Avenant N°1

A la CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE PARTENARIAT

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU CPER 2015-2020

Entre

Le Grand Port Maritime de Marseille, Établissement public, 23 place de la Joliette, 13 002 Marseille, représenté par la Président du Directoire, Monsieur Hervé MARTEL, dûment habilité par la décision du Directoire en date du,

Ci-après dénommé le « GPMM »,

Et

La Métropole Aix-Marseille Provence, représentée par sa Vice-Présidente, Madame Martine Vassal, dûment habilitée par la délibération du Conseil Métropolitain en date du

Ci-après dénommée « la Métropole »,

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE QUE :

Le Contrat de plan a été signé par l'État et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, le 29 mai 2015. Le processus de revoyure du Contrat, initié par l'État et la Région à l'issue des élections régionales de décembre 2015, a conduit à engager une large concertation avec l'ensemble des Départements et des EPCI appelés à bénéficier des projets structurants portés par le CPER et à s'impliquer financièrement dans leur mise en œuvre.

Dans le but de sécuriser l'exécution des opérations contractualisées, la Métropole a décidé de mobiliser ses financements en complément des financements de l'État et de la Région, lors de son Conseil Métropolitain du 17 octobre 2016. A cette fin, une Convention spécifique d'application du CPER a été conclue entre l'État, la Région et la Métropole le 6 novembre 2017.

Le contrat de plan a fait l'objet de 8 avenants de 2015 à 2021 pour tenir compte des évolutions des projets et prolonger le volet accessibilité multimodale jusqu'en 2022. La

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

prolongation du CPER après 2020 rend nécessaire quelques aménagements de la convention qui font l'objet du présent avenant (article 2 et article 7), sachant que les dispositions particulières inhérentes au déroulement de certains projets (principalement ferroviaires) et qui avaient entrainés une redéfinition de certains plannings au-delà de 2020, avec mise en œuvre des dispositions de l'article 7 alinéa 2 de la convention, entrainent désormais un planning d'exécution à horizon 2025:

-la prolongation de la convention jusqu'à l'achèvement des derniers projets,

- la modification dans l'article bassins Est des montants des projets de réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb et du Terminal de Transport Combiné de Mourepiane.

- et l'intégration dans l'article bassins Ouest darse 2 de l'aménagement de la zone de service portuaire associée pour la filière conteneur.

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier la Convention initiale en date du 6 novembre 2017 en ce qui concerne la description des travaux et la durée.

Article 2 : DESCRIPTION ET COUT DES TRAVAUX

L'article 2 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« La répartition du financement de la Métropole se décline comme suit, conformément au texte de la convention spécifique d'application du CPER 2015-2020, volet « Portuaire et fluvial » (pages 18 à 21, chiffres d'octobre 2016 pour les autres partenaires):

Libellé de l'opération	*Coût total (M€)*	*Etat (M€)*	*Région (M€)*	*MAMP (M€)*	*Autres (M€)*
Bassins Est					
Etude de faisabilité et pré-opérationnelle pour la mise en œuvre de la « Charte Ville – Port »	***1***	*0,2*	*0*	***0,15***	*0,65*

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Terminal de Transport Combiné de Mourepiane	***25***	*0,58 (+10,6 hors CPER)*	*3,57*	***2***	*2,57*
Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb	***43,8***	*14 (+0,8 hors CPER)*	*6,15*	***1,60***	*21,25*
*Desserte routière Porte 4**	***10,5***	*0*	*2,50*	***4***	*4*
Bassins Ouest					
Développement multimodal des Bassins Ouest	***23,20***	*0,3 (+4,6 hors CPER)*	*5,90*	***4,30***	*8,10*
Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la Darse 2	***40***	*12*	*7*	***3***	*18*
PIICTO Innovex phase 1	***3***	*0,5*	*0,5*	***0,5***	*1,50*

** Pour mémoire. Fait l'objet d'un conventionnement à part*

BASSINS EST :

1 – Études de faisabilité et pré-opérationnelles de la Charte Ville-Port

Il s'agit d'un budget dédié au financement d'études de faisabilité et pré-opérationnelles d'aménagements à l'interface avec l'espace portuaire, dans le cadre de la mise en œuvre de la charte Ville-Port : études d'aménagement des abords du port, des accès au port, études socio-économiques etc.

