



PREFECTURE DE LA REGION
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION 2015-2020

Convention spécifique d'application

Département des Bouches du Rhône

Entre

L'Etat représenté par le Préfet de région Provence Alpes Côte d'Azur

Et

La Région représentée par le Président du Conseil régional, dûment habilité par délibération n°..... de.....en date du.....ci-après dénommée la Région,

et

le Département des Bouches-du-Rhône représenté par le Président du Conseil départemental, dûment habilité par délibération n°..... de.....en date du.....ci-après dénommé le Département,

Vu la délibération n° 15-550 du Conseil Régional en date du 29 mai 2015 approuvant le Contrat de Plan entre l'Etat et la Région Provence Alpes Côte d'Azur 2015-2020,

Vu la délibération n° 15-960 du Conseil Régional en date du 15 octobre 2015 relative à l'Avenant n°1 du CPER 2015-2020,

Vu la délibération n°..... du Conseil Départemental

Vu la délibération n°16-565 du Conseil Régional en date du 13 juillet 2016 relative à l'Avenant n°2 du CPER 2015-2020,

Vu la délibération n° du Conseil Régional en date du relative aux conventions d'application territoriales du CPER,

Vu la délibération n°.....du Conseil Régional en date du.....autorisant le Président à signer les termes du Contrat de Plan Etat - Région 2015-2020,

PREAMBULE

1) Un Contrat et cinq priorités structurantes pour le développement régional

Le Contrat de plan a été signé par l'Etat et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, le 29 mai 2015. Instrument majeur de la planification des investissements structurants, le Contrat de Plan 2015-2020 fixe le cap de l'action de l'Etat et de la Région pour les six ans à venir en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en synergie avec les partenaires locaux.

Elaboré dans un contexte de crise économique et sociale, le Contrat de Plan est attendu par les acteurs économiques et les territoires qui ont besoin d'engagements sur les projets qui vont structurer le développement et l'attractivité de la région et améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Pour ce faire, le Contrat de Plan est le vecteur de la transition écologique et énergétique de Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec un objectif prioritaire : soutenir le développement économique au service de l'emploi.

Le processus de revoyure du CPER initié conjointement par l'Etat 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, le Département mobilisera ses financements en complément des financements de l'Etat et de la Région.

Conformément à la stratégie régionale définie en commun en mars 2014, le Contrat de Plan 2015-2020 se structure autour de 5 priorités :

- I. L'emploi et la jeunesse, priorités transversales pour le territoire régional
- II. Consolider l'économie de la connaissance et les filières stratégiques
- III. Dynamiser l'accessibilité multimodale
- IV. Affirmer le cap de la transition écologique et énergétique
- V. Assurer un développement solidaire des territoires

2) Cinq grands principes d'intervention

Cinq grands principes d'intervention ont guidé la négociation du Contrat de Plan et sont appliqués dans sa mise en œuvre :

- **La sélection d'opérations d'intérêt régional au regard de leur caractère soutenable et créateur d'emplois :** le Contrat de Plan a vocation à financer des projets et mesures bénéficiant à l'ensemble du territoire régional, favorisant son développement soutenable, partagé, et son attractivité globale. L'Etat et la Région privilégieront ainsi les initiatives porteuses d'emplois durables et prenant en compte la problématique de l'égalité Femme-Homme. Enfin, la sélection des opérations répondra à des critères d'éco-conditionnalité.
- **La priorisation des opérations en fonction de leur maturité et de l'engagement des partenaires aux côtés de l'Etat et de la Région :** ces opérations doivent, en outre, être prêtes à être engagées dans un délai leur permettant un horizon de réalisation conforme à la durée du Contrat. Elles peuvent, le cas échéant, être « phasées » pour répondre à cet objectif. Dans la même perspective et pour renforcer l'efficacité des investissements publics, seront privilégiées pour la programmation au titre du Contrat de Plan les opérations pour lesquelles les cofinancements des partenaires auront été confirmés.
- **Une logique d'aménagement équilibré et solidaire du territoire régional :** D'importants contrastes économiques et territoriaux marquent Provence-Alpes-Côte d'Azur, région soumise également à de fortes et croissantes inégalités sociales. L'Etat et la Région ont donc veillé, au

travers du Contrat de Plan, à prendre en compte les spécificités des territoires et les solidarités nécessaires entre eux en adaptant le cadre de négociation national à ces enjeux. Le volet « développement solidaire des territoires » en sera l'un des principaux vecteurs.

- **La cohérence et la complémentarité avec les fonds européens, la Convention Interrégionale du Massif des Alpes, le Plan Rhône, le Programme d'Investissements d'Avenir :** Les volets du Contrat de Plan sont construits en cohérence avec la stratégie régionale des programmes européens FEDER, FSE et FEADER. L'État et la Région veilleront dans leur mise en œuvre à une mobilisation optimale de ces fonds européens sur les opérations relevant du Contrat de Plan. De même, l'État et la Région garantiront la bonne articulation et la complémentarité entre les deux Contrats de Plan interrégionaux élaborés parallèlement – Convention Interrégionale du Massif des Alpes (CIMA) et Plan Rhône – et le CPER 2015-2020. Enjeu majeur pour cet exercice de contractualisation, la complémentarité entre crédits contractualisés et sources de financement hors Contrat de Plan – au premier rang desquelles figure le Programme des Investissements d'Avenir (PIA) – sera au cœur des préoccupations de l'État et de la Région. A ce titre, les financements « valorisés » par l'État au titre du Contrat de Plan feront l'objet d'un suivi précis en termes de consommation. L'État et la Région veilleront, dans la mise en œuvre du Contrat à expliciter auprès des porteurs de projets les conditions d'accès au PIA et à en optimiser la mobilisation.
- **Cohérence et continuité avec le CPER précédent, avec notamment la poursuite du soutien aux structures d'intérêt régional :** L'efficacité du Contrat de Plan repose sur la cohérence des projets menés à long terme, construits au cours de plusieurs CPER. Ainsi, l'État et la Région s'engagent à poursuivre les dynamiques initiées dans le précédent Contrat de Plan que ce soit en termes de mesures régionales sectorielles comme en matière de projets de mobilité ou d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. Ce principe doit conduire les partenaires à poursuivre le soutien aux structures d'intérêt régional auparavant inscrites dans le Contrat de plan.

3) Maquette financière du Contrat

La détermination des enveloppes financières État-Région dédiées au Contrat de plan se fonde :

- pour l'État, sur le mandat de négociation transmis au préfet de région le 18 novembre 2014 en vue de la conclusion du CPER 2015-2020, ajusté dans le cadre de la signature des avenants n° 1 et n° 2 au Contrat, qui ont porté le montant total de la part Etat des crédits contractualisés à 890,50 millions d'euros.
- Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sur la recherche d'une parité d'engagement sur l'ensemble du Contrat, avec une modulation de sa contribution et des décroissements possibles pour intégrer les priorités politiques régionales et les enjeux des territoires. Ainsi, la Région contribuera au Contrat de Plan à hauteur de 910,83 millions d'euros après signature des avenants n°1 et n°2 au Contrat.

De ces principes découle la maquette financière globale suivante (en millions d'euros) :



PREFECTURE DE LA REGION
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Evolution de la maquette financière du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, suite aux avenants n°1 et n°2.

ETAT			REGION			ETAT + REGION		
Dotation initiale Etat	Dotation Etat Avenant 1	Dotation Etat Avenant 2	Dotation initiale Région	Dotation Région Avenant 1	Dotation Région Avenant 2	Dotation initiale E + R	Dotation E+ R Avenant 1	Dotation E+ Avenant 2
Priorité I - L'emploi et la jeunesse, priorités transversales pour le territoire régional								
17	17	17	17	17	17	34	34	34
Priorité II - Consolider l'économie de la connaissance et les filières stratégiques								
139,91	140,91	157,56	141,95	141,95	152,63	281,86	282,86	311,19
Priorité III - Dynamiser l'accessibilité multimodale								
372,3	377,3	412,527	403,29	411,23	457,307	775,59	788,53	869,83
Priorité IV - Affirmer le cap de la transition écologique et énergétique								
141,45	141,45	141,45	133,83	133,83	133,83	275,28	275,28	275,28
Priorité V - Assurer un développement solidaire des territoires								
155,46	155,46	161,96	148,56	148,56	150,06	304,02	304,02	312,02
Total								
826,12	832,12	890,50	844,63	852,57	910,83	1 670,75	1 684,69	1 801,32



PREFECTURE DE LA REGION
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Enjeux du territoire

Le Département des Bouches-du-Rhône dispose **d'atouts déterminants** :

- une diversité et une qualité de paysages et d'espaces naturels, facteurs de qualité de vie et d'attractivité
- des ressources naturelles abondantes comme l'eau, le soleil et le vent pour accompagner la transition énergétique,
- des équipements de transport (port, aéroport, gare TGV) essentiels pour son accessibilité internationale
- un patrimoine historique et une offre culturelle très riches,
- des infrastructures de télécommunications rares en Europe,
- des compétences humaines, scientifiques, créatives, universitaires ou industrielles dans un champ diversifié de domaines d'activités,
- une jeunesse dynamique et créative.

Cependant, le territoire présente des **faiblesses structurelles** liées à un :

- déficit d'infrastructures de transport, de foncier pour l'activité économique, associé à une pénurie d'offres de logement
- un tissu économique en PME et entreprises de taille intermédiaire,
- un déficit de relation entre l'offre et la demande d'emplois
- une organisation complexe de l'espace et des conflits d'usages.

