et à démolir par anticipation 	
Réalisation Remisage Blancarde	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer à la libération foncière du site des Abeilles pour la future gare souterraine Améliorer les conditions de remisage et de stationnement entre le site de Blancarde et la gare de Marseille 	SNCF RESEAU

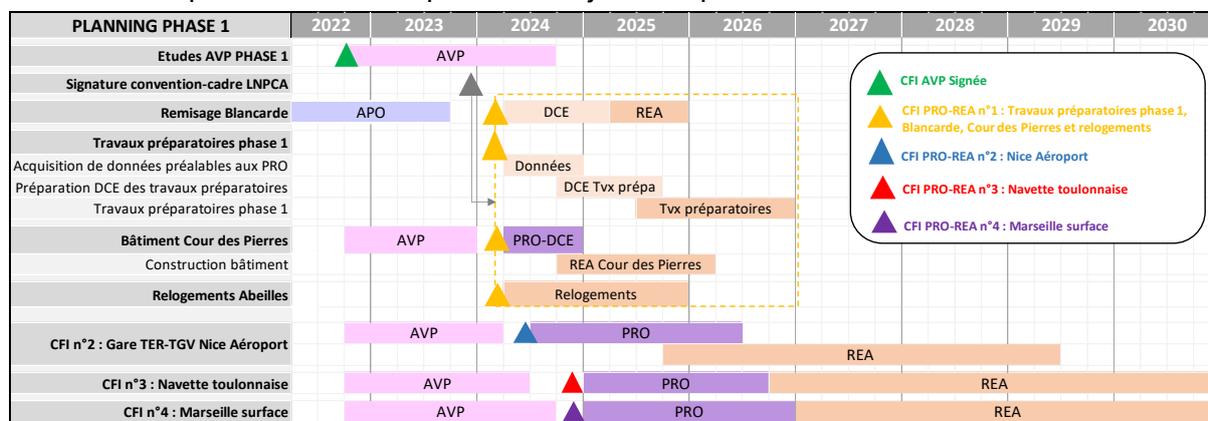
Le détail de ces quatre (4) opérations est inscrit dans les fiches en *Annexe 1* à la présente convention.

Article 3 : Délai prévisionnel de réalisation

Les modalités de définition et de suivi du planning prévisionnel du projet LNPCA (ci-après « le Projet ») sont régies par l'article 4.15 de la convention-cadre : « Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique ».

Comme prévu par la convention-cadre, le planning prévisionnel de réalisation physique détaillé opération par opération est intégré dans l'annexe « Programme d'opérations » de la convention-cadre.

Le calendrier prévisionnel des opérations objet de la présente convention est le suivant :



Les délais prévisionnels spécifiques sont précisés dans chacune des fiches annexes de chacune des opérations.

Article 4 : Financement

Les modalités de financement du Projet des phases 1 & 2 LNPCA sont régies par l'article 4 de la convention-cadre : « Article 4 : Détermination des coûts d'opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning ».

La Convention PRO/REA précise les modalités de réalisation des études et travaux et de financement des opérations relatives à la 1^{ère} partie de la phase 1 du Projet. Le présent article précise les modalités de participation des Collectivités membres pour le financement via la SLNPCA des éléments de programme objet de la présente convention.

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût aux conditions économiques de référence

Le coût des études et travaux relatifs aux éléments de programme qui seront financés via les contributions objet de la présente convention est estimé à **35 428 289 € HT** aux conditions économiques de juillet 2020, répartis comme suit :

Opérations	Maître d'ouvrage (MOA)	Montants en € constants de référence (CE 07/20)
Travaux préparatoires phase 1	SNCF RESEAU	13 869 151 €
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	SNCF RESEAU	6 579 000 €
Relogements Abeilles	SNCF GARES & CONNEXIONS	10 069 138 €
Réalisation Remisage Blancarde	SNCF RESEAU	4 911 000 €
TOTAL		35 428 289 €

Le détail de ce coût estimatif est présenté dans chacune des fiches d'opérations en *Annexe 1*.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

La convention-cadre prévoit que les conventions de financement prises en application pour chacune des opérations ou chacun des groupes d'opérations le cas échéant appliquent les indices de référence suivants pour déterminer le besoin de financement aux conditions économiques projetées de réalisation :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : rubrique A (foncier), B1 (travaux), B2 (SLG), B3 (Fournitures), C (PR).
- indice BT01 : équivalent à TP01 en matière de rubrique.
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : rubrique D (MOE), E (MOA) et F (frais complémentaires MOA).

Concernant la présente **convention**, et compte tenu de la typologie des éléments de programme qui y sont intégrés, les indices TP01, BT01 et ING sont utilisés. Les couts actualisés sont détaillés en *Annexe 1*.

Ainsi, le besoin de financement de la présente convention couvre notamment le coût des études et travaux du périmètre, défini à l'article 4, qui est estimé à **43 056 387 € HT courants** répartis comme suit :

Opérations	MOA	Montants à contractualiser en Euros courants
Travaux préparatoires phase 1	SNCF RESEAU	17 031 737 €
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	SNCF RESEAU	8 008 410 €
Relogements Abeilles	SNCF GARES & CONNEXIONS	12 028 892 €
Réalisation Remisage Blancarde	SNCF RESEAU	5 987 348 €
TOTAL		43 056 387 €

Les hypothèses d'actualisation sont les suivantes conformément aux principes actés dans la convention-cadre :

aux conditions économiques réelles de réalisation, sur la base des hypothèses d'actualisation suivantes :

- du calendrier prévisionnel de réalisation stipulé à l'article 3 ;
- de l'évolution de l'indice TP01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 130,3
 - + 4,0 % en 2024,
 - + 3,5 % en 2025 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice BT01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 130,3
 - + 4 % en 2024,
 - + 3,5 % en 2025 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice ING, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 132,2
 - + 2,6 % en 2024 et au-delà,

Le besoin de financement en euros courant sera régulièrement réactualisé selon les modalités prévues à l'article 4.7 de la convention-cadre.

Ce montant en euros courants se décompose comme suit :

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Réseau :

Missions	€ courants
A – Foncier	0 €
B – Travaux et fournitures	22 363 624 €
C – Provision pour risques	1 193 983 €
D – Maitrise d'œuvre	4 613 060 €
E – Acquisitions de données et missions complémentaires	767 062 €
F – Maitrise d'ouvrage	2 089 766 €
TOTAL	31 027 496 €

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Gares & Connexions :

Missions	€ courants
A – Foncier	4 514 866 €
B – Travaux et fournitures	5 555 028 €
C – Provision pour risques	555 503 €
D – Maitrise d'œuvre	752 234 €
E – Acquisitions de données et missions complémentaires	396 746 €
F – Maitrise d'ouvrage	254 514 €
TOTAL	12 028 892 €

4.2 Plan de financement

La convention de financement PRO/REA n°1 contractualise un financement à hauteur de **43 056 387 € HT courants**, avec comme co-financeurs l'AFIT France (Etat) et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, selon les clés de répartition ci-après :

Plan de financement PRO REA Phase 1 – 1 ^{ère} partie	Clé de répartition (%)	Besoin de financement en euros HT courants
Etat	50,00%	21 528 193,50 €
Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur	50,00%	21 528 193,50 €
Total	100,00%	43 056 387,00 €

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.3 Conditions de versement des contributions de la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage

La SLNPCA procédera aux versements de sa contribution aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure des appels de fonds par ces derniers aux conditions suivantes :

- validation par le comité technique et financier de la LNPCA de l'avancement physique et financier des études et des travaux justifiant les montants appelés
- validation par le comité technique et financier de la LNPCA du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions et engagements contenus dans la convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

4.4 Evolutions du plan de financement si intégration d'un financement européen

La convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur engage ses signataire à répondre à tous les appels à projets MIE / CEF pour les opérations entrant dans leurs conditions d'éligibilité avec une vision pluriannuelle sur le périmètre des dossiers déposés en fonction de l'avancement des différentes opérations et phases du Projet. Elle définit que les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, prennent en charge la demande de subvention européenne et sa gestion administrative.

En cas de financement européen, le plan de financement est modifié par avenant et les montants versés par l'Etat et la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage au titre de la subvention européenne sont déduits des participations financières des co-financeurs.

Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance est réduit du montant des subventions perçues par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à due proportion de la clé de répartition précitée pour chacun des co-financeurs.

4.5 Prise en compte des dépenses et de l'évolution du plan de financement dans le budget prévisionnel de la SLNPCA

Les dépenses totales à prendre en charge par la SLNPCA au titre du 4.2 sont intégrées en autorisation de programme ouverte lors de son exercice 2023 et en crédits de paiement sur les budgets annuels de l'année 2024 à 2026 en fonction des prévisions d'appels de fond transmis par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à la SLNPCA.

En cas de financement européen, la prise en compte dans les appels de fonds auprès de la SLNPCA des subventions européennes reçues par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et

SNCF Gares & Connexions, est intégralement répercutée dans les budgets de la SLNPCA, et contribue à réduire à parité avec la contribution de l'Etat, les contributions des Collectivités membres appelées par la SLNPCA.

Article 5 : Répartition de la contribution due au titre de PRO/REA n°1 entre la SLNPCA et ses membres

5.1 Détermination des contributions des Collectivités membres au budget de la SLNPCA

La SLNPCA verse l'intégralité des appels de fonds aux maîtres d'ouvrage et :

- Finance sur fonds propres sa quote part à hauteur de 50% ;
- Se fait rembourser par les Collectivités membres, pour lesquels la SLNPCA assure la totalité du financement, à hauteur de 50% pour la part qui incombe à ces derniers ; ces contributions prennent la forme de subventions d'équipement non grevées de TVA ;

La contribution totale des Collectivités membres est définie annuellement dans le budget primitif de la SLNPCA.

Les dépenses induites pour la SLNPCA liées à la gestion de la présente convention PRO/REA sont prises en charge selon les règles établies annuellement au budget de la SLNPCA.

Les membres, pour la part qui leur revient, sont appelés selon les règles suivantes :

	% des montants appelés à la SLNPCA par les maîtres d'ouvrage	Contribution au besoin de financement en euros HT courants
Région	20,0000%	4 305 638,70 €
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	1 531 644,85 €
Département du Var	2,7957%	601 863,71 €
Département des Alpes Maritimes	5.0327%	1 083 449,39 €
Métropole Aix Marseille Provence	9,5345%	2 052 605,61 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	288 133,34 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	578 527,14 €
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	47 232,86 €
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	103 722,84 €
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	34 552,75 €
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	136 725,56 €
TOTAL	50%	10 764 096,75 €

5.2 Evolution de la gouvernance de la SLNPCA

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales, tout établissement public local, de même que toute autorité locale étrangère, au sens de l'article L. 1115-1 du code général des collectivités territoriales, ou tout Etat tiers, souhaitant participer au financement de la LNPCA peut être autorisé par le conseil d'administration à adhérer à la SLNPCA.

Le mandat de négociation des conditions d'adhésion d'un ou de plusieurs nouveaux membres, non signataires de la présente convention, sera laissé à la discrétion de la SLNPCA qui s'assurera de l'obtention des meilleures conditions financières et intégrant des objectifs sur les niveaux de prise en charge des échéances restantes à verser et déjà versées par les cofinanceurs dans le cadre d'appels de fonds antérieurs à l'entrée du ou des nouveau(x) membres.

Le retrait d'un ou plusieurs membres n'entraîne aucune modification de la répartition, les sommes étant réputées dues en totalité par la Collectivité sortante.

Selon les principes de solidarité définis dans le protocole de financement, la participation d'un ou de plusieurs nouveaux membres portera sur la globalité du projet, à savoir les études et la réalisation des phases 1&2.

5.3 Appels de fonds et versements

Dans le cadre de l'exécution de ses budgets, la SLNPCA procédera aux appels de fonds auprès des Collectivités membres conformément à la répartition définie au 5.1. et selon l'échéancier prévisionnel et indicatif joint en *Annexe 2*. Ce dernier est susceptible d'évoluer selon les modifications de l'échéancier prévisionnel opérées par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les signataires de la présente convention particulière procéderont au mandatement et au paiement des échéances conformément à l'échéancier actualisé de paiement des contributions des Collectivités membres à la SLNPCA. A l'exception du premier appel de fonds, cet échéancier prévoira le mandatement des échéances 60 jours calendaires avant le mandatement par la SLNPCA des échéances aux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions en application de la CFI PRO REA n°1.

Les paiements seront réalisés directement sur le compte de la SLNPCA dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

En cas de défaut de paiement, les sommes dues seront majorées des intérêts de retard calculés sur la période de retard.

5.4 Evolution des coûts et appels de fonds

Les appels de fonds pourront évoluer selon les cas suivants :

- **actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions après décision conforme du comité de pilotage LNPCA et du conseil d'administration de la SLNPCA** : les contributions annuelles des Collectivités sont établies lors de la construction du budget primitif. A ce

titre, l'actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage n'est pas encore connue pour l'exercice en cours. Dès connaissance de l'actualisation de l'échéancier, le prochain appel de fonds est recalculé et intègre le montant d'actualisation appelé. L'échéance sera recalculée dans un délai de 60 jours calendaires minimum avant l'appel de fonds.

