

# Conseil de Communauté

## Vendredi 1<sup>er</sup> octobre 2010

### Sommaire

#### Fiches Presse et rapports correspondants

##### **Fonctionnement de la Communauté urbaine**

- Budget Supplémentaire 2010

##### **Développer les transports urbains et périurbains**

- Réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la station métro Bougainville et St-Antoine (Vallon des Tuves), Marseille 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements - Approbation du projet et lancement de la concertation préalable (Plan Quinquennal d'Investissement 2009/2013).
- Réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le technopôle de Château Gombert et l'université de St-Jérôme, Marseille 13<sup>e</sup> arrondissement - Approbation du projet et lancement de la concertation préalable (Plan Quinquennal d'Investissement 2009/2013).
- Réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre entre Castellane et Luminy, Marseille 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements - Approbation du projet (Plan Quinquennal d'Investissement 2009/2013).
- Opération de prolongement de la ligne 2 du métro de Bougainville à Capitaine Gèze et de création d'un pôle d'échanges – Approbation du programme et lancement de la concertation préalable (Plan Quinquennal d'Investissement 2009/2013).

##### **Développer l'économie et servir l'emploi**

- Approbation de la participation de Marseille Provence Métropole au Plan Stratégique à Long Terme du Domaine des Industries et des Activités Maritimes de la Ciotat et de la transformation de la Sémidep en Société Publique Locale

##### **Relations extérieures**

- Coopération décentralisée dans le domaine de l'eau et de l'assainissement – Mise en œuvre de la loi n°2005-95 du 9 février 2005 dite Loi Oudin- Santini.

##### **Une agglomération éco-responsable**

- Acquisition de corbeilles et pièces détachées - Approbation et affectation de la revalorisation de l'autorisation de programme.
- Fourniture et livraison de véhicules et engins destinés à la collecte des déchets et à la propreté des espaces communautaires - Demande de subventions.
- Acquisition et travaux de colonnes enterrées pour résidus urbains - Demande de subventions.

##### **Voirie et signalisation**

- Requalification des espaces publics du centre ancien de Marignane – Lancement de l'enquête publique au titre du Code de l'Environnement.

#### Service Presse

Tél : 04 88 77 62 54 / 51  
 Patricia Litou 06 32 87 51 18  
 contact.presse@marseille-provence.fr  
 www.marseille-provence.fr



# Fonctionnement de la Communauté urbaine

## Budget Supplémentaire 2010

### **MPM poursuit son effort d'investissement tout en maîtrisant son budget.**

Le Budget supplémentaire est un document budgétaire qui a essentiellement pour objectif de reprendre les résultats de l'année précédente, ainsi que les restes à réaliser en dépenses et en recettes constatés au compte administratif. Il a aussi vocation à corriger, en cours d'année, les prévisions du Budget primitif : c'est un budget de report et d'ajustement.

Depuis deux ans, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole est entrée dans une phase de maîtrise de ses dépenses, rendue encore plus nécessaire en raison de la disparition de la Taxe Professionnelle, dont la productivité et l'évolution étaient supérieures au montant de substitution versé par l'Etat.

Dans ce contexte, le Budget Primitif 2010 a été respecté dans son exécution et de ce fait, le BS 2010 enregistre une augmentation extrêmement limitée. Il ne modifie qu'à la marge le volume des crédits votés au BP 2010, en augmentant de **1.33 M€** (évolution de **0,17%**).

Les évolutions des dépenses à la hausse concernent pour l'essentiel une régularisation de la subvention RTM et du budget des Ressources Humaines (création de la nouvelle Direction Territoriale d'Intervention rapide ayant une mission de prévention pour l'amélioration de la propreté du territoire). En compensation, des économies sont réalisées sur des renouvellements de marché en matière de propreté et de collecte des ordures ménagères. Par ailleurs, sur la mise en service de l'usine de traitement des déchets à FOS les dépenses sont moins élevées par rapport aux prévisions BP 2010.

- **En recettes**, les prévisions sont légèrement dépassées. Les produits de fiscalité et les compensations de l'Etat enregistrent ensemble une majoration de 4.2 M€, à l'inverse le produit de TEOM est inférieur de 1.82 M€ aux prévisions.
- **En investissement**, le volume des autorisations de programme augmente de 21.5M€ pour développer les aides au logement social et les axes structurants de voirie.