La Métropole pourra notamment participer, dans le cadre de cette rubrique du CPER, à des études menées par le GPMM et en partenariat avec celui-ci.

2- Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb

Cette mesure vise à adapter les bassins Est aux nouveaux navires (augmentation de la taille des navires, développement des RoPax (navires mixtes accueillant des trafics passagers et roulier), aux activités industrielles et logistiques, ainsi qu'à permettre une mutation des espaces Sud entre le Fort Saint Jean et la place de la Joliette.

Elle repose sur deux projets majeurs consistant à relocaliser, restructurer et moderniser les deux grands terminaux à passagers des bassins Est :
- le terminal Corse doit être repositionné plus au Nord, sur le secteur d'Arenc ;
- le terminal International doit être déplacé sur le site du Cap Janet, afin de permettre la réaffectation des espaces entre le Fort Saint Jean et la place de la Joliette.
Des premiers travaux touchant les deux secteurs ont déjà été réalisés pour un montant de 3,3 M€.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Les aménagements mis en œuvre sur la période permettront un transfert progressif des flux internationaux opérés à la Joliette et à la gare de la Major vers le Cap Janet. L'objectif est la mise en service du nouveau terminal International à l'horizon de la saison 2022

En octobre 2020, le projet global d'aménagement Est a été révisé. Les aménagements nécessaires suite à l'abandon de l'opération des Scanners de 5,7 M€ (SU022532) ont été introduits dans l'opérations globale du Cap Janet (SU022231) pour 8,5 M€. Le projet a ainsi été réévalué à 43,8 M€ sans modifier la participation de la Métropole.

Dans le CPER suivant, seront engagés les aménagements nautiques des terminaux Corse à la Joliette et à Arenc, sur la base des stratégies de flotte engagées par les compagnies maritimes et des potentiels de croissance des trafics.

En lien avec le transfert du pôle Maghreb, une opération spécifique avec la Métropole est engagée sur la desserte routière de la Porte 4 et fait l'objet d'une convention spécifique.

- ***Coût et plan de financement** : **43,8 M€ HT***
- *Les partenaires sont engagés respectivement à hauteur de :*

ÉTAT : 14 M€, auxquels s'ajoutent 0, 8 M€ hors CPER
GPMM : 22,8 M€
REGION : 6, 15M€
MAMP : 1, 6 M€

3 - Terminal de transport combiné de Mourepiane

Le projet consiste à la modernisation et au développement du terminal de transport combiné à Mourepiane. À la suite de l'échec d'un premier projet en 2015, un projet reconfiguré et phasé aura pour vocation dans un premier temps de moderniser et développer la desserte ferroviaire du terminal Med Europe et de traiter les trafics conteneurisés maritimes. Dans un second temps, les trafics continentaux terrestres pourront être traités du fait du basculement de l'activité du terminal de transport combiné du Canet, destiné à être fermé pour permettre l'extension d'Euroméditerranée 2.

Ce projet s'inscrit dans une dynamique de développement durable par le report modal, d'amélioration des dessertes terrestres du terminal à conteneurs de Mourepiane et donc de contribution au développement de son activité. Ce projet contribue aussi à la mutation urbaine du site de l'actuel terminal de transport combiné du Canet telle que prévue dans le protocole cadre de partenariat pour l'extension d'Euroméditerranée de décembre 2010.

- ***Coût et plan de financement** : **25 M€ HT***

Il s'agit de réévaluer la phase 1 de l'opération d'aménagement ferroviaire de Mourepiane pour permettre le traitement de flux continentaux sur le terminal ferroviaire de Med Europe Terminal et garantir une exploitation ferroviaire de qualité en phase transitoire sur le réseau ferré portuaire, après la fermeture du chantier du Canet. La phase 1 (aménagements nécessaires à la reprise d'une partie des flux continentaux du Canet) est réévaluée à 23 M€ (13M€ programmés et engagés et 10 M€ à engager). La phase 2 (création d'un faisceau ferroviaire électrifié voie longue et augmentation de capacité du terminal ferroviaire de Med

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Europe Terminal) est ainsi renvoyée à la prochaine contractualisation Etat-Région post 2022.