- **versement d'une subvention européenne** : les montants appelés pour la prochaine échéance seront réduits d'un niveau égal à la réduction du montant appelé par les maîtres d'ouvrage auprès de la SLNPCA du fait de la subvention européenne et revenant aux Collectivités selon les clés de répartition établies pour les études de projet et les travaux de la phase 1 – 1^{ère} partie. Dans l'hypothèse où la réduction de l'appel de fonds d'une Collectivité se traduirait par un montant négatif, le montant appelé sera nul et la réduction reportée sur la ou les échéances suivantes.
- **adhésion ou retrait de nouveaux membres** : la répartition de la contribution totale des Collectivités sera recalculée à partir de l'échéance suivant l'entrée du ou des nouveau(x) membre(s).

La SLNPCA doit fournir un suivi annuel des éléments suivants :

- Montant des appels de fonds versés
- Montant des appels de fonds à verser
- Appel de fonds réalisés auprès des co-financeurs et montants encaissés et à encaisser
- Modalités d'actualisation de l'échéancier prévisionnel des coûts PRO/REA de phase 1 – 1^{ère} partie.

Les co-financeurs peuvent à tout moment demander à la SLNPCA la communication de toutes les pièces permettant de justifier les appels de fonds.

Article 6 : Règlement des litiges

6.1 Principes

Les Parties reconnaissent que la présente convention doit être exécutée de bonne foi et dans un esprit de coopération et de partenariat.

Elles veilleront en conséquence notamment à une bonne information mutuelle et à la prévention des contentieux.

En particulier, tout signataire anticipant un éventuel défaut de paiement doit en informer le Directeur général de la SLNPCA afin d'étudier les dispositions possibles à mettre en œuvre.

6.2 Règlement à l'amiable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends (défauts de paiements, difficulté sur les garanties...) relatifs à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention.

En particulier, en cas de défaut de paiement d'une des Collectivités signataires, le directeur général de la SLNPCA convoque sous quinze (15) jours, après avoir notifié le défaut de paiement, le comité technique des membres de la SLNPCA afin de trouver un règlement à l'amiable.

Le conseil d'administration est informé du défaut de paiement à sa première réunion consécutive après la réunion du comité technique des membres de la SLNPCA.

6.3 Procédure de conciliation

A défaut de règlement amiable de leur(s) différend(s), les Parties peuvent décider que les litiges qui résultent de l'exécution de la présente convention font l'objet d'une tentative de conciliation par une commission composée de trois conciliateurs : le premier est désigné par le conseil d'administration de la SLNPCA, le deuxième par la partie en différend et le troisième par les deux premiers conciliateurs.

Si l'une ou les parties ne désigne(nt) pas son (leur) conciliateur(s) dans un délai de quinze (15) jours à compter de la survenance du litige qui les oppose, celui-ci (ceux-ci) sera (-ont) désigné(s) par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

Si les deux premiers conciliateurs ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation du troisième dans un délai de trente (30) jours à compter de la date la survenance du litige, le troisième conciliateur sera désigné par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

La commission de conciliation doit rendre son avis et/ou sa proposition dans un délai de trente (30) jours à compter de sa constitution.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, et notamment en cas de désaccord entre les parties pour s'en remettre à l'avis et/ou la proposition de la commission, le tribunal administratif compétent pourra être saisi à l'initiative de la partie la plus diligente.

La saisine d'une commission de conciliation suspend les délais de recours jusqu'à la notification aux deux parties de l'avis et/ou la proposition de ladite commission de conciliation.

Le délai de recours suspendu repart ensuite pour la durée restant à courir au moment de la saisine de la commission de conciliation.

6.4 Contentieux

Les litiges relatifs à l'exécution de la présente convention relèvent du tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur et terme de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par la SLNPCA aux Collectivités membres.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde de la contribution du dernier partenaire à la SLNPCA. En tout état de cause, la présente convention prend fin au plus tard dans un délai de 48 mois à compter de la date estimée de fin des études et travaux couverts par la présente convention, si les maîtres d'ouvrage n'ont pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

La modification du terme de la convention pourra être décidée par voie d'avenant à la présente convention dans le cas où le terme de la convention de financement PRO/REA n°1 est modifié par avenant.

Le présente convention particulière de financement est établie en douze (12) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur,
Le Président du Conseil Régional**

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour le Département des Bouches du Rhône,
La Présidente du Conseil Départemental***

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour le Département du Var,
Le Président du Conseil Départemental***

Jean-Louis MASSON

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour le Département des Alpes Maritimes,
Le Président du Conseil Départemental***

Charles Ange GINESY

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Métropole Aix Marseille Provence,
La Présidente de la Métropole***

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,
Le Président de la Métropole***

Jean-Pierre GIRAN

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Métropole Nice Côte d'Azur,
Le Président de la Métropole***

Christian ESTROSI

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon Agglomération,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Richard STRAMBIO

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lerins,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

David LISNARD

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Jean LEONETTI

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Jérôme VIAUD

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

**Pour La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur,
Le Président du Conseil d'administration**

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

Convention de financement

Annexe 1

Caractéristiques des éléments de programme de la présente convention :

Coût, Fonctionnalités, Délais

4 Fiches d'opérations à insérer :

- Annexe 1.1 : Programme Travaux Préparatoires
- Annexe 1.2 : Programme PRO/REA Bâtiment Cour des Pierres
- Annexe 1.3 : Programme Relogements Abeilles
- Annexe 1.4 : Programme Remisage Blancarde

ANNEXE 1-1 : Programme Travaux Préparatoires Phase 1

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Les travaux préparatoires concernent les opérations de phase 1 suivantes :

- Nice Aéroport
- Carnoules et les trois TVP de Solliès-Pont, Cuers, et Puget-Ville
- La Pauline
- Saint-Cyr
- Marseille Bloc Est
- Marseille Corridor Ouest

Le programme fonctionnel de ces six opérations de phase 1 figure dans l'annexe « Programme d'opérations » de la convention-cadre.

Le programme technique détaillé de chaque opération figurera en annexe des conventions de financement PRO-REA de ces opérations, sur la base du programme fixé à la fin des études AVP et du CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation) sur lequel les MOA s'engageront.

Eléments de programme :

Le présent financement porte sur l'anticipation de travaux préparatoires de la phase 1 pour la période 2024 à 2026 tels que décrits ci-après.

Il s'agit d'une anticipation permettant au projet de disposer des moyens nécessaires à la sécurisation du planning, afin de ne pas attendre la fin des études AVP phase 1 (octobre 2024) pour contractualiser la suite des opérations de phase 1. En effet, les premiers travaux des opérations majeures sont attendus dès 2025 (cf. calendrier ci-après) et il convient d'en anticiper tous les aspects logistiques et opérationnels sis de Marseille à Nice.

L'estimation du montant des prochaines conventions de financement PRO-REA de la phase 1 tiendra compte du fait que certains travaux ont été anticipés par le présent financement. Ces anticipations de travaux ne constituent donc pas un financement complémentaire au projet.

Objectifs visant à la sécurisation du planning de réalisation des travaux des opérations de phase 1 :

- Disposer des moyens permettant de réaliser en 2024 les acquisitions de données nécessaires au démarrage des phases PRO prévues essentiellement à compter de 2025, afin de réduire les risques en particulier sur les enjeux géotechniques et pollution ;
- Anticiper les travaux préparatoires dès 2025 en particulier sur les enjeux suivants : libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes, création des accès et bases-travaux, démolitions et dépose d'installations.

- Anticiper tous les aspects logistiques des travaux en 2026 sur différents aspects : sécurité, matières (commande des rails, appareils de voie, traverses, ballast), commande du personnel, etc.

Principales activités de production couvertes :

- **Liste des activités concernant la maîtrise d'ouvrage**, en complément des activités de maîtrise d'ouvrage déjà réalisées dans le cadre des AVP :
 - Préparer et mettre en œuvre la stratégie d'achat d'opération par spécialité
 - Management de la sécurité dans toutes les composantes du projet
 - Piloter les campagnes d'acquisition de données complémentaires pour la phase PRO vis-à-vis des réservations capacitaires, autorisations réglementaires et occupations temporaires de foncier
 - Mise en place d'une veille environnementale sur le chantier
 - Elaboration de l'ensemble des pièces contractuelles des différents marchés
 - Préparation et mise en œuvre de l'externalisation Etudes et Travaux

- **Liste des activités concernant la maîtrise d'œuvre pour ces travaux préparatoires :**
 - Préparer et mettre en œuvre la stratégie d'allotissement des marchés
 - Préparer les campagnes d'acquisition de données pour la phase PRO
 - Préparer et suivre les marchés au niveau administratif (habilitations, attachements, OS, réception, réserves, décomptes, réclamations, sûretés financières et garanties, etc.)
 - Etablir la liste des matériels à commander
 - Etablir les prévisions de commande pour les ateliers SNCF afin de fabriquer et de fiabiliser les livraisons de matériel
 - Challenger les coûts, veiller à la bonne traduction des dispositions contractuelles, analyser les écarts et émettre un avis sur la qualité de la prévision des coûts finaux prévisionnels des projets
 - Contribuer à la rédaction des DCE par spécialité
 - Veiller au respect des habilitations des agents et des entreprises
 - Préparer les entrées en « périmètre travaux » puis les entrées en « périmètre maintenance »
 - Préparer et gérer la(les) base(s) arrière(s) devant assurer la formation des trains-travaux l'approvisionnement des chantiers
 - Préparer et suivre les prestations externalisées en matière de MOE-T et de SLG (Sécurité et Logistique)
 - Assurer la programmation des capacités et des ressources nécessaires à la réalisation des travaux

- **Liste des activités concernant les travaux :**
 - Réaliser les travaux d'acquisitions de données complémentaires pour la phase PRO
 - Réaliser les premiers travaux de libération d'emprise, les dévoiements des réseaux internes et externes, la création des accès et bases-travaux, les premières démolitions et déposes d'installations.
 - Réaliser des missions de sécurité des circulations et du personnel dans le cadre de la préparation puis de l'exécution du chantier
 - Commander le matériel stocké : appareils de voie, rails, ballast, tourets de câbles, fil de contact, matériels de signalisation, relais, connexions inductives, etc. ;
 - Commander et entreposer le matériel temporaire de signalisation pour la réalisation des travaux (Limitation Temporaire de Vitesse notamment)

- Réceptionner ce matériel et assurer sa distribution durant les travaux ;
- Maintenir et vérifier le matériel stocké de sécurité ;
- Réaliser les premiers travaux du périmètre SNCF Entreprises non sous-traitable (télécoms, signalisation sur installations en service)
- Participer à la détermination des choix d'organisation des travaux entre les phases AVP et PRO
- Assurer le suivi technique et financier des opérations en relation avec la MOA et les entreprises travaux
- Assurer la qualité des prestations-travaux réalisées (sécurité, programmation, coût, délais, respect du programme, etc.)
- Assurer le suivi budgétaire et le reporting des opérations

Nota Bene :

La réalisation des travaux de phase 1 nécessite la fabrication de matières en importantes quantités, dont les réservations de commandes seront réalisées dans le cadre du présent financement pour optimiser le planning de la phase 1 :

- 120 à 140 appareils de voie ;
- 30 à 40 km de voie/traverses/ballast et fil caténaies.

Conditions de réalisation :

Sans objet à ce stade, les travaux concernés seront réalisés sans impact sur les circulations ferroviaires (travaux en plages génériques de nuit)

Eléments financiers :

Le Coût de ces travaux préparatoires est évalué à 13 869 152 € HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de juillet 2020	Travaux	PR	MOE	MOA
Corridor Ouest	1 548 671 €	0 €	546 252 €	254 546 €
Bloc Est + Abeilles	2 381 207 €	0 €	840 530 €	392 345 €
Blancarde	0 €	0 €	0 €	0 €
Saint-Cyr	816 297 €	0 €	288 111 €	134 450 €
La Pauline	674 685 €	0 €	238 052 €	111 005 €
Carnoules + 3 TVPs	1 137 093 €	0 €	401 512 €	187 560 €
Nice Aéroport	1 809 531 €	0 €	638 699 €	298 086 €
Transverses (Programmation - base arrière QSE)	774 775 €	0 €	271 342 €	124 402 €
TOTAL	9 142 260 €	0 €	3 224 498 €	1 502 394 €
	13 869 152 €			

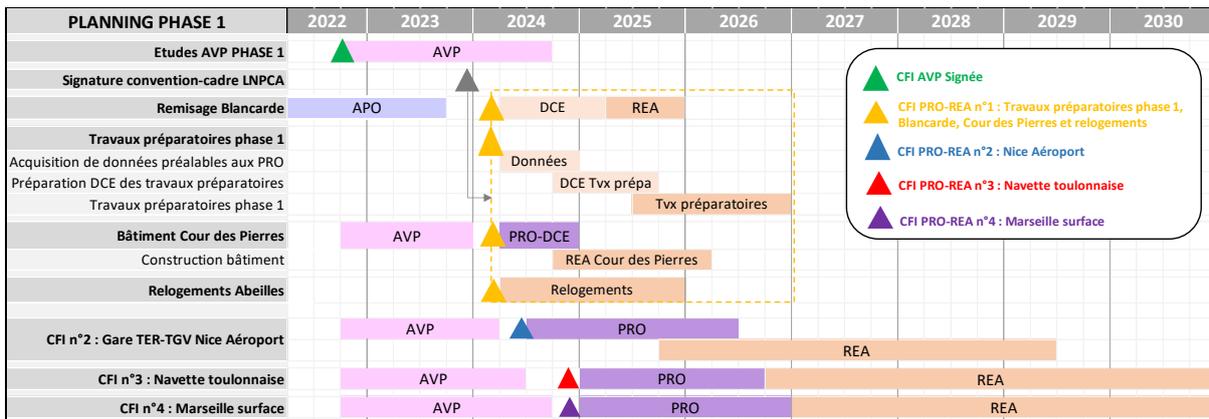
La provision pour risques est nulle car il s'agit de financements anticipés visant à faire le relais entre la phase de conception (finalisation des études AVP) des six opérations

précitées et la contractualisation des futures CFI PRO-REA complètes de phase 1 qui interviendront à partir de fin 2024 pour ces opérations.