**Au résultat, ce Budget supplémentaire 2010 s'équilibre à hauteur de 100,50 M€ en fonctionnement et 28,63 M€ en investissement.** Il intègre les résultats reportés, ainsi que les restes à réaliser de 2009.

**L'autofinancement dégagé au BS 2010, et le réajustement des dépenses et recettes d'investissement permettent de réduire l'emprunt d'équilibre prévu au BP de 79,97 M€, pour l'établir à 95,61 M€.**

Ainsi MPM poursuit son effort d'investissement dans le cadre des orientations définies au BP 2010 (dynamisme et valorisation du territoire communautaire et actions en faveur de la qualité de la vie et du développement durable) tout en maîtrisant son budget.





## Développer les transports urbains et péri-urbains

### Réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la station métro Bougainville et St-Antoine (Vallon des Tuves), Marseille 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements – Approbation du projet et lancement de la concertation préalable (Plan quinquennal d'investissement 2009/2013)

La Communauté Urbaine s'est engagée à améliorer la desserte en transports en commun du secteur Nord de la Ville. La ligne de bus n° 26 qui relie Bougainville (terminus de la ligne métro 2), à Saint Antoine (vallon des Tuves) constitue un axe important du réseau. Mais les horaires de passage sont trop irréguliers et les bus de la ligne sont en sous-capacité aux heures de pointe, notamment en raison du fort trafic de véhicules et du stationnement anarchique sur le trajet des bus. C'est pour ces raisons qu'il a été envisagé<sup>1</sup> de créer une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur l'itinéraire de la ligne n°26.

Afin de créer cette ligne de BHNS, de multiples aménagements vont être réalisés (cf. caractéristiques du projet). L'objectif est de garantir un service de transport en commun performant qui réponde à l'attente des usagers : fréquence élevée, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés.

### Les enjeux

Ce projet s'insère dans une stratégie urbaine. Destiné à lutter contre la congestion routière, il intègre les enjeux environnementaux tant globaux que locaux.

- **Améliorer la desserte des quartiers Nord de Marseille**  
La connexion avec le futur pôle d'échanges Gèze favorisera l'intermodalité.
- **Garantir un service de qualité**  
L'efficacité, la régularité et le confort seront recherchés tant au niveau du matériel roulant, des aménagements linéaires que des stations.
- **Repenser le stationnement et la desserte locale**  
La nationale 8 est longée d'une part par des zones d'activités importantes (entreprises, industries, commerces de gros, commerces de proximité), et d'autre part par des pôles de services et des espaces publics (mairie, écoles, parcs..). Le stationnement occupe une part importante de l'espace : en plus des deux files latérales prévues pour le stationnement, de nombreux véhicules sont garés en double file. Véhicules en circulation et en stationnement cohabitent sur une largeur variant de 15 à 18 m, souvent au détriment des cheminements piétons.  
L'enjeu de cette opération consiste à redistribuer les espaces dédiés aux différents usages, dans les emprises de voirie existantes. Elle aura comme objectif de supprimer le stationnement illicite, de faciliter la desserte locale et de recréer des cheminements piétons confortables.
- **Requalifier les quartiers traversés**  
Cette opération va entraîner une réorganisation des espaces situés le long de l'ex-RN8. Elle s'accompagnera d'une requalification des voies, carrefours et places concernés par le passage du BHNS. L'objectif est de conférer à l'ensemble du parcours du bus une certaine homogénéité et une meilleure lisibilité.

<sup>1</sup> Par délibération DTUP 004-1176/09/CC du 26 mars 2009, le Conseil de Communauté a approuvé l'affectation d'une autorisation de programme (AP) d'un montant de 7 M € la réalisation des études opérationnelles de trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service, dont celle de la ligne n° 26.

## Les caractéristiques du projet

- Lorsque les emprises le permettent, un couloir bus indépendant de la circulation générale sera créé (voie en site propre). Les contraintes foncières le long de l'ex-Route Nationale 8 étant très fortes, il est difficile de créer un couloir réservé au bus sur la totalité de l'itinéraire. Dans les secteurs où il ne sera pas possible de créer deux voies en site propre, d'autres solutions seront envisagées. Dans tous les cas, un système de priorité aux carrefours pour les bus sera mis en œuvre.
- Les stations seront également réaménagées pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. En outre, le service à l'utilisateur sera amélioré : information sur la ligne, affichage des temps d'attente, matériel roulant spécifique ...
- Cette opération s'accompagnera également d'une requalification des espaces publics, d'une réorganisation du stationnement et d'une amélioration des cheminements piétons et cycles.