Le Conseil Départemental a défini pour son territoire, une stratégie cohérente et globale de transformation et de valorisation du territoire autour de quatre axes d'action et des enjeux suivants:

- **la promotion d'une solidarité active** au regard de jeunes publics ou de personnes en situation de fragilité: l'enjeu est de préparer les citoyens de demain en se mobilisant autour d'actions en faveur des de la jeunesse et plus particulièrement des collégiens, étudiants, et des jeunes en difficulté. Le Département comptant parmi les départements les plus touchés par le vieillissement de la population, il convient également d'apporter une réponse à la demande croissante des personnes isolées et dépendantes. La promotion de la solidarité passe aussi par l'aide aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes les plus défavorisées.
- **la préservation et la valorisation du patrimoine d'hier et de demain** : garant des espaces naturels sensibles, le Département a pour objectif de préserver, protéger, et accroître un périmètre de 17 000 ha. Préserver le patrimoine c'est aussi investir au profit des lieux de culture et relancer la dynamique événementielle qui est un atout pour les habitants et un levier de développement touristique. L'accompagnement des activités agricoles s'inscrit aussi dans ces perspectives.
- **la priorité de l'emploi** : avec 12,2% de taux de chômage, le département se situe à deux points au-dessus de la moyenne nationale. C'est pourquoi, l'emploi représente un enjeu fort. Le Département a défini une stratégie qui s'articule autour de l'accompagnement de grands projets structurants et créateurs d'emplois, du soutien à des actions dont l'objectif est l'accroissement de la fréquentation touristique, secteur créateur d'emplois. Mettre l'emploi au cœur du département, c'est aussi développer des actions à l'international vers des pays à enjeux économiques, donner à tous les habitants l'accès au très haut débit et rapprocher enfin entre les demandeurs d'emploi et les entreprises.
- **la mobilité est axe très stratégique**. L'enjeu est d'investir et d'impulser des transports qui répondent aux attentes de tous, en intégrant les modes doux notamment le vélo et en soutenant des chantiers prioritaires (la gare souterraine de Saint-Charles pour fluidifier les liaisons ferroviaires sur tout le territoire, les liaisons Marseille-Gardanne-Aix et Marseille – Aéroport, les parcs relais, les pôles multimodaux et un système billettique performant et unique sur tout le département. L'amélioration du réseau de 3300 km de routes départementales est un élément déterminant de la mobilité.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de déterminer les termes du partenariat financier entre l'Etat et la Région d'une part, le Département d'autre part, pour la mise en œuvre du CPER, selon qu'il s'agisse d'opérations ciblées, ou de mesures inscrites dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Le CPER comprend en effet deux types de projets :

- Des opérations ciblées issues de la négociation Etat-Région et de la concertation des acteurs, dans le cadre du mandat de négociation transmis par le Gouvernement au préfet de région, puis de la renégociation engagée à partir de décembre 2015 (cf. article 2 de la présente convention)
- Des mesures présentant des types de projets éligibles et précisant le mode d'emploi pour les porteurs (critères de sélection, bénéficiaires, ...). Leur sélection, après signature du Contrat de Plan, se fera tout au long de la vie de celui-ci (cf. article 3 de la présente convention)

Article 2 : Opérations ciblées

Cette convention spécifique d'application du CPER identifie les opérations inscrites au CPER et cofinancées par le Département des Bouches du Rhône. Au regard des enjeux territorialisés présentés précédemment, il s'agit principalement de certaines opérations contenues dans les priorités II, III, et V du Contrat.

Priorité II : Consolider l'économie régionale de la connaissance et les filières stratégiques

La priorité II du CPER cible dans son axe I le développement des écosystèmes de l'enseignement supérieur, Recherche, Innovation. En articulation avec les orientations du Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'Innovation (SRESRI) et la stratégie nationale de la recherche (SNR), deux axes structurent le Contrat de Plan 2015-2020 :

- Soutenir la compétitivité et l'attractivité des territoires
- Offrir aux acteurs de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche des campus attractifs et fonctionnels ;

En matière de Recherche, les projets retenus permettront de favoriser l'émergence et de conforter les projets partenariaux et structurants sur les différents sites universitaires et de recherche. De façon complémentaire sont également retenus des projets inter-académiques dont le caractère structurant se situe à l'échelle régionale.

Plusieurs d'entre eux permettront de soutenir des partenariats innovants entre acteurs académiques et socio-économiques afin de créer de la valeur et de l'emploi à partir de la recherche académique régionale, en lien étroit avec la Stratégie Régionale de l'Innovation (SRI) et les priorités des Domaines d'Activités Stratégiques (DAS).

Projets Immobiliers – Campus attractifs et fonctionnels

Sur cette mesure visant les opérations immobilières contribuant au développement de campus attractifs et fonctionnels en PACA, l'Etat et la Région soutiennent 20 opérations situées dans les Bouches du Rhône, à hauteur de 66,68 millions d'euros pour l'Etat et 30,10 millions d'euros pour la Région, le coût total d'opérations s'élevant à près de 151 millions d'euros.

Le Département des Bouches du Rhône apporte 10,17 millions d'euros répartis sur les 10 opérations suivantes:

- **Restructuration des espaces de Recherche, Marseille Nord - St Jérôme :**
Cette opération a pour vocation de soutenir les laboratoires de recherche en portant aux standards internationaux les locaux de Recherche pour différents laboratoires.
- **Mise à niveau des espaces du CMI Marseille Nord-Château Gombert**
Cette opération permettra d'accompagner l'implantation des formations de l'école Polytech sur Château Gombert et de finaliser l'aménagement des espaces de laboratoires.
- **Restructuration des bâtiments du campus Marseille Centre - Timone afin d'accueillir le pôle Neurosciences**
Cette opération a pour vocation d'accueillir sur le site Timone un pôle de recherche en Neurosciences d'envergure internationale, en permettant notamment l'accueil d'une partie des laboratoires de neurosciences actuellement implantés sur le site de l'Hôpital Nord dans des infrastructures adaptées.
- **Requalification de bâtiments sur le campus St Charles Marseille Centre**
Cette opération a pour vocation d'accroître la visibilité d'Aix Marseille Université (AMU) avec la requalification d'un bâtiment emblématique en entrée de ville et d'accompagner les projets du schéma directeur du secteur sciences en regroupant de manière pertinente laboratoires et locaux d'enseignement.
- **Développement du site de l'Arbois - construction de la halle CIRENE et aménagement du pavillon Beltram**
Cette opération poursuit le double objectif de rapprocher les masters des laboratoires associés en aménageant des locaux d'enseignement et de construire une halle pilote dédiée à l'écoconstruction.
- **Sécurité et restructuration des bâtiments du département SATIS et du laboratoire ASTRAM à Aubagne**
Cette opération vise à assurer la mise en sécurité et à restructurer les locaux mis à disposition du département SATIS et du laboratoire ASTRAM à Aubagne, afin d'assurer un accueil de qualité des étudiants et chercheurs de ce site.
- **École Centrale de Marseille - Restructuration et mise aux normes des bâtiments Jetée et Equerre, aménagement des extérieurs et des accès au site**
Ce projet doit permettre de restructurer et réhabiliter les locaux d'enseignement et de recherche de l'École Centrale de Marseille afin d'optimiser son fonctionnement.
- **ENSAM (Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers) – Pôle de médiation scientifique technique et industrielle MEDIASTIAM à Aix-en-Provence**
Le projet porte sur la réhabilitation d'un bâtiment pour y abriter des espaces dédiés à la recherche collaborative, au transfert de technologie et à la pédagogie inductive (Learning center, espace de vie).
- **Construction du nouvel Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires (IMVT) à Marseille**
Le projet consiste à regrouper au sein du nouvel institut, sur un site unique sur la ZAC Saint Charles, les enseignements actuellement délivrés par l'École Nationale Supérieure d'Architecture, l'École Nationale Supérieure du Paysage (site de Marseille), et l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional.
- **Restructuration École Nationale Supérieure Maritime**
Le projet consiste à restructurer les bâtiments du site marseillais, dans le cadre de la réorganisation des 4 implantations de l'École Nationale Supérieure de la Marine du territoire national.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Académie d'Aix-Marseille - Etablissements relevant du MENESR					
Restructuration des espaces de Recherche Marseille Nord-St Jérôme	7,35	2,35	3	1	1 Ville de Marseille
Mise à niveau des espaces du CMI Marseille Nord-Château Gombert	1	0,2	0	0,3	0,5 Métropole
Restructuration des bâtiments du campus Marseille Centre - Timone afin d'accueillir le pôle Neurosciences	14,15	4,73	4,85	1,57	3 (dont 2 Métropole, 1 ville de Marseille)
Requalification de bâtiments sur campus St Charles Marseille Centre	7,7	2,5	1,5	1,7	2 (dont 1 Métropole, 1 ville de Marseille)
Développement du site de l'Arbois - Construction de la halle CIRENE et aménagement du pavillon BELTRAM	2,20	0,2	0,75	0,5	0,75 (Métropole)
Sécurité et restructuration des bâtiments du département SATIS et du laboratoire ASTRAM	3	0,15	0,15	1	1,7 (ville d'Aubagne)
Restructuration et mise aux normes des bâtiments Jetée et Equerre, aménagement des extérieurs et des accès au site	12	2,8	3	1,2	5 (Métropole)
MEDIASTIAM - Pôle de Médiation Scientifique, Technique et Industrielle	4	0,3	0,3	0,5	2,9 dont 1,5 Métropole
Académie d'Aix-Marseille - Autres établissements					
Construction du nouvel Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires (IMVT)	49,773	26,3	6	2	15,473
Restructuration Ecole Nationale Supérieure Maritime	2	0,1 (FNADT)	1	0,4	0,5 Ville de Marseille
Total CPER	103,073 (+0,10 HCPER)	39,53 (+0,10 HCPER)	20,55	10,17	32,823

Projets immobiliers : conditions de vie étudiante

Sur ce volet visant les opérations immobilières contribuant à l'amélioration des conditions de vie étudiante, l'Etat et la Région soutiennent 3 projets sur le territoire des Bouches du Rhône pour un montant respectif de 1,3 et 1,5 million d'euros pour un coût total d'opérations de 7 millions d'euros.

Projets Recherche

Sur ce volet, l'Etat et la Région soutiennent 14 projets sur le territoire des Bouches du Rhône pour un montant respectif de 3,4 et 13 millions d'euros (hors subventions fléchées des organismes de recherche concernant l'Etat), pour un coût total d'opérations approchant les 90 millions d'euros.