De fait la provision pour risques fera partie intégrant de ces futures conventions de financement en application des modalités de gestion des provisions pour risques définies dans la convention-cadre.

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Dates prévisionnelles de réalisation	Janvier 2024 à décembre 2026
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Eléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici avril 2024.

Principaux jalons du calendrier

- début avril 2024 : signature de la convention-cadre,
- début avril 2024 : signature de la convention de financement « Travaux préparatoires phase 1 »,
- 2024 : Acquisition de données préalables aux études PRO des opérations de phase 1 dont les conventions de financement seraient signées d'ici fin 2024,
- Entre le T4 2024 et le T3 2025 : préparation des DCE des travaux préparatoires,
- Entre mi-2025 et fin 2026 : réalisation des travaux préparatoires :
 - libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes,
 - création des accès et bases-travaux,
 - démolitions et dépose d'installations.

ANNEXE 1-2 : Programme PRO/REA Cour des Pierres

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Le présent financement porte sur les phases d'études projet (PRO) et réalisation (REA) de la **création du bâtiment sur le site ferroviaire de cour des Pierres**, composante de l'opération « Abeilles phase 1 » de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Eléments de programme :

1. Contexte

Dans le cadre du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), la gare de Marseille Saint-Charles sera profondément restructurée avec la réalisation des aménagements suivants :

- phase 1 : création de 3 voies à quai supplémentaires et reprise du plan de voie en entrée de gare (opération dite du « Bloc Est »),
- phase 2 : réalisation d'une gare souterraine en complément de la gare historique et ses aménagements connexes (parkings et parvis).

La réalisation de ces aménagements nécessite des travaux de libération des emprises sur la gare de Marseille St-Charles (site des Abeilles) selon les trois axes suivants :

- libération technique des terrains avec la suppression de voies et équipements ferroviaires actuellement présents ;
- relogements des activités SNCF travaillant dans des bâtiments impactés par le projet et qui doivent donc être délocalisées ; et redéploiement des stationnements agents et voyageurs.

Dans le cadre des études préalables à la DUP menées par la mission LNPCA, plusieurs scénarios de libération et de relogements ont été envisagés dans le cadre du schéma directeur immobilier piloté par SNCF Immobilier. Ce schéma directeur est en cours d'actualisation pour fin 2023.

Les entités impactées par la libération des emprises seront relogées selon plusieurs axes :

- via des relogements en tiroir dans des locaux existants dans les emprises SNCF de la gare (nécessitant parfois des opérations de réaménagement de ces mêmes locaux).
- via des prises à bail externes pour les activités ne nécessitant pas une présence impérative en gare.
- et via la construction d'un **nouveau bâtiment et d'une zone de stationnements sur le site de cour des Pierres pour des équipes SNCF Réseau**, objet du présent financement.

Enfin, il convient de rappeler que le site ferroviaire de cour des Pierres constitue un site stratégique et industriel dans le sens où il accueille :

- les installations ferroviaires sensibles comme la commande centralisée du réseau, le poste de signalisation PRCI, le central sous-station.
- des zones de stockage de matériels.
- les installations de manœuvre pour la gestion de travaux de maintenance, qui serviront pour les travaux de la future gare souterraine et du Bloc Est.
- les équipes de maintenance au plus proche des activités ferroviaires.

2. Objectifs et fonctionnalités principales du bâtiment Cour des Pierres

Le présent financement porte exclusivement sur la construction de ce nouveau bâtiment sur le site de cour des Pierres et les stationnements associés.

La construction du bâtiment cour des Pierres constitue un élément dimensionnant en matière d'ordonnancement et de sécurisation du planning, et il est donc nécessaire d'anticiper les phases PRO et REA de ce bâtiment afin que ce bâtiment soit opérationnel en décembre 2025 pour accueillir une partie des équipes dont les locaux seront alors démolis.

Les études AVP de l'opération « libération Abeilles phase 1 » dans sa globalité sont en cours, à la fois sur la partie technique et sur la partie logement et stationnements.

Le présent financement concerne les éléments fonctionnels suivants :

- la construction d'un bâtiment d'environ 2200 m² permettant d'accueillir 120 personnes environ.
- la création d'une aire de stationnement pour 80 véhicules de service visant à intervenir 24h/24 et 7j/7 dans le cadre de leurs missions de maintenance, d'entretien, de relève d'incident et d'exploitation du réseau.

3. Situation de référence

Les hypothèses suivantes sont prises en référence de la construction du bâtiment cour des Pierres :

- construction du bâtiment CCR et de ses équipements connexes (bassins enterrés...),
- prise en considération de l'emplacement réservé lié au potentiel élargissement de la rue Bénédit, dont le besoin a été confirmé en réunion de concertation avec les services de la ville de Marseille, de la métropole Aix-Marseille Provence et de l'ABF,
- prise en considération de la demande ABF de maintien du bâtiment 50 à l'entrée du site.

4. Programme technique détaillé du bâtiment Cour des Pierres

Caractéristiques principales du bâtiment :

- bâtiment de 3 étages avec une hauteur libre de 13 m,
- bâtiment éco-conçu conforme à la réglementation RE2020,
- surface de plancher de 2182 m²,
- création d'un point de livraison courant fort pour le bâtiment,
- raccordement au réseau AEP,
- raccordement au réseau EU-EP avec la création d'un bassin de rétention de 60,3 m³ sur le toit,
- mise en œuvre d'une gestion centralisée du bâtiment pour le contrôle, la supervision et l'optimisation des équipements et consommations,
- mise en place d'un système de chauffage assuré par une centrale de traitement d'air,
- mise en place de panneaux photovoltaïque en autoconsommation : 170m² en toiture.

Caractéristiques principales du stationnement :

- 79 places de stationnement sur une surface au sol de 1945 m² dont 1235 m² de surfaces perméables,
- aménagements paysagers avec une vingtaines d'arbres,
- éclairage avec 17 candélabres,
- création d'un bassin de rétention enterré de 64m³.

Conditions de réalisation :

Ces travaux seront réalisés de jour, sans impact sur les circulations ferroviaires.

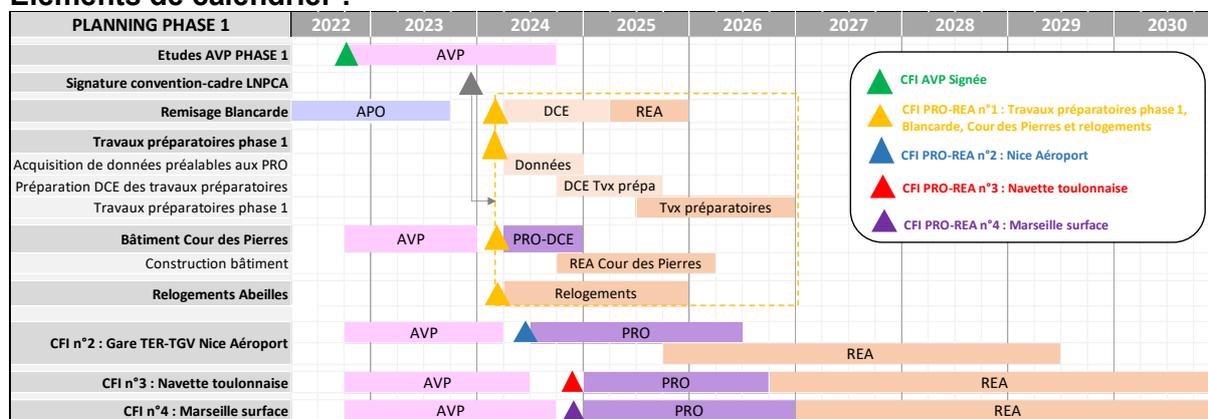
Éléments financiers :

Le Coût des phases PRO et REA du bâtiment Cour des Pierres est évalué à 6 579 000 € HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP	PRO	REA	Total
	<i>pour rappel, financé par CFI AVP Phase 1</i>	<i>objet de la présente convention de financement</i>		
Foncier				
Travaux			4 979 000 €	4 979 000 €
Provision pour risques			498 000 €	498 000 €
MOE	162 000 €	121 000 €	231 000 €	514 000 €
Missions complémentaires	33 000 €	40 000 €	510 000 €	583 000 €
MOA	21 000 €	80 000 €	120 000 €	221 000 €
TOTAL	216 000€	241 000 €	6 338 000 €	6 795 000 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2025
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour les travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Éléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici avril 2024.

Principaux jalons du calendrier

- Janvier 2024 : dépôt du permis de construire du bâtiment,
- Début avril 2024 : Signature de la convention de financement n°1 intégrant les phases PRO-REA du bâtiment cour des Pierres,
- T2 2024 : Validation études PRO,
- T2 2024 : Obtention du permis de construire,
- T2 et T3 2024 ; consultation des entreprises
- T4 2024 : Engagement des travaux,
- T4 2025 : Livraison du bâtiment cour des Pierres et des stationnements.

ANNEXE 1-3 : Programme Relogement « Abeilles »

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Les relogements du plateau des Abeilles concernent :

- La libération de l'emprise nécessaire au réaménagement du Bloc Est Phase 1 ;
- Ainsi que la libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire et Flammarion Phase 2 tels que décrits dans le protocole d'intention relatif au financement de la « Ligne Nouvelle Provence - Côte d'Azur ».

Sont ici uniquement concernés :

- Les relogements des activités médicales et sociales incluses dans le bâtiment médical et la Halle A prévus en secteur 4 (hors PEM) au sein d'une Prise A Bail Externe
- Les relogements des activités du Centre d'Édition et du Comité d'Entreprise de la Halle A prévus en secteur 4 (hors PEM) au sein d'une seconde Prise A Bail Externe
- Le relogement du Cœur Télécom

En outre, des bâtiments sont actuellement inoccupés et vides. Leurs acquisition et démolition par anticipation préviendra tout risque d'occupations illicites et libèrera des emprises pour les activités de libérations et installations de chantier et la reconstitution de stationnement :

- le bâtiment B016 situé boulevard Voltaire
- les bâtiments appartenant actuellement à S2FIT (filiale privée de la SNCF)

Éléments de programme :

L'objectif des opérations anticipées Abeilles est de pouvoir sécuriser le planning de libération du plateau des Abeilles afin de disposer de surfaces au plus tôt et ainsi de gérer au mieux un phasage complexe sur ce secteur en vue du chantier de la traversée souterraine.

Depuis le programme de la DUP, des optimisations du programme et du phasage ont été proposées, il s'agit notamment de :

- comme prévu en variante du programme des études AVP de la Phase 2) supprimer la réalisation anticipée d'un parking souterrain de 850 places au droit du secteur Voltaire au profit d'un stationnement définitif dans le génie civil de la boîte gare afin d'optimiser les ouvrages en infrastructures et conserver une zone importante de pleine terre au droit du futur parvis de la gare. Cette suppression induit la réalisation d'un ou plusieurs ouvrages de stationnement en silo, modulaires et provisoires, qui nécessite de libérer des emprises pour installer ces ouvrages,
- Réaliser ces phases de relogement, d'acquisition et de démolition en un seul ensemble et non en deux phases afin d'optimiser les relogements en une seule fois et ainsi accélérer le planning global de l'opération et notamment de réalisation du génie civil de la boîte gare qui constitue avec la gestion de l'évacuation des matériaux, l'un des chemins critiques du projet global LNPCA.

A cette fin plusieurs opérations ont été proposées en anticipation et/ou par opportunité, il s'agit :

- d'une Prise à Bail Externe (PABE) à la Porte d'Aix pour les activités médicales et sociales présentes sur le Plateau des Abeilles,

- d'une PABE, également en dehors de la gare, pour le Centre d'Édition et les activités du Comité d'Entreprise (PABE pressentie en cours de négociation),
- de la libération technique et la relocalisation des cœurs télécom actuellement présents dans la halle A dans sa partie ouest (partie tuilée qui doit être démolie au 1er semestre 2026)

1. Concernant les deux PABEs

Les PABEs nécessitent également des travaux d'aménagement de bureaux afin de permettre l'installation des activités dans les lieux.

Grâce aux déménagements des activités médicales (situées dans le bâtiment médical), d'autres activités du Plateau des Abeilles devant être positionnées en secteur 2 (à proximité du cœur de gare) pourront prendre place dans ledit bâtiment médical conservé.

Il est donc essentiel de saisir l'opportunité de ces PABEs et d'autre part de procéder rapidement aux déménagements des activités afin de permettre les travaux de réaménagement du bâtiment médical. Les études pour le réaménagement du cabinet médical seront lancées au 1er semestre 2024.

Les activités médicales et sociales nécessitent une PABE d'une superficie de 1 792 m² et le centre d'Édition et les activités du Comité d'Entreprise une PABE d'une superficie de 1 000 m².

Enfin, les coûts de ces PABEs prennent en compte le coût des déménagements des entités ainsi que les différentiels de loyers sur une période de neuf années.

2. Concernant le Cœur Télécom

Au sein de la Halle A, sont actuellement présents des cœurs télécom alimentant de nombreux sites et entités ferroviaires tels que la gare de Marseille saint Charles, le site de Blancarde, Pautrier, etc.