## Le calendrier de l'opération

juin 2010	Un groupement de maître d'œuvre a été désigné afin de réaliser les études de conception.
juillet à septembre 2010	Première phase d'études
dernier trimestre 2010	La première phase d'étude étant réalisée, une concertation préalable va être organisée avec les élus et les acteurs locaux, afin de recueillir l'avis et les observations du public sur ce projet (cf. encadré ci-dessous)
début d'année 2011	Une deuxième phase d'étude démarrera
2 <sup>e</sup> semestre 2011	La deuxième phase d'étude sera suivie d'une enquête publique
fin de l'année 2012	Démarrage des travaux
fin de l'année 2013	Fin des travaux

## Financement

### La candidature au deuxième appel à projets « Grenelle de l'environnement »

En mai 2010, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, a lancé un deuxième appel à projets au titre du Grenelle de l'environnement. Conformément aux orientations du deuxième appel à projets « Transports urbains », le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à St Antoine, contribue au développement du réseau des transports collectifs en site propre de Marseille. Il participe non seulement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre mais il favorise aussi le report modal de la voiture particulière vers les transports publics. Enfin, il constitue un moyen de lutter contre la congestion urbaine. La Communauté urbaine va déposer un dossier de candidature afin de recueillir une participation financière de l'Etat.

### Coût du projet

Le coût global prévisionnel de réalisation de cette ligne est estimée à **15 M € HT**.

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ayant l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenus de mettre en place, avant d'arrêter leur décision, une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. C'est l'objet du rapport DTUP 004-01/10/10 cc présenté à ce même Conseil.

## Développer les transports urbains et péri-urbains

### Réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le technopôle de Château Gombert et St-Jérôme, Marseille 13<sup>e</sup> arrondissement – Approbation du projet et lancement de la concertation préalable (Plan quinquennal d'investissement 2009/2013)

Dans le cadre du plan Campus, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est associée à la réponse des universités d'Aix-Marseille ; elle apporte une contribution déterminante sur le volet « transport en commun » en améliorant la liaison entre le pôle universitaire de St Jérôme et le technopôle de Château-Gombert d'une part, et entre ces deux sites et le réseau métro-tramway-TER d'autre part.

Afin de créer cette ligne de BHNS, de multiples aménagements vont être réalisés (cf. caractéristiques du projet). L'objectif est de garantir un service de transport en commun performant qui réponde à l'attente des usagers : fréquence élevée, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés.

### Les enjeux

- **Relier les pôles technologiques et universitaires entre eux et au réseau métro-tramway**  
Cette nouvelle ligne de bus a pour objectif principal de relier les sites universitaires et technologiques entre eux et au réseau métro-tram, via les stations de La Rose et Frais Vallon.
- **Garantir un service de qualité**  
L'efficacité, la régularité et le confort seront recherchés tant au niveau du matériel roulant, des aménagements linéaires que des stations.
- **Requalifier les quartiers traversés**  
La création d'un site propre va entraîner une requalification des secteurs traversés.  
Le parvis de l'université de St Jérôme sera notamment réaménagé dans le but de requalifier l'entrée du site, de faciliter les accès aux parkings et au campus et de sécuriser les traversées piétonnes.
- **Favoriser l'utilisation des modes doux**  
La création du BHNS sera également l'occasion de créer des cheminements préférentiels et sécurisés pour les modes doux. En outre, deux portions de la coulée douce seront aménagées le long de la rue Albert Einstein et de l'avenue Normandie Niemen.
- **A long terme, relier le quartier d'Euroméditerranée à Château-Gombert**  
L'itinéraire du BHNS constitue une première phase dans la réalisation d'une ligne qui pourrait relier, à terme, le quartier d'Euroméditerranée à Château-Gombert.

## Les caractéristiques du projet

- L'opération consiste à créer un site propre sur les emprises de voiries disponibles.
- Ainsi, le BHNS circulera sur des voies qui lui seront affectées et bénéficiera aux carrefours d'une priorité sur les véhicules particuliers.
- Des parcs relais seront créés aux deux extrémités de la ligne.
- Les stations seront également réaménagées pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ; en outre, le service à l'usager sera amélioré : information sur la ligne, affichage des temps d'attente, matériel roulant spécifique ...
- Cette opération s'accompagnera également d'une requalification des espaces publics traversés, d'une réorganisation du stationnement et d'une amélioration des cheminements piétons et cycles.