Le Département apporte un soutien de 7,96 millions d'euros aux 10 opérations suivantes :

- **Plateforme West phase 2 (CEA, site de Cadarache)**
Le projet de plate-forme WEST a pour objectif de renforcer le pôle national et régional sur la fusion magnétique contrôlée. Le projet vise à faire évoluer le tokamak Tore Supra, situé sur le centre CEA de Cadarache, en banc d'essai pour ITER ; il concerne la conception et la mise à niveau de divers équipements dont les composants internes de la machine.
- **Cité des Energies (CEA), site de Cadarache)**
Projet de recherche finalisée dans le domaine des énergies renouvelables (Biomasse, solaire, bâtiment), orienté vers le marché et qui permettra d'améliorer la compétitivité des entreprises locales et le développement des filières industrielles régionales, en lien étroit avec le DAS « Transition énergétique – Efficacité énergétique des bâtiments »
- **CEMEA (plateforme de caractérisation et d'essais en mécanique énergie, acoustique (Ecole centrale Marseille, site de Marseille Château Gombert)**
Il s'agit de développer une plateforme de moyens d'essais et de caractérisation en mécanique, énergie et acoustique au sein de la Fédération « Fabri de Peiresc» qui regroupera en 2015 sur le site unique de Château-Gombert les laboratoires IRPHE, IUSTI, LMA et M2P2, principaux laboratoires en soutien à une filière industrielle majeure de la région.
- **Marseille Immunopôle (INSERM, site de Marseille Luminy)**
Marseille Immunopôle est un cluster à vocation mondiale permettant d'accélérer la découverte, le développement et la mise à disposition aux patients de nouvelles immunothérapies contre les cancers et les maladies inflammatoires. 4 volets : recherche fondamentale, recherche translationnelle, technologique, et industrielle avec le renforcement des équipements du démonstrateur industriel MImAbs. Ce projet s'inscrit pleinement dans le DAS Santé Alimentation.
- **Fight Cancer (Inserm, site de l'IPC)**
Il s'agit de la création d'un bâtiment dédié à la recherche translationnelle sur le cancer du pancréas, les thérapeutiques ciblées et le décryptage des mécanismes moléculaires impliqués dans la résistance et la récurrence des tumeurs; le développement des plateformes de traitement des données cliniques et bio-informatiques, et le renforcement du potentiel technologique. Ce projet s'inscrit dans le DAS Santé Alimentation.
- **Digue 2020 - démonstrateur et plateforme de digue de protection contre les submersions (IRSTEA, Aix)**
Ce projet consiste à déployer un concept innovant de digue résistante à tous les mécanismes de rupture connus (stabilité, érosion interne, érosion de surface) : la digue en sol-chaux homogène. Il s'agit de réaliser un démonstrateur de digue, en déployant une approche pluridisciplinaire (caractérisation du matériau, technique de construction, méthodes de suivi innovantes). Ce projet s'inscrit dans le DAS Risques Sécurité.
- **M3-AMU - mésocentre de calcul scientifique (AMU, Marseille)**
Il s'agit du développement d'une plateforme multimodale de ressources en calcul scientifique pour la recherche, l'enseignement et la valorisation, renforçant les capacités et l'attractivité de la région dans le calcul scientifique (HPC, grid, cloud).

- **ID-Fab (EMSE, Gardanne)**

Développement d'une plate-forme de design, intégration et prototypage d'objets communicants autonomes avec la mise en œuvre d'une structure collaborative dédiée à l'innovation. Lien fort avec le tissu industriel et le pôle de compétitivité SCS.

- **Rénovation secteur santé à Marseille Neurosciences (AMU, site de la Timone, Marseille)**

En lien avec l'opération immobilière du pôle Neurosciences sur le site de Marseille centre Timone, renforcement des plates-formes techniques afin de conforter un centre de recherche en neurosciences d'envergure internationale.

- **Microboost CNRS, site de Marseille Joseph Aiguier**

Le projet consiste à rénover et équiper 4000 m2 de locaux CNRS pour accueillir de nouvelles thématiques de recherche et des plateformes scientifiques mutualisées de l'Institut de Microbiologie de la Méditerranée dans le domaine de la microbiologie et de la virologie moléculaire et environnementale, de la bio-informatique, et de l'analyse bio-structurale par résonance électronique paramagnétique (RPE). Lien au DAS Santé Alimentation.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Plateforme WEST	12,50	0,55	0,55	1,50	9,9
					<i>dont organismes de recherche : 8,30</i>
CEMEA	2,385	0,25	0,5	0,45	1,185
					<i>dont organismes de recherche 0,25</i>
Cité des Energies	22,80	0,55	3,00	1,50	17,75
					<i>dont organismes de recherche : 6,1</i>
Marseille Immunopôle	5,601	0,35	1,25	0,40	3,601
					<i>dont 0,763 organismes de recherche</i>
Fight Cancer	12,15	0	2,50	1,28	8,37
					<i>dont organismes de recherche : 3,04</i>
Digue 2020	1,164	0,16	0,50	0,13	0,374
M3-AMU	3,21	0,36	1	0,80	0,21
ID-Fab	2,61	0,16	0,7	0,25	0,52
Rénovation des structures de recherche du secteur santé à Marseille	3,50	0,45	0,5	0,65	1,9
MICROBOOST	4,85	0,18	0,3	1	3,37
					<i>Dont organismes de recherche : 1,45</i>
Total	70,77	3,01	10,80	7,96	47,18

Priorité III : Dynamiser l'accessibilité multimodale

Opérations routières

En matière d'infrastructures routières, les priorités du CPER sont l'amélioration de la sécurité, la réduction des congestions chroniques, le désenclavement et l'amélioration de la desserte des territoires et des grands pôles économiques ainsi que l'amélioration de la qualité de vie.

Sur ce volet, l'Etat et la Région soutiennent des opérations représentant un coût total de 213,75 millions d'euros, sur le territoire des Bouches du Rhône, avec un soutien Etat de 103,58 millions d'euros et un soutien Région de 46,38 millions d'euros.

Le Département apporte une participation de 10,544 millions d'euros au bénéfice des opérations suivantes :

- **Liaison Est Ouest d'Avignon Tranche 2**

Le projet de liaison Est-Ouest au sud d'Avignon (LEO) consiste à relier la RN 100, dans le Gard (carrefour des Angles), à la RN 7, dans le Vaucluse (carrefour de l'Amandier), via l'échangeur de Rognonas, dans les Bouches-du-Rhône.

Il a pour objectifs :

- D'améliorer la connexion de ces territoires entre le Gard, Avignon et le nord des Alpilles
- De décongestionner le centre d'Avignon et fluidifier les circulations de transit ;
- De faciliter l'accès aux grands équipements structurants et d'accompagner ainsi les projets de développement économique : relocalisation et réorganisation du MIN de Chateaurenard, plateforme trimodale de Courtine, quartier gare TGV.....

La tranche 1, entre le giratoire de l'Escapade et l'échangeur de Courtine Nord, intégrant la déviation de Rognonas, a été réalisée et mise en service en 2010.

Le montant inscrit au présent CPER doit permettre de finaliser les acquisitions foncières nécessaires au projet et d'engager la réalisation de la totalité de la Tranche 2, estimée à 142.7M€ (valeur 2014) entre l'échangeur de Rognonas et le carrefour de l'Amandier, sur la RN7 via l'échangeur de Châteaurenard, intégrant un raccordement à la RD 571 sous forme de carrefour giratoire.

Préalablement à l'engagement de la phase de travaux, l'État révisera le calendrier de réalisation de la LEO afin de permettre au plus tôt la signature par l'ensemble des partenaires concernés d'une convention de financement de l'ensemble de la T2 (2x1 voies).

La LEO n'atteindra sa pleine efficacité qu'une fois le franchissement du Rhône réalisé. Aussi, l'État engagera les procédures nécessaires à la mise en concession de la Tranche 3 dans un planning permettant la réalisation de la T3 après la livraison de la T2.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Liaison Est-Ouest T2 – solde des acquisitions foncières	14,30	0,02 (-1,28**)	5,97 (+1,28 **)	0,82**	7,5**
Liaison Est-Ouest T2 – travaux - avenant CPER	40,00	15,22 13,07 (+2,15**)	10,78	2,224	11,776
Total	54,3	13,96 15,24	18,03	3,044	19,26

** le bilan des acquisitions foncières devra être intégré le moment venu, avec les remboursements par les collectivités des montants avancés par l'Etat entre 2012 et 2014 (14,7M€) ; pour la Région, solde de 1.28M€ à verser à l'Etat ; la participation de l'Etat sur les travaux totalise 15,22 M€ (13,07 auquel s'ajoutent les 2,15 M€ qui seront remboursés par les collectivités).

• **Voies bus sur autoroutes sur l'aire métropolitaine marseillaise**

Les études et expérimentations relatives à la priorisation des transports en commun sur les autoroutes A7, A50 et A51, vont se poursuivre et nécessitent la mobilisation d'une nouvelle enveloppe CPER dans le cadre de l'avenant n°2.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Voies bus sur Autoroutes et VRU	30	7,5	7,5	7,5	7,5

Pour mémoire, l'Etat et la Région financent également au titre du CPER 2015-2020 les opérations routières suivantes concernant le territoire des Bouches du Rhône :

- Le contournement de Martigues et Port de Bouc (RN 568)
- L'aménagement des carrefours de desserte du Grand Port maritime de Marseille
- La déviation de Miramas (RN 568)
- Les échangeurs autoroutiers de la métropole Aix-Marseille Provence
- La résorption des points noirs du bruit sur les autoroutes et Voies rapides urbaines.

Opérations ferroviaires

Sur ce volet, l'Etat et la Région soutiennent 12 opérations sur le territoire des Bouches du Rhône pour un montant respectif de 120 millions d'euros pour l'Etat, et de 106,75 millions d'euros pour la Région.

Les opérations sur lesquelles le Département souhaite intervenir sont les suivantes :

• **Modernisation de Marseille-Gardanne-Aix – seconde phase : 4 trains/heure :**

Ce projet accompagne la forte croissance de la fréquentation constatée sur la ligne Marseille-Aix depuis sa réouverture en 2008 après une première phase de modernisation (+ 55 % de clientèle entre 2008 et 2012, passant de 4 500 à 7000 voyageurs par jour, + 10 % supplémentaire depuis 2012, avec 7700 voyageurs par jour actuellement) en augmentant à horizon 2021 l'offre de trains à raison de 4 TER / heure et par sens dont 2 semi-directs. Il s'agit de passer de 3 à 4 TER/h/s : doublement de la ligne entre Luynes et Gardanne, modernisation de la signalisation en gare centre d'Aix, modification du plan de voie de la gare d'Aix, allongement des quais de St Antoine et de Simiane, suppression du PN110, modernisation de la signalisation (BAPR) entre Aix et Meyrargues et entre Aix et Rognac.