Le déplacement de ces cœurs nécessite la création de deux nouveaux cœurs télécom :

- le premier situé en gare de Marseille Saint Charles,
- et le second au sein du bâtiment de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) située Cour des Pierres.

Le planning des études de création de ces deux nouveaux cœurs de réseaux en remplacement de ceux présents dans la Halle A intègre :

- une phase préalable de préparation des locaux devant accueillir les futurs cœurs de réseau. Les locaux qui seront situés en gare de Marseille Saint-Charles doivent être entièrement aménagés avant la fin du premier trimestre 2024.
- une durée d'étude du schéma de structure réseaux et de piquetage de 8 mois,
- et une durée de travaux de l'ordre de 15 mois, la livraison de ces travaux devant être faite au plus tard en décembre 2025 en vue de la démolition de la Halle A et du respect du planning global de la libération du plateau.

Cette opération de deux ans doit être démarrée dès le début 2024, c'est un prérequis à la démolition de la halle A en 2026.

3. Concernant les bâtiments à acquérir et démolir par anticipation

Le bâtiment B016, propriété de SNCF Réseau, situé boulevard Voltaire d'une superficie de 760 m² est inoccupé.

Les bâtiments situés à l'Est du plateau des Abeilles et appartenant actuellement à S2FIT d'une superficie de 3 700 m² devront être acquis et démolis pour la préparation du plateau des Abeilles et du chantier de la boîte gare.

Actuellement inoccupés, la démolition anticipée de ces bâtiments est souhaitée afin de :

- Sécuriser le site et prévenir des risques d'occupations illicites
- Libérer en anticipation des emprises qui pourront être utilement utilisées pour faciliter les libérations techniques et démolitions ultérieures, servir à des installations de chantier ou à la reconstitution de stationnements devant être supprimés sur la Halle A.

Conditions de réalisation :

Concernant le relogement des cœurs télécom, l'aménagement des LT en fond de gare et l'équipement des LT en gare ou dans les locaux de la CCR devront intégrer les contraintes liées à l'exploitation de ces lieux :

- Interface avec l'exploitation de la gare et du public dans l'aile Narvik,
- Interface avec un site exploité et sensible qu'est la CCR

Pour les démolitions, la coactivité avec l'exploitation du plateau Abeilles par le public ou les agents sera également un enjeu.

Pour l'ensemble de ces opérations l'exploitation des trains n'est pas impactée. Pour ces premières démolitions, les évacuations des matériaux seront réalisées par voie routière.

Eléments financiers :

Le Coût de la PABE des activités médicales et sociales est évalué à 2,97M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total AVP	Hors
Foncier*			1 342 000	1 342 000		1 342 000
Travaux			1 220 000	1 220 000		1 220 000
Provision pour risques			122 000	122 000		122 000
MOE	20 130	40 260	73 810	134 200		114 070
Missions complémentaires	19 215	38 430	70 455	128 100		108 885
MOA	11 049	22 097	40 512	73 658		62 609
TOTAL	50 394	100 787	2 868 777	3 019 958		2 969 564

* concernant le poste « foncier » celui-ci regroupe :

- le différentiel de loyers sur une période de 9 années sur la base d'un loyer de référence/actuel de 70€/m²/an et un loyer cible de 195€/m² (soit un différentiel de 125€/m²/an et un montant total de 1,22M€)
- ainsi que les frais de déménagement (122k€ au total soit 80€/m²)

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Le Coût de la PABE des activités du Centre d'Édition et du Comité d'Entreprise est évalué à 1,93M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			850 000	850 000	850 000
Travaux			800 000	800 000	800 000
Provision pour risques			80 000	80 000	80 000
MOE	14 400	28 800	52 800	96 000	81 600
Missions complémentaires	13 613	27 225	49 913	90 750	77 138
MOA	7 188	14 376	26 355	47 919	40 731
TOTAL	35 200	70 401	1 859 068	1 964 669	1 929 469

* concernant le poste « foncier » celui-ci regroupe :

- le différentiel de loyers sur une période de 9 années sur la base d'un loyer de référence/actuel de 70€/m²/an et un loyer cible de 175€/m² (soit un différentiel de 105€/m²/an et un montant total de 770k€)
- ainsi que les frais de déménagement (80k€ au total soit 80€/m²)

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Le Coût du déplacement des Cœurs télécom est évalué à 2,61M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			-	-	-
Travaux			1 950 000	1 950 000	1 950 000
Provision pour risques			195 000	195 000	195 000
MOE	64 350	128 700	235 950	429 000	364 650
Missions complémentaires	8 775	17 550	32 175	58 500	49 725
MOA	9 872	19 744	36 197	65 813	55 941
TOTAL	82 997	165 994	2 322 449	2 698 313	2 615 316

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 2026
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Les Coûts d'acquisition et de démolitions anticipées des bâtiments sont évalués à 2,55M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 pour le bâtiment B016 situé boulevard Voltaire et pour les bâtiments appartenant actuellement à S2FIT et se décomposent de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			1 587 302	1 587 302	1 587 302
Travaux			680 000	680 000	680 000
Provision pour risques			68 000	68 000	68 000
MOE	12 240	24 480	44 880	81 600	69 360
Missions complémentaires	17 005	34 010	62 351	113 365	96 360

MOA	9 489	18 977	34 791	63 257	53 768
TOTAL	38 733	77 467	2 477 324	2 593 523	2 554 790

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 26
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

ANNEXE 1-4 : Programme REA Blancarde Etape 1

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Le présent financement vise la réalisation (REA) de l'opération « Remisage Blancarde étape 1 2025 », composante de la phase 1 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), dont les travaux sont nécessaires à la libération du site ferroviaire des Abeilles, préalable à la réalisation des travaux de la gare souterraine et du Bloc Est de Marseille Saint-Charles.

Eléments de programme :

1. Contexte

Il était prévu dans le protocole d'intention de financement de la LNPCA deux phases de réalisation des travaux sur le site de Marseille Blancarde.

- **Blancarde Phase 1 (10 M€)** : mise en place des voies de remisage nécessaires par la libération foncière du site d'ABEILLES pour le BLOC EST et la GARE SOUTERRAINE.
- **Blancarde Phase 2 (101 M€)** : extension du site avec prise en compte des besoins relatifs aux travaux de la Traversée Souterraine de Marseille ainsi que les besoins de remisage à la mise en service du projet des phases 1&2.

Le comité de pilotage LNPCA du 3 juillet 2023 a validé un séquençage optimisé des travaux sur le site de Marseille Blancarde dans le cadre LNPCA en trois étapes :

- **Blancarde étape 1 2025** : réaliser les seuls aménagements nécessaires à la libération ABEILLES.
- **Blancarde étape 2 2029** : réaliser les aménagements nécessaires aux deux objectifs suivants:
 - Mise en œuvre de la séparation par tube des circulations et de la réaffectation des opérateurs dans voies de services correspondant aux différents tubes : cela conduit à déplacer l'exploitant des relations inter-métropole de Pautrier et Blancarde (Bloc Est),
 - Mise en œuvre d'une base-travaux sur les pharmacies militaires nécessaire à l'évacuation des matériaux de la gare souterraine et à la réalisation des travaux du raccordement de Parette.
- **Blancarde étape 3 2035** : réaliser les aménagements nécessaires à la mise en service du projet des phases 1&2 en cohérence avec les lots d'ouverture à la concurrence.

Le présent financement porte prioritairement sur l'étape 1 2025 visant à réaliser les stricts aménagements nécessaires à la libération Abeilles en évitant les fausses manœuvres vis-à-vis des étapes ultérieures de Blancarde.

Le principe de fongibilité des coûts et de la Provision pour Risques (PR) inscrit dans la convention-cadre s'appliquant, les économies éventuelles de la présente opération seront reportées aux conventions de financement ultérieures sans changement du CPPR de référence (Phase 1). Compte tenu qu'il s'agit d'une convention de financement limitée à une opération de taille réduite, seule une PR d'opération est affectée au coût MBP (Montants Bruts Principaux) de celle-ci.

2. Objectifs et fonctionnalités principales de l'opération Blancarde étape 1 2025

Actuellement, les trains en provenance de la gare de Marseille Saint-Charles sont contraints de réaliser de nombreuses manœuvres depuis l'entrée du grill sud de Marseille Blancarde pour être stationnés et remisés sur le grill nord de Marseille Blancarde.

Les travaux objet de la présente convention visent essentiellement à permettre aux exploitants ferroviaires de pouvoir assurer une relation directe entre la gare de Marseille Saint-Charles et le grill nord du site de Marseille Blancarde afin d'assurer le remisage des trains.

De plus, des aménagements de quais sont prévus pour permettre l'entretien du matériel remisé avec la mise à disposition d'eau et d'électricité sur les quais.

3. Situation de référence

En référence, l'opération dite CEPIA sous maîtrise d'ouvrage SNCF Voyageurs porte la modernisation, la rationalisation et la mise en conformité réglementaire des réseaux humides du site dont les travaux sont prévus entre 2024 et 2026.

4. Programme technique détaillé de l'opération Blancarde étape 1 2025

- Création d'un accès direct au grill nord depuis les voies principales avec modification de la signalisation et reprise du paramétrage du poste 34 PIPC de Blancarde et de l'IHM1 au PRCI de Marseille St Charles;
- Banalisation de la voie 27 du site de Marseille Blancarde ;
- Adaptation des faisceaux du grill nord selon deux possibilités :
 - Solution initiale : Optimisation des travaux initialement prévus de reprises de la tête de faisceaux pour maintenir l'accès direct au vérin en fosse pour les trains actuels du technicentre ;
 - Variante en phase DCE/REA : maintien de la globalité du faisceau à l'exception de la mise en heurtoir de la voie 45 afin de minimiser la durée des travaux, les coûts, les risques de fausse manœuvre ainsi que l'exploitabilité depuis/vers le vérin de fosse ;
- Aménagement des 2 quais :
 - Quai 31/33 : L'entrevoie 31/33 actuellement composé d'un mélange de matériaux compactés (grave, ballast, terre végétale) sera équipé d'un quai avec des bordures béton en L, les regards existants seront réhaussés. La longueur du quai futur sera de 132 m pour une largeur variable d'1,30 m minimum en extrémité de quai à 3,40 m maximum.
 - Quai 33/35 : Le quai existant dans l'entrevoie 33/35 sera conservé et allongé de 20m jusqu'au GF en entrée de faisceau, pour atteindre une longueur de 150m. L'allongement du quai se fera avec la mise en œuvre de bordure en L. Les bordures existantes en bout de quai seront déposées sur environ 30 ml afin d'élargir l'extrémité de quai actuel.
- Equipement des quais :
 - Les quais seront équipés en eau et en énergie (pas d'éclairage, ni d'air comprimé) ;
 - Similairement aux bornes encastrables implantées sur les quais du mini-grill sud, chaque quai devra être équipé tous les 25m, d'une trappe avec rappel automatique de fermeture, qui contiendra à la fois les bouches d'eau et les prises de courant.
- Réseaux :
 - Un linéaire de tranchée est à prévoir pour enfouir le cheminement des réseaux nécessaires à l'alimentation des équipements projetés :
 - 12ml de traversée des voies 35 à 33 pour réaliser le raccordement sur le regard existant du quai 35/37 et créer des regards de visite sur chaque quai ;
 - 150ml sur le quai 35/33.

- Les réseaux secs et humides seront enfouis à une profondeur normée selon leur nature, en fourreaux de dimension adaptée reposant sur un lit de sable.
- Ils seront repérés avant remblaiement par un grillage avertisseur également normé selon la nature du réseau.
- Des chambres de tirage seront positionnées à chaque changement de direction.
- Mise en œuvre de fourreaux de réserve pour les potentielles vidanges WC dans le corps des quais réalisés.

Le quai 33/35 n'est actuellement pas pourvu de réseau d'adduction d'eau. Il devra être raccordé au réseau d'adduction d'eau.

La création des bornes d'AEP et des coffrets de prises électriques, nécessitera la création d'une tranchée dans le quai et la mise en place de fourreaux, ainsi l'intégralité de l'enrobé du quai sera renouvelée.

Conditions de réalisation :

Les travaux vont être réalisés avec impacts capacitaires sur les circulations du réseau principal :

- Modification de l'IHM1 et du poste PIPC 34 : 3 opérations coup de poing de 6h les WE pour les essais et une OCP de 12h conjointe avec celle nécessaire pour la mise en service du raccordement de Mourepiane
- Travaux en génériques de nuit

Avec impact sur le technicentre :

- Travaux de quais V31/35 : impact des 4 voies du technicentre pendant 1 mois
- Travaux de suppression / mise en œuvre d'appareil de voie : 2 semaines avec interception des voies du technicentre

Un travail de coordination est prévu avec l'exploitant du site pour minimiser les impacts sur le fonctionnement quotidien du site de Marseille Blancarde.