La première phase du projet est évaluée à 25 M€
Cette réévaluation n'impacte pas la participation de la Métropole qui est déployée entièrement sur la phase 1 à hauteur de 1M€.

-Phase 1 : 13 M€ (dont une phase préparatoire déjà réalisée d'un montant de 2, 20 M€)
-Phase 1.2 : 12 M€ Poursuite de l'opération avant enquête publique

Le schéma de financement envisagé pour les deux phases est le suivant :

	Total	Phase 1	Phase 1.2
PROJET	25,00	13,00	12,00
ENFF*	2,9	2,90	
Etat	0,58	0,58	
Conseil Départemental	1,80	1,80	-
Métropole	2,00	0,77	1,23
PLAN DE RELANCE PRECEDENT	1,7	1,7	
FEDER	0,77	0,77	
Région SUD	3,57	1.88	1,69
PLAN DE RELANCE 2021	6		6
TOTAL SUBVENTIONS	19,32	10,40	8,92
Fonds Propres GPMM	5,68	2,60	3,08

*Engagement National pour le Fret Ferroviaire

BASSINS OUEST :

1 – Aménagement et modernisation des infrastructures des terminaux à conteneurs de la Darse 2

Après la mise en service de Fos 2XL, l'adaptation des infrastructures de la Darse 2 aux nouvelles flottes de navires et aux prestations de services appropriés à un port de dimension internationale apparaît comme un enjeu stratégique majeur pour le GPMM (massification des escales, augmentation de la capacité des navires, exigences de productivité opérationnelle).
Les aménagements prévus au titre de ce programme sont le comblement de la « rotule » entre les deux terminaux à conteneur de Fos 2 XL, l'approfondissement de la Darse 2 et du

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

chenal d'accès, l'allongement du quai de Fos 2 XL Sud, le renforcement du quai historique et les aménagements sur la zone de service portuaire annexe notamment les aménagements ferroviaires qui accompagnent le développement de la filière conteneur sur la darse 2.

Le projet phare consiste au comblement de la « rotule », l'espace de 240m qui coupe actuellement la Darse entre les terminaux Seayard et PortSynergy, offrant une continuité des quais pour accueillir en simultané les navires de grandes tailles de dernière génération et permettre un développement des trafics grâce à un quai porté à 2,6 km. Ce qui en fera un des quais à conteneurs les plus importants d'Europe.

- ***Coût et plan de financement : 40 M€ HT***

ÉTAT : 12 M€
GPMM : 15 M€
RÉGION : 7 M€
CD 13 : 3 M€
MAMP : 3 M€

2 – Développement des dessertes multimodales

En lien avec le développement de la filière conteneurs et des zones logistiques, les aménagements pour moderniser les pré et post acheminements du GPMM sont stratégiques, en particulier pour développer le report modal vers le mode ferroviaire.

Ces opérations s'inscrivent dans la continuité du terminal Fos 2XL et visent à moderniser et optimiser le système ferroviaire de la ZIP de Fos sur Mer sur les terminaux maritimes de Fos 2 XL, à développer des capacités de transfert ferroviaire dans la zone de Ventillon et à améliorer la productivité ferroviaire.

Les opérations concernent les travaux de rénovation et de modernisation des dessertes multimodales, d'amélioration de la desserte ferroviaire du môle Graveleau, le déploiement du système de régulation et de communication sans fil GSM-R afin de répondre aux obligations européennes d'interopérabilité des systèmes de sécurité, de signalisation et de supervision des transports ferroviaires.

- ***Coût et plan de financement** : **23.2 M€ HT***

ÉTAT : 0,3 M€, auxquels s'ajoutent 4,6 M€ hors CPER
GPMM : 8,4 M€
RÉGION : 5.9 M€
CD13: 4.3 M€
MAMP: 4,3 M€

3- PIICTO Innovex phase 1

Cette opération s'inscrit dans la volonté de réindustrialisation de la ZIP de Fos sur Mer, avec l'ambition de relever les défis des mutations industrielles et de lutte contre la destruction des emplois, par l'accueil de nouveaux projets dans le champ de la transition énergétique.