• **Modernisation de Marseille-Gardanne-Aix – - opérations connexes : création de la halte de Plan de Campagne**

En complément de l'augmentation de desserte de la ligne Marseille-Gardanne-Aix, il est prévu la création d'une nouvelle halte à Plan de Campagne desservie par les trains omnibus avec une fréquence à la ½ heure comme les haltes périurbaines de Marseille.

La réalisation de la halte doit néanmoins être complétée par des aménagements liés à l'intermodalité réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence (parc de stationnement, gare routière, connexion avec la ligne de BHNS qui reliera Marignane aux Pennes-Mirabeau via St Victoret et Vitrolles) (Hors CPER)

• **Etudes AVP PRO : Réouverture voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre :**

La ligne Aix-Rognac, renommée liaison Aix-Etang de Berre, est actuellement circulée par des trains de fret. L'objectif principal de sa réouverture au trafic voyageur consiste à étoffer le maillage ferroviaire métropolitain en reliant la ligne historique Paris-Lyon-Marseille et la ligne Marseille-Aix-Manosque-Briançon. L'enjeu serait de connecter les pôles d'habitation aux zones économiques structurantes du secteur en plein développement : la Pioline, les Milles, la Duranne, et Vitrolles-Marignane, notamment l'aéroport. Indépendamment des enjeux de desserte de ce territoire, la modernisation de cette ligne permettrait également de pérenniser et de développer le Fret ferroviaire et de constituer un itinéraire alternatif (via Marseille Aix ou via Rognac-Marseille) en cas d'incidents sur ces axes. Cette action concerne les études AVP-PRO en vue de lancer les travaux pour 2/TER/h/s dans un CPER ultérieur.

- **Côte bleue : travaux d'urgence**

La ligne de la Côte bleue, de l'Estaque à Miramas via Martigues-Port de Bouc, est fortement dégradée et des menaces de fermeture existent. Son état vétuste impose des limitations de vitesse préjudiciables au temps de parcours. Ces travaux ne permettront pas d'augmenter la capacité mais de pérenniser la ligne et réduire les zones de ralentissement pour rétablir des temps de parcours concurrentiel et gagner en fiabilité. D'autres investissements seront nécessaires dans l'avenir, pour pérenniser totalement cette infrastructure et garantir une offre de transport collectif sur cet axe.

- **Etudes prospectives structurantes du réseau ferroviaire de l'armature métropolitaine**

Cette ligne vise à réaliser des études définissant le réseau ferroviaire structurant de la métropole Aix-Marseille-Provence en lien avec les autres modes de transport. Elle devrait notamment permettre de hiérarchiser les investissements à réaliser sur les lignes de son périmètre territorial et en cohérence avec son schéma de transport.

Opération interdépartementale ou régionale

- **LNPCA**

Le projet de la Ligne Nouvelle a évolué pour répondre aux attendus de la Commission Mobilité 21 et pour s'enrichir des résultats de la concertation avec le territoire. Il organise désormais de façon complémentaire les fonctions ferroviaires de proximité et d'augmentation du cadencement des TER et celles des liaisons interurbaines à grande vitesse. Le besoin financier pris en compte correspond à la réalisation des études préalables à la DUP sur la Priorité 1 et sur la Priorité 2, sous réserve du respect de la Décision Ministérielle sur la Priorité 2. La ligne sera également mobilisée pour les acquisitions foncières réglementaires et d'opportunité. Il en résulte un besoin financier complémentaire pour réaliser les études préalables à la DUP sur la Priorité 1 et sur la Priorité 2, sous réserve du respect de la Décision Ministérielle sur la Priorité 2. La ligne sera également mobilisée pour les acquisitions foncières réglementaires et d'opportunité.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Modernisation de Marseille - Aix : 4 Trains/heure	173	51,90	46,71	29,41	44,99 dont Métropole 29,41
Modernisation de Marseille - Aix : 4 Trains/heure - Halte de Plan de campagne	7	2,75	2,75	0	1,5 (Métropole)
Etudes AVP PRO Réouverture voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre	8	2	2	0,50	3,5 dont Métropole 1,5
Côte bleue : travaux d'urgence	40	9	19	2	10 dont Métropole 2 et SNCF 8
Augmentation de capacité des voies littorales de Saint Charles à l'Estaque	46	25	15	0	6
Etude prospective structuration du réseau ferroviaire de l'armature métropolitaine (intégrant le devenir de la Côte bleue)	2	0,50	0,50	0,25	0,75
LNPCA	24	4,052	3,377	0,648	15,923 (dont 1,148 métropole AMP)

L'Etat et la Région interviennent également sur les opérations ferroviaires suivantes :

- **Etudes d'avant-projet de modernisation de la signalisation (IPCS) Berre Pas des Lanciers**

La section Berre – Pas des Lanciers est la seule ligne des Bouches du Rhône à être dépourvue d'installations permanentes de contre-sens (IPCS), dispositif qui permet, lorsque l'une des deux voies d'une ligne ferroviaire n'est pas utilisable (travaux, train à l'arrêt, obstacle), de faire circuler sur l'autre voie les trains dans les deux sens de circulation. Elle constitue donc un maillon faible critique pour la desserte de l'agglomération de Marseille, de son port et de l'Etang de Berre en cas d'incident ou de travaux. Il s'agit de réaliser des études seulement, avec un financement européen probable. L'État et SNCF Réseau sont concernés au premier rang, ces travaux bénéficiant également aux autres activités ferroviaires.

- **Augmentation de capacité des voies littorales de Saint Charles à l'Estaque (via Arenc) avec traitement approprié du passage à niveau Saint André**

L'objectif est de permettre le passage de 4/TER/h/s (aujourd'hui 2TER/h/s) sans doublement de la voie par relèvement de vitesse, modernisation de la signalisation, suppression ou le traitement approprié de 2 PN (dont le PN de St André). La desserte envisagée serait 2TER/h/s vers Vitrolles-Rognac Miramas et 2TER/h/s vers la Côte Bleue. La halte d'Arenc-Euroméditerranée située au cœur d'Euromed devrait gagner en attractivité en étant ainsi reliée aux différentes zones d'emplois et d'habitat du pourtour de l'Etang de Berre (dont Vitrolles Aéroport). L'exploitation de la Gare et du plateau St Charles serait également améliorée par ce projet.

Le projet comprend la modernisation du poste de signalisation d'Arenc et le relèvement de vitesse. Il ne comprend pas la création de nouvelles haltes (Cap Pinède, St André), leur réalisation n'étant pas prévue à l'horizon 2020. En effet, étudiées en phase d'études préliminaires, leur pertinence dépend de réflexions et de projets d'urbanisme actuellement non définis.

- **Optimisation court terme du plateau Saint Charles**

Le plateau St Charles, qui comprend l'ensemble des installations ferroviaires de la gare St Charles, est en voie de saturation. Il s'agit donc d'améliorer l'exploitabilité du nœud marseillais sans attendre la gare souterraine de la Ligne Nouvelle, en prenant en compte les enjeux de remisage tout en restant cohérent avec les futurs aménagements de la LN PCA. Plusieurs options sont à l'étude.

- **Modernisation de Marseille-Gardanne-Aix – - opérations connexes : électrification et études Marseille-Gardanne-Aix- Phase 3**

En complément de l'augmentation de desserte de la ligne Marseille-Gardanne-Aix, le CPER prévoit le financement d'opérations connexes relatives à l'électrification de la ligne et l'augmentation de l'offre à 6 TER / heure et par sens, qui ne pourra être mise en service qu'après la réalisation de la gare souterraine à St Charles.

- **Ligne des Alpes : augmentation de capacité sur partie basse (Aix-La Brillanne)**

L'opération consiste d'une part à augmenter la capacité pour permettre une desserte doublée par rapport à la desserte actuelle de 1TER/heure et par sens vers La Brillanne et 1TER/heure et par sens vers Pertuis et d'autre part d'ouvrir deux nouvelles haltes (La Calade et Venelles) et de mettre en accessibilité les gares de cette section de ligne. L'opération est à coordonner avec la seconde phase de Marseille-Aix.

Portuaire

Ce volet concerne principalement le Grand Port Maritime de Marseille. La réforme portuaire étant achevée, le premier port de France a pour ambition de combler son retard par rapport aux ports italiens et espagnols pour confirmer son rôle dans l'économie nationale et régionale et affirmer sa vocation de grand carrefour d'échanges du sud de l'Europe.

Le soutien à l'activité de transport conteneurisé, qui passe par le développement des terminaux du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) sur les bassins Ouest et par la modernisation et la réorganisation des terminaux des bassins Est dont celui de Mourepiane répond à cet objectif.

Un enjeu majeur du port aujourd'hui consiste à surmonter les goulets d'étranglement pour la desserte de son hinterland. De là, la nécessité de projets de terminaux de report modal qui pourront associer plusieurs modes avec le transport combiné rail-route, le ferroutage, le transport fluvial (vrac et conteneurs) et maritime. Les capacités routières et ferroviaires de desserte de la ZIP de Fos et du GPMM devront être adaptées aux besoins et aux objectifs de développement portuaire.

Le Contrat de Plan Interrégional Etat Régions – Plan Rhône intégrera spécifiquement les opérations relatives au développement du transport fluvial qui concerne le territoire régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur. VNF contribuera également à la mise en œuvre des opérations.

Sur ce volet, l'Etat et la Région soutiennent des projets sur le territoire des Bouches du Rhône pour un montant respectif de 44,4 M€ et 31,75 M€ (le montant de 36,75 M€ intègre la subvention CR PACA pour le port de Toulon donc le département du var) pour un coût total d'opérations cofinancées de 283,2 M€ pour les opérations cofinancées.