Éléments financiers :

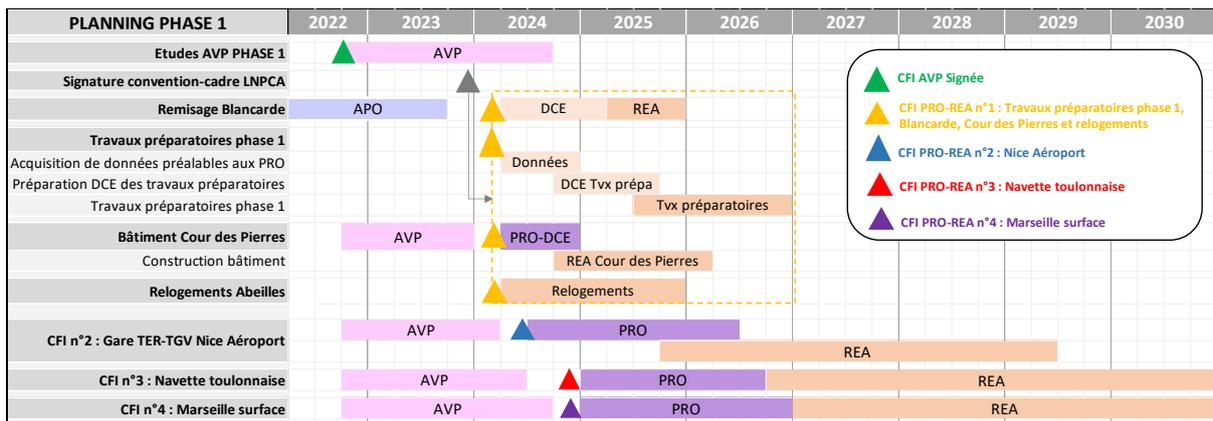
Le coût de la phase réalisation objet de la présente convention est évalué à **4 911 001 € HT constants aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :**

En € hors taxes aux CE de 07/2020	APO <i>(pour rappel)</i>	REA <i>(objet de la présente convention)</i>	Total
Foncier			
Travaux		3 926 405 €	3 926 405 €
Provision pour risques		384 788 €	384 788 €
MOE	700 000 €	388 007 €	1 088 007 €
Missions complémentaires	100 000 €	118 989 €	218 989 €
MOA	100 000 €	92 811 €	192 811 €
TOTAL	900 000 €	4 911 001 €	5 811 001 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2025
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Eléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici fin 2023.

Principaux jalons du calendrier

- T1 2024 : Signature de la convention de financement n°1 intégrant les travaux de Blancarde
- T1 2024 : Saisine du préfet pour le porter à connaissance
- S1 2024 : Préparation des DCE et lancement des consultations
- T1 2025 : Démarrage des travaux
- Décembre 2025 : Mise en service

ANNEXE 1-5 : Détail des coûts actualisés

CFI PRO-REA n°1		Conditions économiques de référence			
MOA	Périmètre Etudes et Travaux	TP01	ING	BT01	TOTAL
SNCF Réseau	BLANCARDE	4 311 193 €	599 807 €		4 911 000 €
SNCF Réseau	COUR DES PIERRES	5 477 000 €	1 102 000 €		6 579 000 €
SNCF Réseau	RESSOURCES / TRAVAUX	9 142 259 €	4 726 892 €		13 869 151 €
TOTAL SNCF Réseau		18 930 452 €	6 428 699 €	0 €	25 359 151 €
SNCF G&C	Relogement / libération		1 174 836 €	8 894 302 €	10 069 138 €
TOTAL € constants (07-2020)		18 930 452 €	7 603 535 €	8 894 302 €	35 428 289 €

Euros courants selon hypothèses d'actualisation retenues

MOA	Périmètre Etudes et Travaux	TP01	ING	BT01	TOTAL
SNCF Réseau	BLANCARDE	5 299 610 €	687 738 €		5 987 348 €
SNCF Réseau	COUR DES PIERRES	6 744 858 €	1 263 553 €		8 008 410 €
SNCF Réseau	RESSOURCES / TRAVAUX	11 513 139 €	5 518 598 €		17 031 737 €
TOTAL SNCF Réseau		23 557 607 €	7 469 889 €	0 €	31 027 496 €
SNCF G&C	Relogement / libération		1 347 066 €	10 681 825 €	12 028 892 €
TOTAL € courants		23 557 607 €	8 816 955 €	10 681 825 €	43 056 387 €

Convention de financement

Annexe 2

Calendrier prévisionnel et indicatif des appels de fonds

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDOS SNCF Réseau

PERIMETRE : SNCF RESEAU CFI PRO/REA n°1

MONTANT GLOBAL HT : 31 027 496 € courants

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
Date de notification de la CFI PRO/REA n°1	1 ^{ère} appel de fonds	6 205 499 €	20%	Prise d'effet de la convention de financement
oct-24	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
juin-25	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
janv-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
juin-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	3 102 750 €	10%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
déc-26	Solde	3 102 750 €	10%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		31 027 496 €	100,00%	

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF Gares & Connexions

PERIMETRE : SNCF GARES & CONNEXIONS CFI PRO/REA n°1

MONTANT GLOBAL HT : 12 028 892 € courants

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
Date de notification de la CFI PRO/REA n°1	1 ^{ère} appel de fonds	2 405 778 €	20%	Prise d'effet de la convention de financement
oct-24	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	4 811 557 €	40%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
juin-25	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	2 405 778 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
janv-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 202 889 €	10%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
déc-26	Solde	1 202 889 €	10%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		12 028 892 €	100,00%	

Echéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds de la SLNPCA aux Collectivités

			Appels de fond PRO REA SNCF R et SNCF G&C			Appels de fond PRO REA SLNPCA auprès des collectivités							
Plan de financement PRO REA phase 1 - 1ère partie	Clé de répartition (%)	PRO REA phase 1 1ère partie	ADF n°1 (après notification de la convention particulière)	ADF n°2 (oct 2024)	Total 2024	ADF n°3 (juin 2025)	Total 2025	ADF n°4 (jan 2026)	ADF n°5 (juin 2026)	ADF n°6 (dec 2026)	Total 2026	TOTAL	
Etat	50,0000%	21 528 193,50 €	4 305 638,50	5 508 528,00	9 814 166,50	4 305 638,50	4 305 638,50	3 704 194,00	1 551 375,00	2 152 819,50	7 408 388,50	21 528 193,50	
Région	20,0000%	4 305 638,70	861 127,70 €	1 101 705,60 €	1 962 833,30 €	861 127,70 €	861 127,70 €	740 838,80 €	310 275,00 €	430 563,90 €	1 481 677,70 €	4 305 638,70 €	
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	1 531 644,85	306 328,96 €	391 909,73 €	698 238,69 €	306 328,96 €	306 328,96 €	263 538,59 €	110 374,13 €	153 164,50 €	527 077,21 €	1 531 644,85 €	
Département du Var	2,7957%	601 863,71	120 372,74 €	154 001,92 €	274 374,65 €	120 372,74 €	120 372,74 €	103 558,15 €	43 371,79 €	60 186,37 €	207 116,32 €	601 863,71 €	
Département des Alpes Maritimes	5,0327%	1 083 449,39	216 689,87 €	277 227,69 €	493 917,56 €	216 689,87 €	216 689,87 €	186 420,97 €	78 076,05 €	108 344,95 €	372 841,97 €	1 083 449,39 €	
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%	2 052 605,61	410 521,10 €	525 210,60 €	935 731,70 €	410 521,10 €	410 521,10 €	353 176,38 €	147 915,85 €	205 260,58 €	706 352,80 €	2 052 605,61 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	288 133,34	57 626,67 €	73 726,14 €	131 352,80 €	57 626,67 €	57 626,67 €	49 576,93 €	20 763,60 €	28 813,34 €	99 153,87 €	288 133,34 €	
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	578 527,14	115 705,42 €	148 030,67 €	263 736,10 €	115 705,42 €	115 705,42 €	99 542,81 €	41 690,10 €	57 852,72 €	199 085,62 €	578 527,14 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	47 232,86	9 446,57 €	12 085,71 €	21 532,28 €	9 446,57 €	9 446,57 €	8 127,00 €	3 403,72 €	4 723,29 €	16 254,00 €	47 232,86 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	103 722,84	20 744,57 €	26 540,09 €	47 284,65 €	20 744,57 €	20 744,57 €	17 846,81 €	7 474,52 €	10 372,28 €	35 693,62 €	103 722,84 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	136 725,56	27 345,11 €	34 984,66 €	62 329,77 €	27 345,11 €	27 345,11 €	23 525,34 €	9 852,78 €	13 672,56 €	47 050,68 €	136 725,56 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	34 552,75	6 910,55 €	8 841,19 €	15 751,74 €	6 910,55 €	6 910,55 €	5 945,23 €	2 489,96 €	3 455,28 €	11 890,46 €	34 552,75 €	
Contribution SLNPCA (fiscalité)	50,0000%	10 764 096,75	2 152 819 €	2 754 264 €	4 907 083 €	2 152 819 €	2 152 819 €	1 852 097 €	775 688 €	1 076 410 €	3 704 194,25 €	10 764 096,75 €	
SLNPCA	50,0000%	21 528 193,50	4 305 638,50	5 508 528,00	9 814 166,50	4 305 638,50	4 305 638,50	3 704 194,00	1 551 375,00	2 152 819,50	7 408 388,50	21 528 193,50	
Total	100%	43 056 387,00 €	8 611 277 €	11 017 056 €	19 628 333 €	8 611 277 €	8 611 277 €	7 408 388 €	3 102 750 €	4 305 639 €	14 816 777 €		
			Avancement cumulé	20% SNCF R	40% SNCF R		60% SNCF R		80% SNCF R	90% SNCF R	100% SNCF R		
				20% SNCF G&C	60% SNCF G&C		80% SNCF G&C		90% SNCF G&C	90% SNCF G&C	100% SNCF G&C		



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

2023

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) a été créée par ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 pour porter le financement de la part des collectivités partenaires au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 définit l'organisation et le fonctionnement de l'établissement public local.

Fin 2023, la SLNPCA regroupe et compte pour administrateurs les collectivités territoriales cofinanceurs du projet LNPCA : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements des Bouches du Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur et les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse et la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

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

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

Ce rapport a été présenté par le directeur général au conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 17 avril 2024 et ce dernier n'a pas fait d'observation sur celui-ci.

01

**Historique de la
création de la Société
de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur**

Après des années d'études pour la définition du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, les décisions ministérielles successives ont validé les différentes étapes devant mener à l'enquête d'utilité publique à horizon fin 2021 – début 2022, passage obligatoire pour la concrétisation et la réalisation du projet.

En l'absence de mission de financement sur le projet, la Région a coordonné avec les collectivités partenaires, l'Etat et les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, à partir de novembre 2020, la réflexion sur les modalités de financement nécessaires au Dossier d'Enquête Publique. L'information du public sur les conditions de financement d'un projet est en effet un prérequis pour la réussite de la procédure et sa solidité juridique.

Cette réflexion collective et intense a pu aboutir à la confirmation que le projet est bien finançable par les partenaires locaux pour ce qui concerne leur part, dès lors qu'ils sont en capacité de disposer de ressources complémentaires. Cette opportunité a été ouverte par la loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 dont l'article 4 permettait de créer, dans un délai limité, des établissements publics locaux dédiés au financement de grands projets d'infrastructures nationaux prioritaires et disposant de ressources fiscales dédiées, sous conditions sur la nature et le périmètre, le plan de financement et l'état d'avancement des projets. Ces conditions étaient réunies pour le projet LNPCA.

Le travail sur le financement a permis d'aboutir fin 2021 :

- à l'élaboration et l'adoption d'un protocole d'intention relatif au financement des phases 1 & 2 de la LNPCA pour un coût total de 3 459 M€ (valeur en euros de 2020) signé le 21 décembre 2021 entre l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région, les Départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur, les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse. Ce protocole de financement repose sur un financement à parité entre l'Etat et les collectivités signataires, à hauteur de 40% chacun du coût des phases 1 et 2, ainsi que sur une hypothèse de financement européen de 20 %. Il acte également la répartition des financements entre les collectivités, définie par 4 critères objectifs (population, potentiel fiscal, retombées fiscales et retombées en nombre de voyageurs supplémentaires), l'application d'un principe de solidarité sur la globalité du projet (4 phases considérées, toutes les collectivités contribuent au financement du projet global et non telle ou telle opération localisée) et enfin la demande d'un établissement public local.
- à la préfiguration d'un établissement public local pour le financement de la part des collectivités au projet à créer par ordonnance du gouvernement avant avril 2022 en application de la loi d'orientation des mobilités.

L'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et son décret d'application n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur créent un établissement public local dénommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) portant la part de financement des collectivités et assis sur des ressources fiscales ayant vocation à alléger leur contribution budgétaire.

Ces recettes fiscales consistent en une taxe additionnelle à la taxe de séjour et une taxe sur les locaux de bureaux, commerciaux, de stockage et les surfaces de stationnement pour un

rendement total attendu de 40 M€ / an (valeur 2023 à indexer) couvrant 50 % de la contribution financière des collectivités. Ces recettes sont prévues par les articles 75 et 76 de la loi de finances pour 2023.

Pour maintenir le rythme d'avancement du projet LNPCA et respecter le calendrier de réalisation prévu dans le protocole, les collectivités partenaires ont souhaité mettre en place rapidement après l'ordonnance la gouvernance de la SLNPCA lors de son conseil d'administration d'installation le 6 juillet 2022 et l'élection de son Président, Monsieur Renaud MUSELIER et sa Vice-Présidente Madame Laure-Agnès CARADEC.

A son issue, les formalités préalables à l'exercice de ses missions ont été lancées avec une immatriculation au registre du commerce et des sociétés le 31 octobre 2022, la désignation de son comptable public le 14 novembre 2022 lui permettant d'être opérationnelle en 2023.



© Visite des opérations de la LNPCA dans les Alpes-Maritimes / Christophe BARBOSA

02

Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Enjeux et objectifs du projet

La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice dessert quatre millions de Provençaux et d'Azuréens vivant dans les trois métropoles littorales qui comptent parmi les 15 plus grandes agglomérations de France.