## Le calendrier de l'opération

Jun 2010 :	Un groupement de maître d'œuvre a été désigné afin de réaliser les études de conception.
Juillet à septembre 2010	Première phase d'études
Dernier trimestre 2010	A l'issue de la première phase d'étude, une concertation préalable sera organisée avec les élus et les acteurs locaux, afin de recueillir l'avis et les observations du public sur ce projet (usagers, riverains, commerçants...).
Début d'année 2011	Une deuxième phase d'étude démarrera
2 <sup>e</sup> semestre 2011	Elle sera suivie d'une enquête publique
Fin de l'année 2012	Démarrage des travaux (qui devraient durer 12 mois)
Fin de l'année 2013	Fin des travaux.

## Financement

### La candidature au deuxième appel à projets « Grenelle de l'environnement »

En mai 2010, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, a lancé un deuxième appel à projets au titre du Grenelle de l'environnement. Conformément aux orientations du deuxième appel à projets « Transports urbains », le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, entre l'université St Jérôme et le technopôle de Château-Gombert, contribue au développement du réseau des transports collectifs en site propre de Marseille. Il participe non seulement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre mais il favorise aussi le report modal de la voiture particulière vers les transports publics. Enfin, il constitue un moyen de lutter contre la congestion urbaine. La Communauté urbaine va déposer un dossier de candidature afin de recueillir une participation financière de l'Etat.

### Coût du projet

Le montant de l'opération s'élève à 40 000 000 € HT soit **47 840 000 € TTC**, dont 38 000 000 € HT pour les travaux et 2 000 000 € HT pour les études (hors acquisition du matériel roulant, acquisitions foncières et coût des travaux sur les dépôts).

L'objet du rapport DTUP 005-01/10/10 CC est de proposer l'approbation du lancement de la **concertation préalable** relative à la réalisation de la Ligne de BHNS entre le Château Gombert et l'université de Saint Jérôme.

## Développer les transports urbains et péri-urbains

Réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre entre Castellane et Luminy, Marseille 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements. Approbation du projet (Plan quinquennal d'investissement 2009/2013)

Dans le cadre de sa politique de développement des transports en commun, la Communauté urbaine a engagé des études techniques en vue d'améliorer le niveau de service de la ligne de bus n° 21 entre la place Castellane et le Campus de Luminy. En outre, dans le cadre du plan Campus, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est associée à la réponse des universités d'Aix-Marseille apportant ainsi une contribution déterminante sur le volet « transport en commun ».

Afin de créer cette ligne de BHNS, de multiples aménagements vont être réalisés (cf. caractéristiques du projet). L'objectif est de garantir un service de transport en commun performant qui réponde à l'attente des usagers : fréquence élevée, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés.

### Les enjeux

- **Améliorer la desserte Nord-Sud en transports en commun de Marseille**  
La création de cette ligne contribue à la constitution d'un axe Nord-Sud de transports en commun permettant le développement du réseau de transports urbains à moyen terme (horizon 2014).
- **Améliorer la desserte du pôle universitaire de Luminy**  
Etudiée dans le cadre des mesures d'accompagnement du plan Campus, cette ligne de BHNS a pour objectif d'améliorer la desserte de l'université, de la rapprocher du centre ville et d'offrir aux étudiants un meilleur service de transport en commun.
- **Requalifier les zones traversées**  
Le BHNS Castellane-Luminy s'accompagnera d'une réorganisation de certains espaces situés le long de l'itinéraire de la ligne. L'objectif est de conférer à l'ensemble du parcours du BHNS une certaine homogénéité et une meilleure lisibilité.
- **Favoriser l'utilisation des modes doux**  
La création du BHNS Castellane-Luminy est également l'occasion de créer des cheminements préférentiels et sécurisés pour les modes doux (exp. : trottoirs larges et aménagements cyclables). L'objectif est de faciliter les accès aux différents pôles de transport mais également de favoriser l'utilisation des modes doux entre les différents sites : pôle universitaire, Stade Vélodrome...
- **Garantir un service de qualité**  
L'efficacité, la régularité et le confort sont recherchés tant au niveau du matériel roulant, que des aménagements linéaires et du positionnement des stations.