Les opérations sur lesquelles le Département souhaite intervenir sont les suivantes :

- **Etudes de faisabilité et pré-opérationnelles – Charte ville - Port**
Budget dédié au financement des études de faisabilité et pré-opérationnelles des 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, études de faisabilité et opérationnelles des accès au port, études socio-économiques....
- **Raccordement ferroviaire de Mourepiane – réévaluation**
Décidée au précédent CPER, la réouverture du raccordement de Mourepiane doit permettre un accès ferroviaire direct des trains depuis la ligne Paris – Lyon – Marseille en amont du futur terminal de transport combiné et maritime de Mourepiane et du faisceau d'Arenc, pour des convois ferroviaires de grande dimension (train de 1 km et lourd).
Le solde de l'opération permettra de finaliser les travaux de signalisation et d'électrification de la ligne, et de prendre en compte des surcoûts dus au report des travaux dans l'attente de la réhabilitation du réseau ferré portuaire, à une augmentation des aléas rencontrés pendant la phase travaux, et à la rénovation du poste EALE à l'interface entre le réseau ferré national et le réseau portuaire.
- **Terminal de TC de Mourepiane**
Le projet consiste en l'implantation d'un terminal combiné dans le secteur de Mourepiane (bassins Est du port de Marseille). Le projet reconfiguré et phasé a aura pour vocation dans un premier temps de moderniser et développer la desserte ferroviaire du terminal maritime méditerranéen et ainsi de traiter les trafics conteneurisés maritimes. Dans un second temps, les trafics continentaux 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'Euromed 2.
- **Desserte routière Porte 4**
En lien avec le transfert du pôle Maghreb, une adaptation de la desserte routière au niveau de la porte 4 est nécessaire afin d'assurer la sécurité et la fluidité des flux tout mode, notamment de véhicules légers et de poids lourds.
- **Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la darse 2**
Cette mesure s'inscrit dans la continuité des investissements inscrits aux précédentes contractualisations. Elle vise à adapter les terminaux à conteneur Fos 2 XL à l'évolution du business modèle du transport maritime conteneurisé (massification des escales, augmentation de la capacité des navires, exigences de productivité opérationnelle).

Les aménagements pressentis 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 ou le renforcement du quai historique.

- **Développement logistique Bassins Ouest**

Ces opérations visent à ancrer durablement les trafics dans le port de Marseille Fos et s'inscrivent dans la continuité des terminaux Fos 2XL en développant à l'échelle de la ZIP de Fos sur Mer (secteur de Graveleau, de la Feuillane et de la Fossette) :

- les espaces logistiques nécessaires au traitement des conteneurs ;
- des zones de services portuaires pour fluidifier la gestion des flux, proposer des services aux transporteurs, faciliter les contrôles divers et formalités administratives... ;

- **Développement multimodal Bassins Ouest**

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 (déploiement du GSMR pour répondre aux obligations d'interopérabilité des systèmes de sécurité ; de signalisation et de supervision des transports ferroviaires en Europe...).

- **Appui à la réindustrialisation de la ZIP de Fos sur Mer**

Cette opération répond à 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. Elle est accompagnée par les industriels et de la plateforme regroupés avec le GPMM au sein de l'association PIICTO. Elle s'appuie sur plusieurs volets complémentaires :

- Le volet PIICTO : aménagement d'une plateforme Industrielle d'Innovation.
- Le volet INNOVEX d'un montant total de 18 millions d'euros : aménagement d'une pépinière sur un site de 12 hectares pour l'accueil de démonstrateurs préindustriels, centre de recherche et réalisation d'une maison de l'innovation. L'aménagement d'une première tranche de 4ha de la plate-forme Innovex, pour accueillir à l'horizon 2017 le projet Power to Gaz, a été inscrite au CPER (avenant n°1) pour un montant de 3M€.
- le volet éolien off shore et autres filières relatives à la transition énergétique.

Commission permanente du 21 oct 2016 - Rapport n° 71

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Etude de faisabilité et pré-opérationnelle pour la mise en œuvre de la charte ville – port	1,00	0,20	0,20	0,15	0,45 dont 0,15 Métropole 0,20 GPMM
Raccordement ferroviaire de Mourepiane – réévaluation	3,38	1,10	1,10	0,60	0,58 GPMM
Terminal de TC de Mourepiane – P1-P2	29,00	1,50	4,90	1,80	6,50 dont 2,2 GPMM
		14,30 HCPER*			
Desserte routière Porte 4	10,50	0,00	2,50	4,00	4,00
Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la darse 2	40,00	12,00	7,00	3,00	18,00
Développement multimodal Bassins Ouest	23,20	0,30	5,90	4,30	8,10 dont 2 Métropole 6,10 GPMM
		4,60 HCPER*			
Développement logistique	21,80	9,60	0	2,10	10,10 GPMM
PIICTO Innovex phase 1	3,00	0,50**	0,50	0,50	1,50 dont 1 GPMM
Total	131,88	24,70 +19,40 HCPER	22,10	16,45	49,23
<p>* Desserte ferroviaire et transport combiné bassins Est et Ouest. La part de l'Etat est prise sur une autre source de financement que le CPER (plan de relance portuaire et engagement national pour le fret ferroviaire)</p> <p>** PIICTO Innovex phase 1 : la part de l'Etat est prise sur un autre volet du CPER</p>					

L'Etat et la Région interviennent par ailleurs sur les opérations suivantes :

- Réhabilitation et modernisation du patrimoine portuaire sur les deux bassins
- Réparation navale : petites formes de Radoub (forme 7)
- Fos 3XL et 4XL
- Postes d'attentes fluviaux –phase 2
- Plateforme vrac multiclient
- Terminal d'Autoroute ferroviaire
- Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb

Priorité V : Assurer un développement solidaire des territoires

Afin de répondre aux spécificités des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Etat et la Région ont décliné le volet territorial du Contrat de Plan 2015-2020 à travers trois axes stratégiques :

- Développement équilibré des territoires, pour un aménagement solidaire du territoire régional
- Politique de la ville afin poursuivre l'action des pouvoirs publics dans les quartiers les plus en difficultés
- Volet métropolitain, afin de donner plus de lisibilité aux enjeux de ces territoires

Seul l'axe V.1 « Développement équilibré des territoires » comprend des opérations inscrites, dans le domaine de la culture (V.1.6).

Opérations culturelles

Les opérations culturelles inscrites au CPER visent la valorisation du patrimoine régional et le renforcement de l'accès à la culture.

Concernant le territoire départemental des Bouches du Rhône, l'Etat et la Région financent trois opérations pour un montant total de 6,74 millions d'euros, avec un financement Etat de 2,85 millions d'euros et une participation Région de 2,15 millions d'euros.

Le Département des Bouches du Rhône apporte un financement de 0,62 millions d'euros à l'opération suivante :

- **Installation à la friche Belle de Mai à Marseille du GMEM, centre national de création musicale** : relocalisation du Centre National de création musicale à la friche Belle de Mai

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	CD 13 (M€)	AutresAutres (M€)
Installation à la friche Belle de Mai à Marseille du GMEM, centre national de création musicale	3,29	0,70 + **0,15 HCPER	0,70	0,620	

Les deux autres axes stratégiques de la Priorité V identifient non des opérations, mais des zones géographiques concernées par des enjeux spécifiques de développement territorial.

Politique de la Ville

Le volet politique de la ville est articulé autour de trois piliers, à l'instar des Contrats de Ville :

- Egal accès de tous les habitants du quartier aux droits et aux services publics et promotion de l'innovation sociale ;
- Rénovation du cadre de vie et renouvellement urbain : au sein de cette mesure seront contractualisées des opérations dites d'intérêt régional pour des quartiers dont la liste est en cours de définition ;
- Développement de l'activité économique et de l'emploi, sécurisation des parcours d'insertion sociale et professionnelle notamment des jeunes les plus en difficulté.

Liste des Contrats de ville sur le territoire des Bouches du Rhône

Certaines communes sont des territoires dits en veille active, qui peuvent au regard de l'appréciation des élus et des préfets, bénéficier d'un contrat de ville porté par l'intercommunalité à laquelle ils appartiennent (Saint Maximin, Saint Raphaël, sont ainsi concernés). Ces territoires sont mentionnés en format italique.

Intercommunalité	Contrat de Ville
CA d'Arles-Crau-Camargue-Montagnette	Arles - Tarascon
CA du Pays d'Aix-en-Provence (CPA)	Aix-en-Provence – Gardanne – Vitrolles - La penne-sur-Huveaune
CA du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (CAPAE)	Aubagne
CA du Pays de Martigues	Martigues - Port-de-Bouc
CA Rhône Alpilles Durance	Châteaurenard - Orgon
CA Salon Etang de Berre Durance (Agglomération Provence)	Berre-l'Étang - Salon-de-Provence
CU de Marseille Provence Métropole (MPM)	Marignane – Marseille - Septèmes-les-Vallons - La Ciotat
SAN Ouest Provence	Istres - Port saint Louis du Rhône - Miramas

Liste récapitulative des 12 quartiers d'intérêt régional identifiés par l'Etat et la Région dans les Bouches du Rhône

Département des Bouches du Rhône	Sites
Quartiers d'intérêt régional	Vitrolles, les pins
	Aix-en-Provence, Encagnane
	Salon, Carnougues
	Arles, quartier du Barriol
	Tarascon, Centre et Ferrages

	Martigues, Mas de Pouane
	Port de Bouc, les Comtes
	Consolat/Ruisseau Mirabeau
	Campagne Lévêque
	Résidence les Aygalades
	La Maurelette
	Bassens les Arnavaux

Au titre des politiques Etat valorisées : liste des OIN (ANRU, Conseil d'Administration du 15 décembre 2014)

Département des Bouches du Rhone	
Opérations d'Intérêt National	Les Aygues (Port de Bouc)
	Centre-Nord / Saint Mauront (Marseille)
	Air Bel (Marseille)
	Saint-Paul / Malpassé / Oliviers / Lilas / Lauriers (Marseille)
	Frais Vallon / La Rose (Marseille)
	Flamants / Saint Barthélémy / Font Vert (Marseille)
	Saint Antoine / Bricarde / Castellane (Marseille)
	Solidarité / Kallisté (Marseille)
	La Savine (Marseille)
	La Cabucelle, Les Crottes (Marseille)
	La Maille (Miramas)

En tant que signataire des Contrats de Ville, conformément à l'article 6 de la Loi N°2014-173 du 21 février 2014 de Programmation pour la Ville et de la Cohésion Urbaine, le Département des Bouches-du-Rhône mobilise ses compétences d'attribution en matière d'action sociale et médico-sociale, d'insertion sociale et professionnelle et de prévention spécialisée.