A densité de population comparable, le réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas au niveau des autres régions françaises. Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors Ile de France).

La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quand la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui. Ce déficit structurel ne permet pas de proposer des trains du quotidien suffisamment fiables et compétitifs en comparaison des autres modes (50% de trains retardés entre Marseille et Nice, 80 km/h de vitesse moyenne) ou avec une fréquence adaptée à la demande, et ce malgré des efforts financiers considérables sur la dernière décennie.

Pourtant, de bons résultats confirment la pertinence du mode ferroviaire : la section de la Côte d'Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France), plus de 135 trains y circulent par sens chaque jour avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret). La desserte par les trains grande ligne est également pénalisée, Nice (5ème ville de France) étant la seule ville de plus de 200 000 habitants de France à plus de 5 heures de train de Paris.

Ainsi, la part des transports collectifs reste trop limitée, et les infrastructures routières comme ferroviaires sont congestionnées, pesant sur l'attractivité économique et touristique de la région et sur la qualité de vie de ses habitants.

Cette faible part des transports collectifs à l'échelle régionale a également des conséquences importantes sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le bilan énergétique régional fait apparaître depuis plusieurs années la forte contribution du secteur des transports aux émissions responsables du changement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Avec un poids de 35 %, il représente l'un des plus gros postes de consommation énergétique du territoire régional avec en corolaire l'émission de gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 13 Mt eqCO₂ (27% des émissions régionales). Il est aussi à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des particules fines. Ainsi, les trois métropoles régionales font partie des onze zones faisant l'objet d'un contentieux pour lequel la France a été condamnée en 2020 par l'Union Européenne pour non-respect des normes sur la qualité de l'air.

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) permettra ainsi de renforcer le report modal depuis les modes de transport routier, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs posés en matière de décarbonation des transports et la réduction de la pollution atmosphérique au niveau local.

Ce projet, nécessairement ambitieux, répond à des enjeux importants, non seulement pour l'ensemble de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et les régions voisines, mais également pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerranéen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel. Il jouera un double rôle en offrant un service nouveau aux habitants de la région Provence Alpes-Côte d'Azur, avec la faculté de

rapprocher les principales agglomérations de la région les unes des autres ainsi que des métropoles européennes.

Pour y parvenir, la LNPCA vise donc dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et vise à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Il s'agit de pouvoir améliorer la fréquence et la régularité des trains et notamment des TER.

Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons inter-métropoles au sein de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale permettant de concilier attractivité du territoire et neutralité carbone.



© Région Sud / Yann BOUVIER

Historique

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement, en écoutant le territoire et en adaptant le projet suite à des concertations publiques, un projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

En 2009, après avoir réuni l'ensemble des partenaires, le Ministre Jean-Louis Borloo demande à l'Ingénieur général Yves Cousquer un rapport en vue d'une décision pérenne entre le scénario « Métropoles du Sud » et le scénario « direct vers Nice par le centre Var ». Après s'être appuyé sur un secrétariat permanent, Yves Cousquer remet son rapport en juin 2009. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau (respectivement Ministre de l'Ecologie et Secrétaire d'Etat aux transports) décident alors que "le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté". Les études se poursuivent alors sur les scénarios « Métropoles du Sud ».

En 2011, la concertation avec le public met en avant la priorité à donner aux trains du quotidien. La Commission Mobilité 21, en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport, classe le projet en 2 priorités : les sections de première priorité ayant pour objectif le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, puis les sections de seconde priorité, consistant en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part.

Pour les sections de première priorité, une zone de passage préférentielle (ZPP) est arrêtée par décision ministérielle en date du 7 mai 2014. Le 12 avril 2016, le comité de pilotage acte les différents scénarios de tracé proposés par SNCF Réseau et lance la concertation afférente. La phase de concertation avec le public débute en octobre 2016 et s'achève le 9 janvier 2017.

La décision ministérielle du 18 avril 2017 permet d'arrêter le tracé sur les secteurs ne posant pas de difficultés particulières (traversée souterraine de Marseille, secteur de La Pauline dans le Var et section St Laurent du Var-Nice). Pour les secteurs les plus sensibles (vallée de l'Huveaune et secteur Ouest dans les Alpes-Maritimes), des études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation (passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ») sont demandées.

S'agissant des sections de seconde priorité, les zones de passage préférentiel sont arrêtées par décision ministérielle du 13 avril 2015.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) considère que la première des priorités devait être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon et présente un nouveau phasage du projet en 4 phases successives en donnant la priorité à la réalisation d'opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps. Le Gouvernement fait sien le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI, qui ont également été confirmés à travers la programmation des investissements prioritaires du rapport annexé de la LOM, en choisissant le scénario de financement n°2 du COI.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 acte la poursuite des études de « recalage » afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Elles permettent de présenter à la concertation publique du 12 juin au 18 octobre 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases de la LNPCA.

A la suite de cette concertation, la décision ministérielle du 23 juin 2020 acte les opérations constitutives des phases 1 et 2 désormais nommé le « projet des phases 1 et 2 LNPCA », et en valide le périmètre de l'enquête publique avec l'objectif d'un lancement de l'enquête en 2021. Elle confirme la réalisation en phase 1 de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent, puis la réalisation en phase 2 des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

Suite à une période de concertation complémentaire début 2021, la décision ministérielle du 7 juin 2021 confirme le programme du projet des phases 1 et 2 LNPCA et demande au Préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de la Région PACA et préfet coordonnateur, de piloter les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique sur ces deux phases.

Elle demande également à SNCF Réseau de proposer un programme d'études sur les phases 3 et 4 correspondant à des sections de lignes nouvelles permettant de préparer les concertations à venir en vue d'une procédure d'enquête publique spécifique, et de préserver le foncier sensible.

La décision ministérielle du 8 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 suite aux avis réglementaires de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) du 18 novembre 2021 et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) du 23 novembre 2021. Le Préfet des Bouches-du-Rhône prend l'arrêté d'ouverture d'enquête le 9 décembre 2021.

Déclaration d'utilité publique

L'enquête d'utilité publique relative aux phases 1 & 2 se tient du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête rend un avis favorable assorti de 9 réserves que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont levées et de quelques recommandations le 22 avril 2022. Ainsi, le projet des phases 1 et 2 LNPCA fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 13 octobre 2022, permettant aux maîtres d'ouvrage d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation des travaux.

Les études d'avant-projet (AVP) de la phase 1 débutent le 4 octobre 2022, date de signature de la convention de financement afférente. Les études AVP de la phase 2 sont lancées à la suite de la signature de la convention de financement afférente le 25 août 2023.

Il est à noter que dans le scénario de planification écologique du rapport du COI rendu le 24 février 2023, que le Gouvernement fait sien, le COI recommande une mise en service de la phase 1 vers 2030-2031 et de la phase 2 vers 2035-2036. Il recommande également un engagement sur le quinquennat 2038-2042 pour la phase 3 et au-delà pour la phase 4, en cohérence avec le calendrier prévu par la LOM. Il recommande également de sécuriser au plus vite le financement des lots 2 et 3 du projet Haute Performance Marseille-Vintimille

(déploiement de l'ERTMS Niveau 3 hybride préalable à la LNPCA), dont les travaux du lot 1 entre Cannes et Vintimille ont débuté fin 2022.

Par ailleurs, le cadre fixé en 2019 par la LOM, d'amélioration des transports du quotidien par la réalisation de « RER métropolitains » sur le modèle francilien, puis par le schéma directeur élaboré par SNCF Réseau en 2020, impulse une démarche de réalisation de tels services dans plusieurs grandes métropoles françaises. En cohérence avec ces orientations, le Président de la République a ainsi annoncé le 27 novembre 2022 la réalisation de 10 RER métropolitains dont la définition fait l'objet d'une proposition de loi sous la dénomination de services express régionaux métropolitains. Lors de la remise du rapport du COI, la Première ministre a confirmé l'ambition de développement de RER métropolitains. Le projet des phases 1 et 2 LNPCA, par la nature des opérations qui sont menées, visant à la désaturation des nœuds ferroviaires, permet également la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains de Marseille, Nice et Toulon, les deux premiers étant en particulier identifiés à haut potentiel dans le schéma directeur des RER métropolitains remis au gouvernement en 2020 par SNCF Réseau.

03

Mission et objectifs de la SLNPCA

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, est un établissement public local, rattaché aux collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales qui en sont membres, qui a pour mission de contribuer au financement de l'infrastructure ferroviaire dénommée « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ». Il gère la participation financière des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales au financement de l'infrastructure.

La SLNPCA n'est pas qu'un partenaire financier de la maîtrise d'ouvrage aux côtés de l'Etat, elle regroupe les premiers promoteurs du projet, à savoir des collectivités qui ont fortement soutenu le projet depuis longtemps et œuvré pour qu'il se concrétise.

Au-delà de rendre le projet LNPCA soutenable financièrement pour les collectivités, ses principaux objectifs sont les suivants :

Orienter le projet et veiller au respect des objectifs, des couts et des délais

En tant que financeur et regroupement d'intérêts de territoires, la SLNPCA veut développer sa capacité d'orientation du projet afin de prendre en compte les attentes et contraintes des collectivités qui la composent mais aussi d'anticipation des risques et de contrôle de la maîtrise d'ouvrage pour assurer le respect du triptyque qualité – coût – délai.

Faciliter et accélérer la réalisation du projet

Elle veille au respect du calendrier et incite les maîtres d'ouvrage à raccourcir les délais de mise en service, avant 2035 pour la phase 2 notamment mais aussi les phases suivantes. Pour sa part, elle s'engage à mettre en place le financement nécessaire à cette accélération. La candidature des Alpes françaises aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'Hiver de 2030 est une opportunité d'accélérer encore le projet.

Au-delà de rendre le projet LNPCA soutenable financièrement pour les collectivités, ses principaux objectifs sont les suivants :

Orienter le projet et veiller au respect des objectifs, des couts et des délais

En tant que financeur et regroupement d'intérêts de territoires, la SLNPCA veut développer sa capacité d'orientation du projet afin de prendre en compte les attentes et contraintes des collectivités qui la composent mais aussi d'anticipation des risques et de contrôle de la maîtrise d'ouvrage pour assurer le respect du triptyque qualité – coût – délai.

Faciliter et accélérer la réalisation du projet

Elle veille au respect du calendrier et incite les maîtres d'ouvrage à raccourcir les délais de mise en service, avant 2035 pour la phase 2 notamment mais aussi les phases suivantes. Pour sa part, elle s'engage à mettre en place le financement nécessaire à cette accélération. La candidature des Alpes françaises aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'Hiver de 2030 est une opportunité d'accélérer encore le projet.



© Visite des opérations de la LNPCA dans les Alpes-Maritimes – gare de Nice Saint Augustin /
Christophe BARBOSA

Veiller à la réalisation du projet global à des échéances de moyen terme

La SLNPCA est le promoteur de la réalisation des phases 3&4 de la LNPCA, dans un calendrier accéléré à 2040 par rapport aux échéances initiales prévues en 2050, qui ne font pas partie du projet déclaré d'utilité publique et dont les études et la concertation doivent se poursuivre. La réalisation du projet LNPCA dans sa globalité est à la base du partenariat entre les collectivités membres de la SLNPCA.

Contribuer à la bonne intégration territoriale du projet

La SLNPCA se positionne également, en tant que regroupement de collectivités responsables de la mobilité, de l'aménagement, du développement économique et touristique, pour maximiser les bénéfices du projet LNPCA pour leur territoire, saisir les opportunités qu'il représente pour améliorer et dynamiser l'aménagement urbain et veiller à la bonne articulation des projets. A ce titre, elle souhaite que le grand public, les collectivités locales (autres que financeurs), les acteurs économiques soient bien informés sur le projet et pleinement parties prenantes pour assurer la réussite des projets.

04

Activités et résultats obtenus

Phase préparatoire et transitoire à l'exercice des missions

A l'issue du conseil d'administration d'installation du 6 juillet 2022, les démarches ont été engagées pour mettre en place les moyens de l'établissement public d'exercer ses missions :

- Désignation d'un directeur général provisoire le 30 novembre 2022 et lancement d'une procédure de recrutement d'un directeur général pérenne désigné le 14 septembre 2023 pour une prise de poste au 15 novembre 2023
- Désignation par le Préfet du comptable public de la SLNPCA le 15 novembre 2022
- Mise en place sur une période transitoire d'une assistance technique, juridique, administrative et d'une mise à disposition de moyens humains et de locaux par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Acquisition d'équipements informatiques, de mobilier et de licences nécessaires au fonctionnement de la structure
- Recherche et location de bureaux indépendants à compter du 15 novembre 2023
- Engagement des recrutements de l'établissement public pour un total de 2 ETP au 3 janvier 2024.

Mise en place du financement du projet

Le financement des études de niveau avant-projet

Le financement des études de niveau avant-projet (AVP) du projet LNPCA est inscrit au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 et sa prolongation.

Le financement de études AVP de phase 1 fait l'objet d'une première convention signée le 4 octobre 2022 pour un montant de 30 M€ courants entre les maîtres d'ouvrage, l'Etat et les collectivités partenaires ayant cofinancé les études préliminaires à l'enquête d'utilité publique : 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, Pays de Grasse et Sophia-Antipolis. La répartition des financements des collectivités pour cette convention est définie en référence aux engagements inscrits au Contrat de plan et est identique à celle des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique.