Dans ce cadre, le GPMM a engagé un grand projet, nommé « PIICTO », qui bénéficie de l'accompagnement des industriels regroupés au sein de l'association PIICTO. Il consiste en

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

l'aménagement d'une « Plate-forme Industrielle d'Innovation Caban Tonkin » (PIICTO), dont l'objet est la mutualisation de services et fournitures, le développement de synergies entre acteurs et d'une gouvernance partagée, l'accueil de démonstrateurs préindustriels. Elle se situe sur la zone Caban Tonkin et comprend deux grands volets :

-d'une part le projet emblématique est la création d'un « réseau vapeur » pour un montant de 26 M€ qui s'inscrit dans la synergie entre industries productrices et industries consommatrices dans ce secteur.

-d'autre part, l'aménagement dans cette zone d'une plate-forme Industrielle d'Innovation dite « INNOVEX », de 12 hectares, dédiée à l'accueil de démonstrateurs préindustriels. Une première tranche de 4 hectares a été lancé afin d'accueillir le projet « JUPITER 1000 » de GRT-Gaz, qui a choisi ce site qui présente l'avantage d'être situé à proximité d'industriels locaux émetteurs du CO^2 nécessaire pour la réaction de méthanisation et qui offre aussi un tissu industriel local propice au déploiement du Power to Gas.

Cette première tranche représente un coût d'aménagement de 3 M€.

- ***Coût et plan de financement** : **3 M€ HT***

ÉTAT : 0,5 M€
GPMM : 1 M€
RÉGION : 0,5 M€
CD13 : 0,5 M€
MAMP : 0,5 M€ «

Article 3 : DUREE DE LA CONVENTION

L'article 7 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« *La convention initiale est établie pour la période d'application du Contrat de Projet 2015-2020, telle que prolongée par ses différents avenants.*

Elle prendra fin avec l'achèvement des travaux visés à l'article 2 dans le cadre du Contrat de Projet

Article 4 : PORTEE DU PRESENT AVENANT

Les dispositions de la convention de financement et de partenariat pour la mise en œuvre du CPER 2015-2020 qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°1 demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Article 6 : DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant à la convention initiale prendra effet à sa date de signature par l'ensemble des parties.

Il est établi en deux (2) exemplaires originaux, un (1) exemplaire pour chaque signataire.

Fait en 2 exemplaires originaux,

A Marseille, le :

La Vice-Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence	Le Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille
Martine VASSAL	Hervé MARTEL

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE PARTENARIAT

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU CPER 2015-2020

Entre

Le Grand Port Maritime de Marseille, Établissement public, 23 place de la Joliette, 13 002 Marseille, représenté par la Présidente du Directoire, Madame Christine CABAU WOEHREL, dûment habilitée par le décret en date du 13 mars 2014,

Ci-après dénommé le « GPMM »,

Et

La Métropole Aix-Marseille Provence, représentée par sa Vice-Présidente, Madame Martine Vassal, dûment habilitée par la délibération du Conseil Métropolitain en date du

Ci-après dénommée « la Métropole »,

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE QUE :

Le Contrat de plan a été signé par l'État et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, le 29 mai 2015. Le processus de revoyure du Contrat, initié par l'État et la Région à l'issue des élections régionales de décembre 2015, a conduit à engager une large concertation avec l'ensemble des Départements et des EPCI appelés à bénéficier des projets structurants portés par le CPER et à s'impliquer financièrement dans leur mise en œuvre.

Dans le but de sécuriser l'exécution des opérations contractualisées, la Métropole a décidé de mobiliser ses financements en complément des financements de l'État et de la Région, lors de son Conseil Métropolitain du 17 octobre 2016. A cette fin, une Convention spécifique d'application du CPER a été conclue entre l'État, la Région et la Métropole.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des travaux programmés par le GPMM dans le cadre du CPER 2015-2020.

Est exclu du champ de cette convention la Porte 4, qui fait l'objet d'une convention particulière entre l'État, le GPMM, la Région, le Conseil Départemental et la Métropole.