### Les caractéristiques du projet

- Des études de faisabilité ont permis de définir plusieurs types d'insertion.
- Selon l'emprise disponible, un ou deux couloirs de bus en site propre seront créés afin de garantir la régularité du service.
- En outre, le BHNS bénéficiera d'une priorité aux carrefours.
- Les stations seront également réaménagées pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ; le service à l'usager sera amélioré : information sur la ligne, affichage des temps d'attente, matériel roulant spécifique...



## Le calendrier de l'opération

Les études de faisabilité menées ont abouti à l'élaboration d'un programme de maîtrise d'œuvre.

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <b>4<sup>e</sup> trimestre 2010</b> | Un appel d'offres sera lancé afin de désigner le groupement en charge des études de conception.                                  |
| <b>2011</b>                         | Phase de concertation publique. Après cette phase, les études techniques permettront de lancer une procédure d'enquête publique. |
| <b>Début 2013</b>                   | Prévisions pour le démarrage des travaux (ils devraient durer 12 mois).  |

## Le financement

### La candidature au deuxième appel à projets « Grenelle de l'environnement »

En mai 2010, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, a lancé un deuxième appel à projets au titre du Grenelle de l'environnement. Conformément aux orientations du deuxième appel à projets « Transports urbains », le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, entre la place Castellane et le campus de Luminy, contribue au développement du réseau des transports collectifs en site propre de Marseille. Il participe non seulement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre mais il favorise aussi le report modal de la voiture particulière vers les transports publics. Enfin, il constitue un moyen de lutter contre la congestion urbaine. La Communauté urbaine va déposer un dossier de candidature afin de recueillir une participation financière de l'Etat.

### Coût du projet

Le montant de l'opération s'élève à 46 000 000 € HT soit **55 016 000 € TTC**, dont 43 000 000 € HT pour les travaux et 3 000 000 € HT pour les études (hors acquisition du matériel roulant, acquisitions foncières et coût des travaux sur les dépôts).



## Développer les transports urbains et péri-urbains

### Opération de prolongement de la ligne 2 du métro entre Bougainville et Capitaine Gèze, et création d'un pôle d'échanges – Approbation du programme et lancement de la concertation préalable (Plan quinquennal d'investissement 2009/2013)

Dans le cadre du plan quinquennal d'investissement 2009-2013 voté par le Conseil général des Bouches-du-Rhône, qui développe un partenariat étroit avec les intercommunalités contribuant notamment au développement de projets de transports collectifs, la Communauté urbaine a décidé la réalisation de l'extension du réseau de Métro depuis la station Bougainville jusqu'au boulevard Capitaine Gèze sur lequel sera créée une station supplémentaire. Ce prolongement sera accompagné de la création d'un pôle d'échanges et d'un parc relais en liaison directe avec la station.

Par délibération du 26 juin 2010 (n° DTUP 003-2157/10/CC), le Conseil de Communauté a approuvé une affectation de 80 000 000 € d'Autorisation de Programme (AP) pour cette opération et autorisé le lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre sur le fondement du pré-programme. Le rapport n° DTUP 006-01/10/10 CC, présenté le 1<sup>er</sup> octobre 2010 au Conseil, soumet à son approbation la synthèse du programme de l'opération.

Ce programme s'inscrit dans un objectif d'intermodalité volontariste (Métro, TGV, TER, réseau de cars interurbains et internationaux, réseau urbain de Marseille, tramway) et devrait permettre d'utiliser certaines voies d'accès au dépôt de ZOCCOLA pour optimiser les infrastructures existantes. Développé en partenariat avec l'équipe en charge du projet d'urbanisme d'Euroméditerranée 2, pour favoriser la cohérence globale, il prévoit :

- le prolongement de 900 m environ entre la station Bougainville terminus de la ligne 2 actuelle et le boulevard de Capitaine Gèze. Il est prévu la création d'une nouvelle station dont les quais seront implantés vers le nord de manière à rapprocher la station de la place projetée par l'équipe d'urbaniste d'Euroméditerranée 2 au niveau du carrefour Odde – Capitaine Gèze, tout en permettant une desserte optimale du mail piétons.
- la création d'un pôle d'échanges multimodal regroupant, à terme, autour de la station de métro, les bus urbains, les cars interurbains et un parc relais.

## Financement

L'enveloppe financière provisoire affectée aux travaux de cette opération (métro et pôle d'échanges) est évaluée à **55 000 000 € HT**.

Outre la participation au financement du Conseil général des Bouches-du-Rhône au titre du Plan quinquennal, l'aide financière du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, sera également sollicitée.