Le financement des études AVP de la phase 2 pour un montant de 100,58 M€ courants fait l'objet d'une seconde convention signée le 25 aout 2023 entre les mêmes signataires et appliquant la répartition définie dans le protocole d'intention de financement du projet des phases 1&2 de la LNPCA.

Les calendriers respectifs de lancement des études AVP, de mise en place de la SLNPCA et d'instauration de ses ressources fiscales, ne permettaient pas que l'établissement public soit signataire des conventions et prenne en charge le financement directement. Il a donc été choisi d'acter la participation de la SLNPCA dans un second temps par avenant aux conventions de financement des études AVP, dès lors que le vote de la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 a mis en place des ressources fiscales dédiées au financement du projet par l'établissement public. Ce financement supposait également de modifier le protocole d'intention de financement signé le 21 décembre 2021 car ce dernier

prévoyait que la société de projet ne commence à intervenir dans le financement qu'à partir des études de projet et des travaux.

Le conseil d'administration a approuvé le 14 septembre 2023 les avenants aux conventions de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2 et des acquisitions foncières anticipées ainsi que les conventions particulières afférentes, prévues par l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306, précisant le montant et les conditions de la participation de chaque collectivité membre de la SLNPCA. De manière spécifique aux études de niveau avant-projet, ces conventions précisent que la SLNPCA prend en charge la totalité de la part qui incombait aux collectivités et la moitié de la part de la Métropole Aix Marseille Provence et du Département des Bouches du Rhône qui ont choisi de poursuivre un financement direct des maîtres d'ouvrage.

Après délibérations des collectivités au dernier trimestre 2023, l'avenant au protocole d'intention, les avenants aux conventions de financement des AVP et des acquisitions foncières anticipées et les conventions particulières ont été respectivement signés le 15 décembre, 18 décembre et 20 décembre 2023.

La SLNPCA a pu ainsi mandater le 29 décembre 2023 le paiement de 2 887 497,90 € à SNCF Réseau et 572 916,25 € à SNCF Gares & Connexions au titre des appels de fonds n°3 de la convention de financement des AVP de phase 1 correspondant à un avancement de 70% des études.



© Région Sud / Yann BOUVIER

Le financement des travaux

Comme prévu par l'ordonnance n°2022-306, le financement des études de projet et des travaux est régi par une convention-cadre de financement établie entre les maîtres d'ouvrage, l'Etat et la SLNPCA et des conventions de financement prises en application de celle-ci.

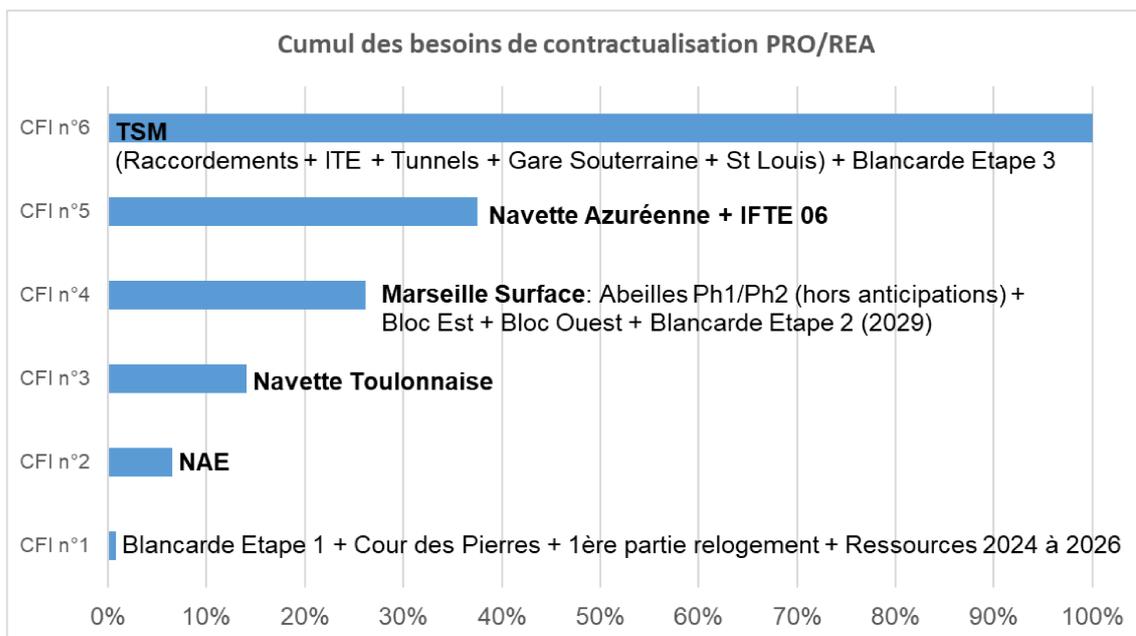
Dès février 2023, la SLNPCA a engagé avec l'Etat et les maîtres d'ouvrage les discussions pour l'élaboration de la convention-cadre. Plusieurs mois et des arbitrages au plus haut niveau ont été nécessaires pour la finaliser et faire valider le texte de la convention-cadre par le comité de pilotage du 14 novembre 2023 puis le faire approuver par le conseil d'administration le même jour. Ce calendrier contractuel a permis de ne pas retarder le lancement des travaux et de respecter les échéances prévisionnelles de mise en service.

Cette convention-cadre définit les modalités d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet, le périmètre de responsabilité et le fonctionnement des différentes instances de gouvernance, les modalités de détermination des coûts d'opération, du besoin de financement, du plan de financement et du planning, la gestion des écarts et les risques financiers, les bonifications et les pénalités et les conditions des appels de fond et des versements. Ces modalités seront appliquées dans les différentes conventions de financement relatifs aux ensembles d'opérations.

Comme le prévoyait les textes relatifs à la création de la SLNPCA, la convention-cadre a également défini ou précisé des conditions spécifiques au projet LNPCA et à l'établissement public :

- De nouvelles instances de gouvernance comme le comité de suivi des engagements et des risques, instance co-présidée par l'Etat et la SLNPCA chargé de suivre, analyser et donner un avis sur les risques et les impacts sur la qualité, le coût et les délais de réalisation du projet mais aussi les comités de coordination métropolitains qui doivent permettre de coordonner les différents projets avec le projet LNPCA en associant les parties prenantes localement.
- Des financements de la part des maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions introduits par l'article 6 de l'ordonnance, constituant une participation en fonds propres au projet pour la « contribution de SNCF Gares & Connexions au titre des activités à tarification non régulée des gares » et une ressource complémentaire pour la SLNPCA pour la « quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière et commerciale des Maîtres d'ouvrage »

La convention-cadre prévoit à titre indicatif 6 périmètres d'opérations qui feront l'objet de conventions de financement.



Gouvernance

La mise en place des instances de gouvernance de la SLNPCA et la participation aux instances de gouvernance du projet LNPCA :

Depuis sa première réunion du 6 juillet 2022, le conseil d'administration de la SLNPCA s'est réuni à 5 reprises :

- le 30 novembre 2022
- le 30 janvier 2023
- le 10 mai 2023
- le 14 septembre 2023
- le 14 novembre 2023

Composé de membres à voix délibératives (collectivités membres) et de membres à voix consultatives, il fait l'objet d'une participation active des élus et des représentants des différentes entités prévues par l'ordonnance. A ce jour, les sièges suivants ne sont pas occupés :

- la Commission européenne qui n'a pas répondu à la proposition d'être représentée ;
- un député et un sénateur faute d'impossibilité pour le Parlement de les désigner avant la ratification de l'ordonnance ;
- la personnalité qualifiée ;

La commission des rémunérations prévue par l'ordonnance pour donner un avis sur les conditions de rémunération des personnels concernés par un salaire brut annuel supérieur à 100 000 € a été mise en place par le conseil d'administration du 10 mai 2023 et s'est réunie le 5 juin 2023 pour se prononcer sur le recrutement du directeur général pérenne.

La commission des investissements, a été créée elle aussi le 10 mai 2023 pour suivre les conditions de financement du projet LNPCA, donner un avis préalable aux engagements financiers de l'établissement et alerter sur les risques susceptibles d'impacter l'atteinte des objectifs, des coûts et des délais. Elle s'est réunie le 23 octobre 2023 et le 2 février 2024.

Le processus décisionnel de la SLNPCA s'inscrit dans un processus de gouvernance plus large relatif au projet et son financement, avec le comité de pilotage de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur coprésidé par le Préfet de région et le Président de Région, le comité technique et financier qui le prépare et les comités de coordination métropolitains copilotés par les maîtres d'ouvrage et les Métropoles pour assurer la meilleure insertion du projet tout en prenant en compte les expressions des acteurs locaux.

La SLNPCA participe activement sur le plan technique et politique à ces différentes instances.

Un nouveau membre, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

Au cours de l'année 2023, la SLNPCA a mis en œuvre le processus d'adhésion d'une nouvelle collectivité, partenaire financier depuis plusieurs années, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

L'ordonnance a défini la composition du conseil d'administration de la SLNPCA en précisant que les collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales

membres de l'établissement sont les signataires du protocole d'intention signé le 21 décembre 2021. Une collectivité (ou un Etat tiers) peut adhérer à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte sur décision du conseil d'administration et sous deux conditions principales : la signature du protocole d'intention et la signature d'une convention particulière.

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, partenaire et financeur des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique de la LNPCA et des études d'avant-projet de phase 1 et de phase 2, a décidé, par délibération du 13 décembre 2021, d'approuver sa participation financière au projet des phases 1 & 2 du projet conformément aux règles édictées dans le protocole et d'affirmer sa volonté de rejoindre la gouvernance de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Elle a confirmé sa demande d'adhérer à l'établissement public par délibération n° 2022-154 du 11 juillet 2022.

Dans cette perspective, un avenant n°1 au protocole a été notifié le 3 juillet 2023.

A ce stade de réalisation du projet, à savoir la réalisation des études de niveau avant-projet, la conclusion d'une convention particulière de financement est permise par les avenants n°1 aux conventions de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2 mettant en place le financement par la SLNPCA du projet.

Considérant la signature de l'avenant n°1 du protocole et l'approbation de la convention particulière entre la SLNPCA et les collectivités pour le financement des études de niveau avant-projet de la LNPCA, le conseil d'administration du 14 septembre 2023 a approuvé l'adhésion de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

Cette adhésion est effective depuis le 20 décembre 2023, date de signature des conventions particulières.

Recherche de nouveaux partenaires locaux

Dans la continuité des premières démarches engagées par la Région, de nouveaux partenaires ont été sollicités directement par la SLNPCA en 2022 et 2023, la Principauté de Monaco, la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, la Communauté d'agglomération de la Riviera Française et la Communauté d'agglomération Estérel Côte d'Azur. Si cette dernière a répondu défavorablement de manière formelle, les autres n'ont pas donné suite fin 2023.



© Visite des opérations de la LNPCA dans le Var – gare de la Pauline / Christophe BARBOSA

Financement européen

La participation de l'Union européenne au projet LNPCA constitue un enjeu majeur pour la soutenabilité financière du projet dans la perspective de sa réalisation dans le calendrier attendu par les membres de l'établissement public. Elle est attendue dans le cadre des engagements pris par l'Etat et les collectivités pour le financement des travaux des phases 1&2 en application du protocole d'intention et de la convention-cadre relative à la LNPCA.

A ce titre, la SLNPCA souhaite jouer un rôle actif dans la recherche et la mobilisation de fonds européens sur le projet et participe à la « taskforce » Europe mise en place pour le projet LNPCA par l'Etat, la Région et les maîtres d'ouvrage.

Du point de vue opérationnel, la SLNPCA participe en appui des actions engagées par la Région:

- aux rendez-vous pris avec les instances européennes pour présenter le projet LNPCA et convaincre de son intérêt et de sa plus-value européenne : réunion avec la DG MOVE et le conseiller de la coordinatrice du corridor Méditerranée de la Commission européenne à Bruxelles le 20 septembre 2023, réunion avec le coordinateur du corridor Mer du Nord – Méditerranée, Peter Balazs, le 4 octobre 2023
- aux discussions initiées avec les Régions italiennes, françaises et espagnoles pour un partenariat sur l'axe Barcelone – Gênes
- à la préparation et la consolidation des dossiers déposés par les maîtres d'ouvrage auprès de la Commission européenne dans le cadre de l'appel à projet 2023 du Mécanisme d'Interconnexion en Europe.

Le Président de la SLNPCA a également signé une lettre de soutien aux maîtres d'ouvrage pour leurs dossiers de 2023 déposés fin janvier 2024.

Enfin la SLNPCA était présente aux Connecting Europe Days du 2 au 5 avril 2024 à Bruxelles dans le cadre d'un stand commun avec les Sociétés du Grand Projet Sud-Ouest et de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Cette action participe directement du lobbying européen en faveur du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

05

Situation financière et perspectives

Modèle financier de l'établissement public local

L'établissement public local est financé au travers de ressources fiscales propres (taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement payée par les personnes morales publiques et privées et taxe additionnelle de séjour payée par les visiteurs), de contributions des collectivités membres, d'emprunts et de ressources complémentaires, dont celles provenant des maîtres d'ouvrage du projet.

Le modèle de financement retenu pour la SLNPCA est le suivant :

- Le financement des dépenses d'investissement est assuré par des contributions sous forme de subventions d'équipement des collectivités, des recettes fiscales et de l'emprunt. L'emprunt est limité au besoin de financement résiduel après prise en compte des contributions des collectivités
- Le financement des dépenses d'exploitation (fonctionnement de la structure, frais financiers) est assuré par les ressources fiscales et si nécessaire une contribution d'équilibre de fonctionnement de la part des collectivités membres.