Article 2 : DESCRIPTION, COUT ET PLAN DE FINANCEMENT DES TRAVAUX

La répartition du financement de la Métropole se décline comme suit, conformément au texte de la convention spécifique d'application du CPER 2015-2020, volet « Portuaire et fluvial » (pages 18 à 21, chiffres d'octobre 2016 pour les autres partenaires):

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	MAMP (M€)	Autres (M€)
Bassins Est					
Etude de faisabilité et pré-opérationnelle pour la mise en œuvre de la « Charte Ville – Port »	**1**	0,2	0,2	**0,15**	0,45
Terminal de Transport Combiné de Mourepiane	**29**	1,50 (+14,3 hors CPER)	4,9	**2**	6,30
Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb	**41**	14 (+ 0,8 hors CPER)	6,15	**1,60**	19,25
Desserte routière Porte 4*	**10,5**	0	2,50	**4**	4
Bassins Ouest					
Développement multimodal des Bassins Ouest	**23,20**	0,3 (+4,6 hors CPER)	5,90	**4,30**	8,10
Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la Darse 2	**40**	12	7	**3**	18
PIICTO *Innovex* phase 1	**3**	0,5	0,5	**0,5**	1,50

* Pour mémoire. Fait l'objet d'un conventionnement à part

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

BASSINS EST :

1 – Études de faisabilité et pré-opérationnelles de la Charte Ville-Port

Il s'agit d'un budget dédié au financement d'études de faisabilité et pré-opérationnelles d'aménagements à l'interface avec l'espace portuaire, dans le cadre de la mise en œuvre de la charte Ville-Port : études d'aménagement des abords du port, des accès au port, études socio-économiques etc.

La Métropole pourra notamment participer, dans le cadre de cette rubrique du CPER, à des études menées par le GPMM et en partenariat avec celui-ci.

2- Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb

Cette mesure vise à adapter les bassins Est aux nouveaux navires (augmentation de la taille des navires, développement des RoPax (navires mixtes accueillant des trafics passagers et roulier), aux activités industrielles et logistiques, ainsi qu'à permettre une mutation des espaces Sud entre le Fort Saint Jean et la place de la Joliette.

Elle repose sur deux projets majeurs consistant à relocaliser, restructurer et moderniser les deux grands terminaux à passagers des bassins Est :
-Le terminal Corse doit être repositionné plus au Nord, sur le secteur d'Arenc ;
-Le terminal International doit être déplacé sur le site du Cap Janet, afin de permettre la réaffectation des espaces entre le Fort Saint Jean et la place de la Joliette.
Des premiers travaux touchant les deux secteurs sont déjà en cours pour un montant de 3,3 M€.
Les aménagements mis en œuvre sur la période permettront un transfert progressif des flux internationaux opérés à la Joliette et à la gare de la Major vers le Cap Janet. Ils comprennent un programme de 35 M€ sur le terminal international, échelonné dans le temps jusqu'en 2020. L'objectif est la mise en service du nouveau terminal International à l'horizon de la saison 2019-2020. Sur le terminal Corse à la Joliette et à Arenc, un investissement de 2 ,7 M€ portera sur les aménagements terrestres du terminal. Il vise à concentrer les contrôles d'entrée et à redéfinir les emprises des différents terminaux.

Dans le CPER suivant, seront engagés les aménagements nautiques des terminaux Corse à la Joliette et à Arenc, sur la base des stratégies de flotte engagées par les compagnies maritimes et des potentiels de croissance des trafics.

En lien avec le transfert du pôle Maghreb, une opération spécifique avec la Métropole est engagée sur la desserte routière de la Porte 4 et fait l'objet d'une convention spécifique.

- **Coût et plan de financement** : **41 M€ HT**

Les partenaires sont engagés respectivement à hauteur de :

ÉTAT : 14 M€, auxquels s'ajoutent 0, 8 M€ hors CPER
GPMM : 18, 45 M€
REGION : 6, 15M€
MAMP : 1, 6 M€

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

3 - Terminal de transport combiné de Mourepiane

Le projet consiste à la modernisation et au développement du terminal de transport combiné à Mourepiane. À la suite de l'échec d'un premier projet en 2015, un projet reconfiguré et phasé aura pour vocation dans un premier temps de moderniser et développer la desserte ferroviaire du terminal *Med Europe* et de traiter les trafics conteneurisés maritimes. Dans un second temps, les trafics continentaux terrestres pourront être traités du fait du basculement de l'activité du terminal de transport combiné du Canet, destiné à être fermé pour permettre l'extension d'Euroméditerranée 2.