Cette mobilisation s'effectue dans le respect :

- des grandes orientations présidant à la mise en œuvre de ces interventions axées sur la prévention sociale et médico-sociale, l'aide à l'autonomie et à l'insertion des personnes en difficultés et la prise en charge individuelle des personnes ayant perdu leur autonomie ou dépendantes,
- du règlement départemental d'aide sociale,
- de l'organisation territoriale et des moyens humains dédiés à celles-ci (Maisons Départementales de la Solidarité de territoire, Maisons Départementales de la Solidarité de proximité, Pôles d'insertion, Pôles inspecteurs Enfance-Famille, les Centres de Planification et d'Education Familiale, le Centre de lutte anti tuberculeuse, les CIDAG-CIDDIST, les Centres Médico Psycho Pédagogique...),
- des moyens financiers y étant annuellement consacrés.

Le Département développe en outre une politique facultative visant à favoriser

1. la jeunesse et son accès à :
 - l'éducation dans le domaine de l'aide à la parentalité, de la lutte contre le décrochage et l'accompagnement scolaire, et de l'accompagnement à l'orientation professionnelle
 - la culture, aux sports et aux loisirs.
2. La création et le développement d'actions innovantes en matière d'insertion sociale et professionnelle
3. l'habitat et le cadre de vie en faveur des habitants des quartiers prioritaires en vue d'assurer leur formation au regard de leurs droits et obligations, leur accès au droit, et leur participation aux projets d'amélioration de leurs habitat et cadre de vie. De plus, des crédits en investissement sont alloués sur des projets ponctuels de valorisation de l'espace urbain.

Cet engagement volontaire est valorisé dans le cadre des nouveaux contrats de ville en incluant les territoires dits en veille active dans le respect des orientations présentées ci-dessus et sous réserve des crédits inscrits annuellement au Budget Départemental.

En matière de rénovation urbaine, le Département des Bouches-du-Rhône sera amené à déterminer le détail de sa participation aux différents projets par une délibération ultérieure, sur la base de la connaissance du détail des actions projetées, de leurs coûts respectifs et de l'engagement financier des autres partenaires.

Présentation territorialisée des interventions concernant les espaces métropolitains et les grandes agglomérations régionales

Extrait du CPER (V.3)

La Métropole Aix-Marseille-Provence a été créée le 1^{er} janvier 2016. La mission interministérielle du « Projet métropolitain Aix Marseille Provence » a accompagné l'émergence d'un projet métropolitain, dont les axes suivants sont retenus comme premières thématiques pour les orientations convergentes entre les acteurs du territoire :

- La cohésion sociale et la jeunesse
- L'ouverture sur la Méditerranée et sur l'Europe,
- Le développement durable de la Métropole
- La mobilité et l'accès aux services.

Ces axes guident le travail de la consultation urbaine et territoriale impulsée par l'Etat (en partenariat avec la Région) dont les résultats, fin 2015, alimenteront le projet métropolitain que construiront les élus de la métropole.

Les opérations ferroviaires relevant du volet mobilité multimodale du CPER participeront ainsi de l'amélioration des déplacements intra-métropole, notamment en modernisant les lignes Aix-Marseille et la Côte bleue et en accompagnant le processus de réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Etang de Berre.

Le volet routier du contrat permet, notamment, de porter les efforts sur la construction des déviations de Martigues – Port-de-Bouc et de Miramas et d'améliorer les échangeurs de la future Métropole. Il développera également les voies de bus sur autoroutes entre Marseille et Aix d'une part et entre Marseille et Aubagne d'autre part.

Par ailleurs l'Etat et la Région soutiendront les investissements portuaires sur le Grand Port Maritime de Marseille afin de conforter son statut de porte d'entrée de l'Europe en méditerranée et son rôle moteur de l'économie régionale.

Le territoire métropolitain bénéficiera également de crédits alloués dans le domaine de l'enseignement supérieur et des constructions de logements pour étudiants, opérations qui bénéficient, comme les investissements ferroviaires ou ceux du GPMM, à l'attractivité et à l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble du territoire régional. Ces crédits bénéficieront à de nombreux opérateurs, dont l'Université Aix-Marseille, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, l'Ecole Nationale des Arts et Métiers ou encore l'Ecole Centrale de Marseille.

Le soutien de ces projets au titre du CPER, en cohérence avec d'autres sources de financement s'inscrit dans une stratégie de rayonnement international de la métropole. Parmi les projets, la création du nouvel Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires est un élément majeur du rayonnement méditerranéen de la métropole. Le projet du pôle de neurosciences de la Timone, par Aix Marseille Université, ainsi que l'achèvement des bâtiments de l'infectiopole vise à confirmer l'excellence et l'expertise marseillaise dans ces domaines.

De même, la consolidation de l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) au cœur de la Métropole concourra à son rayonnement international. A cet effet l'Etat et la région soutiennent la constitution d'un véritable campus international pour la coopération et le développement, associant l'IRD, l'AFD, Aix Marseille Université ou encore la Villa Méditerranée, destiné à renforcer les activités de recherche, de formation et d'innovation vers l'international.

Ces crédits dédiés permettront de conforter la place du territoire dans le domaine de la recherche. Aux crédits contractualisés s'ajouteront les crédits dédiés à l'opération campus Aix Marseille (121,2M€) et des Investissements d'Avenir au bénéfice des projets innovants en matière de formation et recherche.

Nombre de grands projets d'innovation économique de la future Métropole sera accompagné par l'État et la Région. A titre d'exemples, le développement des réseaux électriques intelligents, l'initiative French Tech, le renforcement du pôle aéronautique autour de l'étang de Berre avec le projet Henri Fabre et la mise en œuvre d'une filière dirigeables, le développement des filières liées aux énergies renouvelables autour de la plateforme d'innovation Fos-Caban (PIICTO) et le développement de nouvelles immunothérapies contre les cancers et les maladies inflammatoires (projet Marseille Immunopole) seront soutenus.

L'impact sur l'avenir de la future Métropole de l'opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée justifie la contractualisation de 19,4 M€ de financement État et Région qui permettront de conduire les actions nécessaires à son développement et de poursuivre l'exécution des protocoles d'action et de financement partenarial engagés.

Dans le cadre de la solidarité entre les territoires, 10 quartiers de la future métropole ont été identifiés d'intérêt régional et bénéficieront de fonds spécifiques de la NPRU.

Enfin, dans le domaine culturel, des crédits spécifiques sont attribués à l'installation du GMEM, centre national de création musicale à la friche Belle de Mai à Marseille.

Article 3 : Mesures présentant des types de projets éligibles

Le Département des Bouches du Rhône entend également soutenir les projets mis en œuvre sur le territoire et relevant des différentes mesures du CPER 2015-2020. La décision d'intervention par opération sera prise ultérieurement dans le cadre des comités de programmation. Sont concernées par cet article les priorités I, IV et V du Contrat de Plan 2015-2020.

Priorité I : L'emploi et la jeunesse, priorités transversales pour le territoire régional

L'emploi et notamment l'emploi des jeunes constitue pour l'Etat et la Région la priorité du Contrat de Plan 2015-2020. Sa mise en œuvre permettra de renforcer la convergence des stratégies de l'Etat et de la Région sur leurs compétences propres, soit l'emploi, l'orientation, la formation professionnelle, la sécurisation et la continuité des parcours, le développement économique et l'innovation.

Face aux inégalités qui frappent d'abord les jeunes, dont l'intégration sociale est fragilisée, l'Etat et la Région se sont engagés sur le caractère prioritaire de toutes les politiques pouvant améliorer leurs conditions de vie, d'étude, de travail et permettre une plus grande insertion et participation sociale des jeunes. Le « Pacte pour les jeunes en Provence-Alpes-Côte d'Azur », signé en 2014 constitue le socle de cet engagement mutuel et précise les objectifs et actions prioritaires. Le Contrat de Plan contribuera à la mise en œuvre de cet engagement mutuel.

Si la totalité des actions relevant du Contrat de Plan sont appelées à participer à cet objectif, seront plus particulièrement concernées les actions relevant de la vie étudiante et de l'enseignement supérieur, des transports et les actions transversales relevant de l'emploi et de la politique de la ville. A ce titre, la priorité à la jeunesse et à l'emploi des jeunes se concrétisera notamment par le développement de l'orientation professionnelle. D'autre part les investissements publics consentis au titre du Contrat de Plan devront constituer un levier pour l'emploi des jeunes : ainsi, pour les projets financés dans ce cadre, l'Etat et la Région encourageront le recours aux clauses d'insertion sociale dans les marchés publics permettant l'accès à l'emploi des jeunes éloignés de l'emploi.

Pour le volet emploi, l'Etat et la Région s'engagent à développer pour les six années à venir les trois mesures suivantes :

- Stratégie de la connaissance des entreprises, des territoires et des branches et amélioration du dialogue social (appui aux centres ressources, fonctionnement du CREFOP)
- Accès et maintien dans l'emploi des publics fragiles, renforcement de l'égalité professionnelle femmes-hommes (actions d'ingénierie, lutte contre les discriminations)
- Accompagnement des mutations, adaptation des compétences et sécurisation des parcours professionnels sur les territoires (développement de nouvelles compétences et de nouveaux modèles économiques).

Enfin, l'Etat et la Région constatent que certains territoires infra régionaux concentrent des enjeux forts (taux de chômage particulièrement élevé, mutations économiques et sociales fortes, opportunités de créations d'emploi particulièrement intéressantes). Ils considèrent conjointement qu'il est nécessaire de prendre en compte ces territoires de façon spécifique dans la mise en œuvre de leurs actions et chercheront, pendant la durée du Contrat de Plan, à agir de façon concertée sur ces territoires afin d'optimiser l'action de ses partenaires.