L'objectif visé est de limiter la contribution budgétaire des collectivités membres à 50% de la participation de la SLNPCA au coût total du projet (CAPEX du projet en € courants).



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

Les engagements financiers de la SLNPCA

Les engagements contractualisés au 31/12/2023 :

	Engagement total SLNPCA	2023	2024	2025	2026	2027
Etudes AVP phase 1	7 612 911 €	3 460 414 €	4 152 497 €			
Etudes AVP de phase 2	33 533 734 €		11 338 223 €	6 287 575 €	10 479 292 €	5 428 644 €
Acquisitions foncières anticipées	3 200 000 €		133 333 €	3 066 666 €		

Les prochains engagements prévus en 2024 :

	Engagement total SLNPCA	2023	2024	2025	2026	2027
Etudes PRO et travaux de phase 1 – 1 ^{ère} partie	22 000 000 €		4 400 000 €	11 000 000 €	6 600 000 €	

D'autres conventions de financement des études de projet et de travaux de phase 1 doivent être établies et signées en 2024 pour les opérations suivantes :

- Réalisation de la Gare de Nice Aéroport
- Travaux pour la navette Toulonnaise
- Aménagements de Marseille Saint Charles en surface

Les paramètres structurants du financement de la SLNPCA

- L'inflation des coûts

Les dépenses qui seront effectivement supportées par les partenaires financiers et notamment la SLNPCA correspondent à des coûts aux conditions économiques de réalisation, évalués sur la base d'indices adaptés à la nature des dépenses et définis dans la convention-cadre relative à la LNPCA.

Les éléments de coûts du projet connus à date sont ceux définis dans le protocole d'intention de financement signé le 21 décembre 2021 et exprimés en € constants de juillet 2020, pour un total de 3 535 M€ pour les études de projet et les travaux de phase 1&2.

Les coûts qui feront l'objet des contractualisations et déterminant les engagements financiers de la SLNPCA seront stabilisés et déterminés à l'issue des études AVP et prendront en compte les hypothèses d'inflation suivantes :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : de 3,5 % en 2023, de 4 % en 2024, puis 3.5 % par an à compter de 2025 ;
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : de 4% en 2023, de 2,6% en 2024, de 2,5 par an à compter de 2025

- indice BT01 : de 5% en 2023, 4% en 2024, puis 3,5% par an à compter de 2025

Les coûts seront d'ores et déjà impactés significativement par la forte inflation des coûts enregistrée en 2021 et 2022 (+15 % entre juillet 2020 et le 1^{er} janvier 2023), même si un ralentissement de la hausse puis une baisse de l'inflation a été amorcée en 2023 et devrait être confortée en 2024.

- Les ressources fiscales

Des recettes fiscales – détaillées ci-après - ont été créées et affectées à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 (article 75 et 76) :

- Une taxe additionnelle de séjour
- Une taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement,

instaurées dans les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Les recettes fiscales qui étaient attendues en 2023 se répartissent comme suit :

- 20 000 000 € de taxe additionnelle de séjour
- 20 000 000 € de taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement

Dans le modèle financier mis en place pour le pilotage, la programmation et la prospective financière de l'établissement public, les recettes fiscales sont indexées sur les prix à la consommation – hors énergie.

Ces recettes fiscales doivent permettre de financer les coûts de fonctionnement de la SLNPCA dont les frais financiers ainsi que les investissements de manière complémentaire aux contributions des collectivités.

Elles devront également être mobilisées partiellement ou en totalité pour la prise en charge potentielle d'une absence ou d'un moindre financement de l'Union européenne (cf paramètre structurant suivant).

Les recettes fiscales perçues en 2023 sont inférieures au produit prévu et attendu et se répartissent de la manière suivante :

- 17 000 000,11 € pour la taxe additionnelle de séjour dont 7 797 046 € rattachées à l'exercice 2023 contre 20 000 000 € prévus.
- 10 954 829,91 € pour la taxe sur les bureaux contre 20 000 000 € prévus.

S'agissant de la taxe additionnelle de séjour, l'écart peut être expliqué par le décalage des versements effectués notamment par les collectivités ayant opté pour un rythme annuel à l'issue de la période de perception et par le fait que la mesure fiscale a été nouvelle et d'application immédiate, sans disposer du temps nécessaire de sensibilisation et d'accompagnement des acteurs. Les perspectives d'un produit à 20 000 000 € par an restent valables et doivent être confirmées au cours du premier semestre 2024.

Concernant la taxe sur les bureaux, l'écart est important entre le produit constaté et le niveau attendu. Après des échanges avec la Direction régionale des finances publiques qui avait transmis les bases dont elle disposait pour estimer les recettes et définir les tarifs, plusieurs explications peuvent être faites :

- bases de surfaces, qui sont celles utilisées pour la taxe foncière, incomplètes ou non actualisées (notamment pour dans le cadre de changements de destination de locaux non déclarés)
- non prise en compte par l'administration fiscale des surfaces de locaux commerciaux des campings qui avaient été intégrées dans les analyses préparatoires
- mauvaise appréciation de certaines exonérations notamment pour les zones franches urbaines et les zone de revitalisation des centres-villes
- difficulté de recouvrement de la taxe pour les Sociétés Civiles Immobilières

Un travail doit être engagé en 2024 par l'administration fiscale pour fiabiliser les bases de cette ressource dans le cadre notamment des contentieux engagés en 2023 et des déclarations transmises par les redevables en 2024.

Si cette situation se confirme, il sera nécessaire d'actualiser les projections financières de l'établissement public et de travailler sur différents scénarios de révision du modèle financier. En effet, en l'état de la situation et selon les projections (avec des hypothèses définies sur les coûts, les taux d'emprunt et le financement européen), un besoin de financement d'équilibre après réalisation du projet pour couvrir le remboursement du capital de l'emprunt et conserver une épargne nette positive serait nécessaire sur la période 2036 – 2045.

Taxe additionnelle de séjour :

Instaurée à compter du 1^{er} janvier 2023, elle concerne les personnes (non domiciliées dans la commune et n'y possédant pas de résidence) logeant dans un hébergement touristique, situé sur une commune ou un EPCI ayant instauré une taxe de séjour ou une taxe de séjour forfaitaire, dans les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Le taux de la taxe additionnelle de séjour est de 34% et s'applique au tarif instauré par les communes et les EPCI ayant mis en place la taxe de séjour. Elle s'ajoute au montant de la part communale ou de l'EPCI et de la part additionnelle départementale dans le cas des Bouches du Rhône et du Var (le Département des Alpes-Maritimes n'ayant pas instauré de taxe additionnelle).

La taxe additionnelle de séjour intégrée à la taxe de séjour globale est collectée par :

- les hébergeurs (professionnels ou non) qui ne passent pas par l'intermédiaire d'un opérateur numérique pour louer leurs chambres (absence de mandat) ;
- les opérateurs numériques (ou plateformes) qui agissent en qualité d'intermédiaire de paiement pour le compte de loueurs non professionnels ou qui sont habilités par les loueurs professionnels ou non professionnels (mandat)

Le produit de la taxe est versé aux communes et aux EPCI ayant instauré une taxe de séjour.

Le reversement est ensuite effectué par les communes et EPCI à la SLNPCA, au plus tard en fin de période de perception.

Taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement

Entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, la taxe sur les locaux concernent les personnes publiques et privées propriétaires au 1^{er} janvier des locaux imposables ou titulaires d'un droit réel sur ces locaux (usufruit, bail à construction, bail emphytéotique, autorisation d'occupation temporaire) suivants :

- locaux à usage de bureaux > 100 m² : bureaux et leurs dépendances immédiates et locaux professionnels destinés à des activités libérales ou occupés par des associations ou organismes à but lucratif ou non
- locaux commerciaux > 2500 m² : locaux destinés à une activité de commerce de gros ou de détail ou de prestations de service à caractère commercial ou artisanal et de leurs réserves attenantes couvertes ou non ou emplacements attenants
- locaux de stockage > 5000 m² : locaux ou aires couvertes pour l'entreposage non intégrés à un établissement de production
- de surfaces de stationnement > 500 m² : locaux ou aires couvertes ou non pour le stationnement avec une exploitation commerciale ou annexés aux locaux imposables ci-dessus.

situés dans les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Les montants de la taxe sont les suivants en 2023 :

Pour les locaux à usage de bureaux : 0,94 € /m²

Pour les locaux commerciaux : 0,39 € /m²

Pour les locaux de stockage : 0,20 € /m²

Pour les surfaces de stationnement : 0,13 € /m²

La taxe est payée par les redevables avant le 1^{er} mars de chaque année auprès du comptable public compétent du lieu de situation des locaux imposables en même temps que le dépôt d'une déclaration. Par dérogation pour l'année 2023, la taxe était à payer avant le 1^{er} juillet 2023. Le reversement est effectué par la Direction régionale des finances publiques auprès de la SLNPCA à des échéances régulières.

- Le financement européen

Le financement européen attendu dans le protocole d'intention de financement et la convention-cadre relative à la LNPCA est de 20% du coût des travaux de la phase 1&2.

Ce niveau de financement est très ambitieux compte tenu :

- des budgets limités de l'Union européenne sur la programmation en cours (2021-2027) au titre de son Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE), principal outil de financement des investissements pour le financement des infrastructures de transport, au regard de la concurrence des projets d'infrastructures et des besoins financiers.
- des caractéristiques du projet LNPCA, qui n'est pas en tant que tel un projet transfrontalier ou transnational pouvant bénéficier de taux de cofinancement les plus importants et ne fait pas l'objet d'un acte d'exécution que la Commission signe avec les projets les plus prioritaires et souvent transfrontaliers.

A cela s'ajoute le fait que l'enveloppe allouée à l'ensemble de la période de programmation est en grande partie consommée par les premiers appels à projet du MIE et que l'appel à projets 2023 est le dernier qui disposera de crédits significatifs avant 2028. Des appels à projets dits « reflow » sont prévus entre 2024 et 2027 mais avec des crédits recyclés car non consommés par les projets déjà soutenus et somme toute limités.

Pour la LNPCA, une candidature a été déposée fin janvier 2024 pour les études de niveau avant-projet et les travaux préparatoires de phase 2 pour un montant de subvention demandée de 37,5 M€.

Le calendrier de réalisation de la LNPCA positionne les autres travaux de phase 1 entre 2025 et 2030, avec une partie importante du coût couvrant la période de creux de financement européen sur la présente programmation avant la suivante qui devrait démarrer en 2028.

Dans ce contexte, les partenaires de la LNPCA se sont mobilisés et prévoient de se mobiliser à plusieurs niveaux pour optimiser le financement européen sur le projet :

- rencontres avec la Commission européenne pour convaincre et obtenir des informations pour définir la stratégie de dépôt la plus adaptée, amélioration des

dossiers (par rapport aux dépôts 2021 et 2022) et de l'argumentaire sur l'intérêt européen du projet

- rencontres et initiation de partenariats avec les Régions concernées par l'axe Barcelone – Gênes du corridor Méditerranée pour développer la coordination transfrontalière et transnationale des projets ferroviaires en cours
- lobby et participation aux négociations pour la prochaine génération du MIE pour la période suivante et opportunité de conclure un accord de partenariat de long terme avec la Commission sur le principe des actes d'exécution.

Les impacts d'un moindre financement de l'Union européenne ont été simulés dans la prospective financière. Pour un financement de 10% contre les 20% attendus, le surcoût serait de :

- 282 M€ pour le CAPEX à financer
- entre 318 M€ et 653 M€ selon la stratégie de prise en charge du surcoût du CAPEX pour les frais financiers (en intégrant le portage du décalage entre la date du besoin de financement et la date d'encaissement de la subvention).

- Les taux d'emprunt

La conjoncture des conditions d'accès aux produits de financement, corollaire de la situation de l'inflation et des mesures prises en réponse par les banques centrales, a beaucoup et rapidement évolué entre la date de signature du protocole d'intention de financement et la signature de la convention-cadre déterminant les conditions de financement du projet LNPCA.

L'évolution de ces conditions de prêt entraîne une hausse des frais financiers associés à la dette qui doit être contractée par la SLNPCA pour assurer le besoin de financement du projet LNPCA.

Les impacts sont significatifs sur la charge de la dette. Avec une hypothèse d'un emprunt auprès d'une banque institutionnelle au taux de 4,6% sur 30 ans, les frais financiers augmentent de 318 M€ par rapport à la situation présentée lors du conseil d'administration d'installation en juillet 2022.

Le modèle financier de la SLNPCA est donc sensible à la variation des taux d'emprunt même s'il l'est beaucoup moins que d'autres projets d'infrastructures qui ont privilégié un financement très majoritaire ou quasi-exclusif par la dette. Le choix des collectivités au départ d'apporter une contribution exclusivement en subvention d'équipement et de limiter le recours à la dette via l'établissement public est un facteur de robustesse dans le contexte actuel.

Conclusion

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'est mise en place rapidement après la décision du législateur de la créer dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

Au cours de l'année 2023, elle a pu mettre en place le transfert des engagements contractuels pris antérieurement par les collectivités partenaires et honorer son engagement fin 2023 pour le financement des études de niveau avant-projet, sans rupture et sans impact sur le calendrier de réalisation du projet, sachant qu'elle souhaite contribuer à l'accélérer.

La SLNPCA est ainsi entrée en phase complètement opérationnelle pour la mise en œuvre de sa mission principale de financement.