Ce projet s'inscrit dans une dynamique de développement durable par le report modal, d'amélioration des dessertes terrestres du terminal à conteneurs de Mourepiane et donc de contribution au développement de son activité. Ce projet contribue aussi à la mutation urbaine du site de l'actuel terminal de transport combiné du Canet telle que prévue dans le protocole cadre de partenariat pour l'extension d'Euroméditerranée de décembre 2010.

- **Coût et plan de financement** : **29 M€ HT**

Le soutien financier de la Métropole, de 2 M€, porte sur la totalité du projet d'un montant de 29 M€ dont la réalisation est donc prévue en deux phases :
-Phase 1 : 13 M€ (dont une phase préparatoire déjà réalisée d'un montant de 2, 20 M€)
-Phase 2 : 16 M€. Des études seront lancées sans tarder pour en préciser le calendrier.

Le schéma de financement envisagé pour les deux phases est le suivant :

	Total	Phase 1	Phase 2
PROJET	29,00	13,00	16,00
État	12,95	5,18	7,78
ENFF*	6,85	2,90	3,95
Plan de Relance	4,60	1,70	2,90
CPER	1,50	0,58	0,92
Région PACA	4,90	1,88	3,02
Conseil Départemental	1,80	1,80	-
Métropole	2,00	0,77	1,23
FEDER	0,77	0,77	
TOTAL SUBVENTIONS	22,43	10,40	12,02
Fonds Propres GPMM	6,57	2,60	3,98

*Engagement National pour le Fret Ferroviaire

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

BASSINS OUEST :

1 – Aménagement et modernisation des infrastructures des terminaux à conteneurs de la Darse 2

Après la mise en service de Fos 2XL, l'adaptation des infrastructures de la Darse 2 aux nouvelles flottes de navires et aux prestations de services appropriés à un port de dimension internationale apparaît comme un enjeu stratégique majeur pour le GPMM (massification des escales, augmentation de la capacité des navires, exigences de productivité opérationnelle).
Les aménagements prévus au titre de ce programme sont le comblement de la « rotule » entre les deux terminaux à conteneur de Fos 2 XL, l'approfondissement de la Darse 2 et du chenal d'accès, l'allongement du quai de Fos 2 XL Sud et le renforcement du quai historique.

Le projet phare consiste au comblement de la « rotule », l'espace de 240m qui coupe actuellement la Darse entre les terminaux *Seayard* et *PortSynergy*, offrant une continuité des quais pour accueillir en simultané les navires de grandes tailles de dernière génération et permettre un développement des trafics grâce à un quai porté à 2,6 km. Ce qui en fera un des quais conteneurs les plus importants d'Europe.

- **Coût et plan de financement : 40 M€ HT**

ÉTAT : 12 M€
GPMM : 15 M€
RÉGION : 7 M€
CD 13 : 3 M€
MAMP : 3 M€

2 – Développement des dessertes multimodales

En lien avec le développement de la filière conteneurs et des zones logistiques, les aménagements pour moderniser les pré et post acheminements du GPMM sont stratégiques, en particulier pour développer le report modal vers le mode ferroviaire.

Ces opérations s'inscrivent dans la continuité du terminal Fos 2XL et visent à moderniser et optimiser le système ferroviaire de la ZIP de Fos sur Mer sur les terminaux maritimes de Fos 2 XL, à développer des capacités de transfert ferroviaire dans la zone de Ventillon et à améliorer la productivité ferroviaire.

Les opérations concernent les travaux de rénovation et de modernisation des dessertes multimodales, d'amélioration de la desserte ferroviaire du môle Graveleau, le déploiement du système de régulation et de communication sans fil *GSM-R* afin de répondre aux obligations européennes d'interopérabilité des systèmes de sécurité, de signalisation et de supervision des transports ferroviaires.

- **Coût et plan de financement** : **23.2 M€ HT**

ÉTAT : 0,3 M€
GPMM : 8,4 M€
RÉGION : 5.9 M€
CD13: 4.3 M€
MAMP: 4,3 M€

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

3- PIICTO Innovex phase 1

Cette opération s'inscrit dans la volonté de réindustrialisation de la ZIP de Fos sur Mer, avec l'ambition de relever les défis des mutations industrielles et de lutte contre la destruction des emplois, par l'accueil de nouveaux projets dans le champ de la transition énergétique.