Priorité II : Développer l'économie de la connaissance et les filières stratégiques

Diffusion de la culture scientifique, technique et industrielle

La Région finance dans le cadre du CPER des opérations de diffusion de la culture scientifique, technique et industrielle sur l'ensemble du territoire régional. Menées auprès des jeunes, des citoyens et des publics écartés, notamment par les membres du réseau Culture Science Paca, elles ont pour objectif de susciter l'intérêt des jeunes pour la science afin de favoriser leur orientation vers les filières de formation scientifique et technologique et de favoriser le débat sur le rôle de la science face aux grands enjeux de société. L'Etat apportera un soutien complémentaire hors Contrat de Plan dans le cadre de la Fête de la science.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Culture scientifique technique et industrielle - Territoire régional	8,75	HCPER	7	2	

Le Conseil départemental développe une politique active de promotion des connaissances scientifiques en direction de différents publics et plus particulièrement en direction des collégiens. Des actions aidant les étudiants à s'insérer dans la vie active, et s'inscrive aussi dans cette politique.

Les diverses actions du programme PROTIS (PROvence Terre d'Itinéraires Scientifiques) ont comme objectif de favoriser l'accès des collégiens à l'enseignement supérieur.

Cette politique se concrétise également à travers de nombreux dispositifs (Tandem, PEPITE, Doctorale, CNano, Fête de la science, etc...) en collaboration soit avec des Etablissements d'enseignement et de Recherche (AMU, ECM, IRD, INSERM, CNRS...etc) soit des associations, (Cerveau, Andromède, Tous chercheurs, IESF, Les petits débrouillards etc...).

Le Conseil départemental développe une politique active de promotion des connaissances scientifiques en direction de différents publics et plus particulièrement en direction des collégiens. Des actions aidant les étudiants à s'insérer dans la vie active, et s'inscrive aussi dans cette politique.

Les diverses actions du programme PROTIS (PROvence Terre d'Itinéraires Scientifiques) ont comme objectif de favoriser l'accès des collégiens à l'enseignement supérieur.

Cette politique se concrétise également à travers de nombreux dispositifs (Tandem, PEPITE, Doctorale, CNano, Fête de la science, etc...) en collaboration soit avec des Etablissements d'enseignement et de Recherche (AMU, ECM, IRD, INSERM, CNRS...etc) soit des associations, (Cerveau, Andromède, Tous chercheurs, IESF, Les petits débrouillards etc...).

Priorité III : Dynamiser l'accessibilité multimodale

Ferroviaire

- **Etudes prospectives et d'opportunité dont ERTMS2**

Ligne pouvant être mobilisée pour des études prospectives sur le réseau ferroviaire régional comme celles de projets en émergence, de l'armature ferroviaire du réseau métropolitain Aix Marseille Provence, des suites à donner pour les études de projet du Montgenèvre, des études d'avant-projet pour la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne qui doit s'inscrire dans un projet de territoire concerté... La contribution de l'État sera réservée aux études conformes aux orientations du Mandat du préfet de région. A noter celle de l'ERTMS2 entre Marseille et Vintimille (projet de signalisation européenne de nouvelle génération qui présente un fort intérêt pour la gestion du réseau : capacité, robustesse, temps de parcours). L'axe Marseille-Vintimille est retenu comme un axe expérimental et pourrait bénéficier d'aides européennes à hauteur de 50 % pour une mise en service à l'horizon 2023.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	AutresAutres (M€)
Études prospectives et d'opportunité dont ERTMS2	10,00	1,75	1,75	Europe : 3 SNCF Réseau : 1,75 *
Total	10	1,75	1,75	-

* La participation du Département sera déterminée en fonction de la part des travaux qui concernera le département.

Aménagement et mise en accessibilité des pôles multimodaux

La constitution de véritables pôles d'échanges multimodaux est une condition indispensable au développement des transports collectifs. Les interventions nécessaires portent sur plusieurs périmètres complémentaires :

- l'allongement, la mise en conformité et la mise en accessibilité des quais dans les gares régionales, réalisées conformément au schéma directeur d'adaptation des quais et à l'Agenda d'Accessibilité programmé élaborés par la Région avec l'ensemble des acteurs ferroviaires ;
- la modernisation et la rénovation des bâtiments ferroviaires voyageurs ;
- l'aménagement des espaces et équipements publics associés aux pôles multimodaux : gare routière, parc relais, parvis, parc vélo et accès cyclables.

Ces projets relèvent de différents maîtres d'ouvrage (SNCF réseau, SNCF mobilité, EPCI, communes...). Ils donneront lieu à des conventions de financement spécifiques.

L'Etat intervient sur le premier périmètre uniquement. Il a prévu 10 M€ pour l'allongement des quais sur l'ensemble du territoire régional, et mobilisera par ailleurs des crédits hors CPER pour leur mise en accessibilité (crédit gérés directement par l'agence national de financement des infrastructures de transport, AFIT).

La Région intervient sur l'ensemble des périmètres. Sur la période du CPER, elle a prévu 70.5 M€. Les gares potentiellement concernées sont celles de Miramas, Vitrolles, La Ciotat, Gardanne, et Aubagne.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	Autres (M€)
Pôles d'Échanges Multimodaux	79,12	10*	69,12**	
Total	79,12	10	69,12	
<p>Les opérations d'allongement de quais et de mise en accessibilité seront négociées au fur et à mesure leur émergence.</p> <p>*L'Etat interviendra à hauteur de 10 M€ pour l'allongement des quais et soutiendra la mise en accessibilité des quais hors CPER (crédits AFIT).</p> <p>** La Région intervient sur l'ensemble des périmètres. Sur la période du CPER, elle a prévu 70,5 mi d'euros.</p>				

Le Conseil Départemental finance la partie intermodale (gares routières et parcs relais ...) des pôles d'échanges, sous maîtrise d'ouvrage des communes et intercommunalités. Il n'intervient pas par contre dans le domaine ferroviaire.

Il est donc susceptible de cofinancer ce type d'actions relevant des pôles d'échanges sous réserve de définir une clé d'intervention adéquate. En effet, 30% de l'intermodalité ne correspond pas à 15% de la totalité des projets dans la mesure où les coûts du ferroviaire sont généralement bien plus élevés que ceux relevant du périmètre intermodal.

Mobilité douce

Au titre des mobilités douces, il est prévu au CPER une ligne « vélo-routes et voies vertes » dont l'objectif est de soutenir la réalisation des grands itinéraires cyclables sécurisés inscrits au schéma régional des vélo-routes et voies vertes, en particulier l'Euro Velo 8 et les voies connectées aux grandes agglomérations. Ils engendrent de fortes retombées économiques sur les territoires traversés et favorisent les déplacements non polluants de la population. »

Prenant acte de la forte demande des acteurs locaux, qui mobilisent cette ligne du CPER pour le cofinancement des tronçons concernés sur leurs territoires, l'Etat et la Région se mobilisent en doublant leurs enveloppes de soutien dans le cadre de l'Avenant n°3 du CPER, passant de 2 à 4M pour l'Etat, et de 3 à 6M pour la Région.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	CD13 (M€)	Autres (M€)
Mobilité / Véloroutes et voies vertes	15	3	4.5	*	
Total	15	3	4.5	*	

* Les vélo routes ou voies vertes réalisées par le Département sur son réseau notamment dans le cadre de l'EV8 pourront être contractualisées, dans la limite des conditions d'intervention spécifiques mises en place par celui-ci et en référence à son schéma cyclable lorsqu'il sera finalisé. Il dispose d'une enveloppe globale estimée à 40 M€ sur 5 ans.

Fret ferroviaire

Afin de favoriser le report modal et limiter les émissions de gaz à effet de serre, les études et travaux relatifs à la réalisation ou l'amélioration d'installations de terminales embranchées, de chantier de transport combiné ou terminal d'autoroute ferroviaire en dehors du Grand Port Maritime de Marseille pourront être soutenues par la Région au titre du CPER. Le financement de la part État de ces opérations se fera hors CPER dans le cadre du budget annuel de l'AFITF ou de l'Engagement National pour le Fret ferroviaire.

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	CD13CD13 (M€)	AutresAutres (M€)
Fret ferroviaire	10,5		10,5	-	
Total	10,5		10.5	-	

Le Département intervient sur cette thématique au travers du partenariat engagé avec le GPMM sur les infrastructures ferroviaires des bassins Est et Ouest. Cette intervention apparaît au titre de la priorité III, « dynamiser l'accessibilité multimodale », domaine portuaire.

Priorité IV : Affirmer le cap de la transition écologique et énergétique

Les territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur possèdent une grande richesse de paysages, faune, flore qui fonde leur attractivité et leur qualité de vie. Ce sont aussi des territoires fragiles, confrontés à des pressions et défis écologiques majeurs : tensions foncières, vulnérabilité aux risques, rareté des ressources, changement climatique, enjeux énergétiques, qualité de l'air, perte de la biodiversité. Dès lors, en l'absence de politiques publiques ciblées et efficaces, ces évolutions tendancielle pourraient conduire à fragiliser les populations, handicaper les activités et renforcer les inégalités entre les territoires. Ce volet du Contrat de Plan a pour ambition en fonction des situations d'amorcer, d'amplifier et d'accompagner le changement de nos modes de production, de consommation, d'utilisation des ressources énergétiques et naturelles. Au-delà des objectifs de consommation raisonnée des ressources, la transition écologique et énergétique représente un potentiel de création d'activités et d'innovation, vecteur de dynamisme économique.

Le volet transition écologique et énergétique se déclinera dans une approche pluri-thématique autour de 3 grands axes d'intervention :

- Énergie- changement climatique, économie circulaire et de ressources
- Prévention des risques
- Reconquête de la biodiversité et préservation des ressources naturelles

Chacun se déclinant à son tour en une série de mesures.