Dans ce cadre, le GPMM a engagé un grand projet, nommé « PIICTO », qui bénéficie de l'accompagnement des industriels regroupés au sein de l'association PIICTO. Il consiste en l'aménagement d'une « Plate-forme Industrielle d'Innovation Caban Tonkin » (PIICTO), dont l'objet est la mutualisation de services et fournitures, le développement de synergies entre acteurs et d'une gouvernance partagée, l'accueil de démonstrateurs préindustriels. Elle se situe sur la zone Caban Tonkin et comprend deux grands volets :

-d'une part le projet emblématique est la création d'un « réseau vapeur » pour un montant de 26 M€ qui s'inscrit dans la synergie entre industries productrices et industries consommatrices dans ce secteur.

-d'autre part, l'aménagement dans cette zone d'une plate-forme Industrielle d'Innovation dite « INNOVEX », de 12 hectares, dédiée à l'accueil de démonstrateurs préindustriels. Une première tranche de 4 hectares a été lancé afin d'accueillir le projet « JUPITER 1000 » de *GRT-Gaz*, qui a choisi ce site qui présente l'avantage d'être situé à proximité d'industriels locaux émetteurs du CO^2 nécessaire pour la réaction de méthanisation et qui offre aussi un tissu industriel local propice au déploiement du *Power to Gas*.

Cette première tranche représente un coût d'aménagement de 3 M€.

- **Coût et plan de financement** : **3 M€ HT**

ÉTAT : 0,5 M€
GPMM : 1 M€
RÉGION : 0,5 M€
CD13 : 0,5 M€
MAMP : 0,5 M€

Article 3 : NATURE ET MONTANT DE L'INTERVENTION

La Métropole notifiera au GPMM la présente convention signée. Des dépenses engagées par le GPMM antérieurement à la prise d'effet de la présente convention pourront cependant être prises en compte dans le cadre de l'application de la présente convention.

La participation de la Métropole, dans le cadre de cette convention, s'élève jusqu'à 11, 55 M€ pour concourir au développement de l'activité portuaire au titre du CPER 2015-2020.

À noter également que la Métropole participe pour 4 M€, aux côtés de la Région PACA et du Conseil Départemental, à l'amélioration des accès de la Porte 4 dans les bassins Est.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Article 4 : MODALITES DES DEMANDES ET VERSEMENTS DE LA SUBVENTION

La participation de la Métropole sera appelée proportionnellement à l'avancement physique des travaux et aux dépenses effectuées.

Le paiement des subventions de la Métropole sera effectué sur des états de situation des travaux produits par le GPMM accompagnés des justificatifs des dépenses.

En cas de dépassement des coûts des travaux initialement estimés, les subventions seront plafonnées aux montants prévus par la convention. En cas de coûts de travaux inférieurs, les subventions seront réduites au prorata du montant des travaux réalisés.

Article 5 : MODALITES DE SUIVI

Le GPMM s'engage à répondre à la Métropole sur toute demande de celle-ci concernant la teneur et le suivi des investissements et opérations objets de la présente convention.

La Métropole est membre du Comité Technique de suivi du CPER 2015-2020 au sein duquel le GPMM rend compte deux fois par an de l'état d'avancement des opérations auxquelles participent ses différents partenaires.

Article 6 : INFORMATIONS ET PUBLICITE

Le Grand Port Maritime de Marseille s'engage à informer le public le plus régulièrement possible du soutien qu'il reçoit de la part de la Métropole. Il veillera à le faire au travers de ses outils de communication Internet, lors de ses communications vers les médias et sur le site des opérations cofinancées via des panneaux d'informations.

Pour les opérations les plus significatives et porteuses en termes d'image de marque, quand le Grand Port Maritime de Marseille procédera à des inaugurations officielles des installations cofinancées, il sollicitera la participation et la représentation des collectivités locales partenaires du projet.

Article 7 : DUREE DE LA CONVENTION

La convention initiale est établie pour la période d'application du Contrat de Projet 2015-2020.

Elle prendra fin avec l'achèvement des travaux visés à l'article 2 sans pouvoir excéder 2020, sauf dispositions particulières inhérentes au déroulement des projets concernés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022

Fait en 2 exemplaires originaux,

à Marseille, le :

La Vice-Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence	La Présidente du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille
Martine VASSAL	Christine CABAU WOEHREL

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2022