Priorité V : Assurer un développement solidaire des territoires

En dehors des volets présentés dans l'article 2 ci-dessus, L'Etat et la Région mobiliseront leurs crédits pour le financement de projets et démarches tout au long du Contrat de Plan. Les opérations susceptibles d'être financées devront s'inscrire dans l'une des mesures suivantes de l'axe 1 :

Développement économique des territoires

Accompagnement des territoires en mutation, notamment industrielle ; développement local des territoires, innovation numérique pour contribuer au développement des territoires ruraux et périurbains ;

Structuration des territoires

D'une part, il s'agira de renforcer les centralités des territoires ruraux et périurbains, d'améliorer l'offre de services publics, de favoriser un aménagement soutenable, notamment au regard des problématiques foncières et de logement. Les projets financés par cette mesure devront notamment contribuer à la mise en œuvre des objectifs fixés par la Charte régionale d'engagement pour le logement et la mobilisation du foncier ; d'autre part, il s'agira d'accompagner les territoires d'intérêt régional non métropolitains tels que les aires toulonnaise et avignonnaise ou Sophia-Antipolis dans l'élaboration et la mise en œuvre de priorités partagées, en soutenant notamment de manière ciblée des études stratégiques et la mise en réseau des acteurs.

Territorialisation de la transition écologique et énergétique

Seront ciblés les projets de mobilité durable innovants et alternatifs, les territoires volontaires pour mettre en œuvre le Schéma Régional Climat Air Énergie ou leur Plan Climat Énergie Territorial, les réponses à des appels à projets spécifiques « énergie », les actions en faveur de l'éducation à l'environnement et au développement durable et les agendas 21 locaux.

Ingénierie territoriale

D'une part, il s'agira d'accompagner les évolutions institutionnelles des territoires (évolution vers un Pôle d'Équilibre Territorial et Rural notamment) ; d'autre part, seront inscrits dans cet axe le financement du Centre Régional pour l'Information Géographique (CRIGE) et des acquisitions et productions de données par l'Etat, la Région et les collectivités locales, Conseils généraux et EPCI.

Santé, articulé autour de trois priorités

Développer des outils d'appui à la déclinaison territoriale des politiques de santé en région ;
conforter une offre de soin de proximité et de qualité accessible sur des territoires prioritaires ;
promouvoir des solutions techniques et organisationnelles innovantes pour garantir l'accessibilité,
la qualité et la sécurité des soins ;

Culture

Au travers du renforcement de l'accès à la culture.

Article 4 : Articulation avec les Contrats de Plan Interrégionaux Plan Rhône et CIMA

L'Etat et la Région garantissent la bonne articulation et la complémentarité entre le Contrat de Plan et les deux Contrats de Plan Interrégionaux – Plan Rhône et Massif des Alpes. Les montants inscrits dans ces deux contrats interrégionaux figurent dans le Contrat et les articulations entre les actions retenues dans l'un ou l'autre des contrats, dès lors qu'elles portent sur les mêmes champs, sont précisées. C'est le cas par exemple de la prévention des risques naturels et des mesures liées au domaine de l'eau où l'on note un engagement très important de l'Agence de l'eau dans les trois contrats.

Convention Interrégionale Rhône

La Région est fortement investie dans le nouveau CPIER Plan Rhône pour la période 2015-2020 avec un engagement total de 79,71 M€ dont en particulier 60 M€ consacrés à la prévention du risque inondation et 4 M€ pour le volet qualité des eaux, ressources et biodiversité au titre de l'axe 1 ; 9,14 M€ pour le volet transport fluvial et 3,6 M€ pour la finalisation de l'itinéraire cyclable ViaRhôna au titre de l'axe 2 ; 2,3 M€ pour accompagner les dynamiques et innovations territoriales et sociétales notamment sur les sites à enjeux au titre de l'axe 3.

Article 5 : Gouvernance : modalités de gestion et de suivi

Le Département participera à la gouvernance du Contrat de Plan et sera membre du Comité Stratégique et de Suivi. Les représentants qu'il désignera participeront aux comités de programmation.

Le Département, sera consulté également pour la renégociation de la clause de révision à mi-parcours du Contrat de Plan prévue en 2017.

Concernant les modalités de gestion et de suivi de contrat de Plan Etat-Région, l'outil de gestion mis en place par l'Etat et la Région pourra être utilisé en tant que de besoin par les services du Conseil départemental.

Article 6 : Evaluation

Le département participera au dispositif d'évaluation partenarial du Contrat de Plan. Il sera sollicité lors des différentes périodes d'évaluation, en particulier à mi-parcours et en fin de contrat.

Les évaluations chercheront à mesurer la manière dont la convention d'application contribue à l'atteinte des objectifs des cinq grandes priorités en prenant en compte, notamment, les enjeux environnementaux à travers les critères d'éco-conditionnalité. Les évaluations pourront être thématiques, territoriales, ciblées sur des opérations ou globales. Elles prendront en compte les démarches évaluatives mises en œuvre dans le cadre des programmes européens.

Tableau récapitulatif - Volet accessibilité multimodale

Opérations routières	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	CD13CD13 (M€)	AutresAutres (M€)
Déviations de Martigues Port de Bouc	67,85	50,00	9,75	0,00	8,10
Echangeurs de la Métropole Aix Marseille Provence	9,00	6,00	0,00	0,00	3,00
Résorption des points noirs bruits	17,2 67,85	9,860 50,00	1,750 9,75	0,00	5,59 8,10
Desserte du Port de Fos	8 9,00	5 6,00	1,5 0,00	0,00	1,5 3,00
Déviations de Miramas	27,467,85	9,13 50,00	9,13 9,75	0,00	9,14 8,10
Voies bus sur Autoroutes et VRU	30 9,00	7,5 6,00	7,5 0,00	7,50,00	7,5 3,00
Liaison Est-Ouest T2 – solde des acquisitions foncières	14,30	0,02 -1,28**	5,97 +1,28**	0,82**	7,50**
Liaison Est-Ouest T2 – travaux 1° phase	40,00	13,07 +2,15** 15,22	10,78	2,224	11,776
Sous total volet routier – opérations Bouches du Rhône	213,75	102,731 01,45 105,12	46,3847, 66	10,544	54,106 53,256

Opérations ferroviaires	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	CD13CD13 (M€)	AutresAutres (M€)
Modernisation de Marseille – Aix : 4 Trains/heure	173,00	51,90	46,70	29,41	44,99
Modernisation de Marseille – Aix : 4 Trains/heure – Halte de Plan de campagne	7,00	2,75	2,75	0,00	1,5
Modernisation de Marseille – Aix : opérations connexes électrification	1,00	0,50	0,50	0,00	0,00
Etudes AVP PRO Réouverture voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre	8,00	2,00	2,00	0,50	3,50
Etude prospective structuration du réseau ferroviaire de l'armature métropolitaine (intégrant le devenir de la Côte bleue)	2,00	0,50	0,50	0,25	0,75
Etudes AVP modernisation signalisation (IPCS) Berre pas des Lanciers	3,00	1,80	0,40		0,80
Optimisation court terme du plateau St Charles : Etude AVP voie supplémentaire pour desservir le faisceau des Abeilles	5,00	1,90	1,90		1,20
Cote bleue : travaux d'urgence	40,00	9,00	19,00	2,00	10,00

Commission permanente du 21 oct 2016 - Rapport n° 71

Augmentation de capacité des voies littorales de St Charles à l'Estaque (via Arenc) sans les gares Cap Pinede et St André	46,00	25,00	15,00		6,00
Ligne des Alpes : modernisation sur partie basse (Aix-Pertuis-Manosque-La Brillanne)	52,00	18,00	18,00		16,00
Actualisation des coûts 3e voie Marseille-Aubagne	20,00	6,70	0,00		13,30
Sous total volet ferroviaire -	357,00	120,05	106,75	32,16	98,04

Opérations ferroviaires	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	CD13CD13 (M€)	AutresAutres (M€)
Etude de faisabilité et pré-opérationnelle pour la mise en œuvre de la charte ville - port	1,000	0,200	0,200	0,150	0,450
Raccordement ferroviaire de Mourepiane - réévaluation	3,380	1,100	1,100	0,600	0,580
Terminal de TC de Mourepiane	29,000	1,500 14,3 HCPER	4,900	1,800	6,500
Terminal d'autoroute ferroviaire	5,00	0,00	0,70	0,00	4,30
Desserte routière Porte 4	10,500	0,000	2,500	4,000	4,000
Réparation navale: petites formes de Radoub (forme7)	5,80	1,25	1,25	0,00	3,30
Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb	41,00	14,00	6,15 (+ 0,8 HCPER)	0,00	20,05
Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la darse 2	40,000	12,000	7,000	3,000	18,000
Développement multimodal Bassins Ouest	23,200	0,300 4,60 HCPER*	5,900	4,300	8,100
Développement logistique	21,800	9,600	0,000	2,100	10,100

Commission permanente du 21 oct 2016 - Rapport n° 71

Fos 3 - 4XL	2,25	0,25	0,25	0,00	1,75
Postes d'attente fluviaux - phase 2	3,50	0,00	0,60	0,00	2,90
Plateforme vrac multiclientsmulti clients	3,50	0,70	0,70	0,00	2,10
Réhabilitation et modernisation du patrimoine portuaire	90,00	3,50	0,00	0,00	86,50
Desserte routière Porte 4	10,50	0,00	2,50	0,00	8,00
PIICTO Innovex phase 1	3,000	0,50**	0,500	0,500	1,500
Sous total volet portuaire	293,430	44,400	34,250	16,450	178,130

Opérations ou enveloppes régionales	Coût total (M€)	EtatEtat (M€)	Région (M€)	CD13CD13 (M€)	AutresAutres (M€)
Etudes prospectives dont ERTMS2	10,00	1,75	1,75	*	6,50
LNPCA	24,00	4,052	3,377	0,648	15,923 (dont 1,148 métropole AMP)
Sous total volet Véloroutes et voies vertes	15,00	3,00	4,50	*	7,50
Aménagement et mise en accessibilité des PEM	79,12	10,00	69,12	*	*
Fret ferroviaire	10,50	0	10,5	*	*
Total Opérations ou enveloppes régionales	138,62	18,802	89,247	0,648	-

Fait à Marseille, le

**Le Préfet de région
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Le Président du Conseil régional
Provence Alpes Côte d'Azur**

Stéphane BOUILLON

Christian ESTROSI

**La Présidente du Conseil Départemental
des Bouches du Rhône**

Martine VASSAL