Enfin, l'opération de prolongement de la ligne 2 du métro vers Capitaine Gèze a été déclarée éligible au titre du premier appel à projets « Transports » lancé dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et a reçu une aide financière de 3 600 000 € (dont 460 000 € accordés au titre de la « Dynamique Espoir Banlieues »).



Un financement complémentaire de l'Etat sera sollicité pour l'ouvrage du pôle d'échanges, en lien avec le projet de réalisation d'une ligne de BHNS entre la station de métro de Bougainville et Saint Antoine (Vallon des Tuves), dans le cadre d'une candidature au deuxième appel à projets « Transports » lancé par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer au titre du « Grenelle de l'Environnement ».

Le rapport n° DTUP 007-01/10/2010 CC a pour objet de permettre le lancement et la détermination des modalités de la concertation préalable prévue par la réglementation en vigueur avec les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.



## Développer l'économie et servir l'emploi

### Approbation de la participation de Marseille Provence Métropole au Plan Stratégique à Long Terme du Domaine des Industries et des Activités Maritimes de la Ciotat et de la transformation de la Sémidep en Société Publique Locale

#### Marseille Provence Métropole va participer à hauteur de 5 M€ au financement de ce grand projet.

La reconversion du site des chantiers navals de La Ciotat est bien engagée. Les plates-formes de maintenance et de réparation des navires de plaisance sont opérationnelles depuis 2007, pour la grande plaisance et 2009, pour la moyenne plaisance. Désormais le Domaine des Industries et des Activités Maritimes de La Ciotat dispose d'un ensemble d'équipements neufs capables de mettre à terre ou à l'eau tout type de navire jusqu'à 80 mètres linéaire et 2.000 tonnes : en 2009, 502 navires ont été accueillis sur le site, dont 225 mises à sec.

En l'espace de 13 années, la Sémidep Ciotat a réussi à transformer le site, avec l'appui des collectivités territoriales et en partenariat avec Monaco Marine et Composite Works, 2 acteurs privés : 30,5 M€ d'investissements cumulés, 24 entreprises implantées avec un chiffre d'affaires estimé de 50 M€, plus de 500 emplois.

Le bilan économique de la Sémidep est positif : chiffre d'affaires (Délégation de Service Public seule) de 5,1 M€, résultat économique positif depuis 2001 (y compris 2009), capacité d'autofinancement cumulé de 6,1 M€ fin 2009, 30 collaborateurs (2 embauches en 2009).

Les partenaires historiques de ce programme de développement, dont MPM, estiment qu'il est indispensable de garder l'avantage acquis sur les ports espagnols et italiens et qu'il est nécessaire de poursuivre et d'intensifier l'investissement sur le site du DIAM : disposer d'immobilier pour accueillir plus d'entreprises et d'emplois, de renforcer les infrastructures portuaires pour accueillir plus de yachts et d'activité et de requalifier le Port-Vieux.

*L'objectif est d'atteindre un potentiel de 1.000 emplois et un chiffre d'affaires de 100 M€.*

#### Un plan stratégique à long terme

Un programme de 43,030 M€. Il porte notamment sur la sécurisation et la reconversion de la grande forme : 18,4 M€ avec la réfection du bateau porte et la construction d'une porte supplémentaire afin de réduire à la demande la mise en cale sèche. Il porte sur la réhabilitation et la construction de 36.000 m<sup>2</sup> de locaux pour accueillir de nouvelles entreprises...

**Ce programme sera financé par les collectivités pour 18,4 M€, par l'emprunt pour 11,1 M€, des participations privées de 8,6 M€ et le reste par autofinancement. Ce plan stratégique s'ajoute au programme de travaux courants d'un montant de 74 M€.**



## Une modification des statuts de la Sémidep Ciotat en Société Publique Locale

Lors des travaux préparatoires du Plan à Long Terme, il est apparu nécessaire de prolonger le contrat de concession (qui se termine fin 2016) de la Sémidep Ciotat jusqu'en 2036, période nécessaire pour amortir la totalité des investissements.

La prolongation, pour une durée de 20 ans, du contrat de concession actuel étant impossible juridiquement, il a été décidé de transformer le statut de société anonyme d'économie mixte locale de la Sémidep Ciotat en Société Publique Locale (SPL loi n° 2010-559 du 28 mai 2010), structure à qui sera confié un nouveau contrat de concession adapté aux objectifs du plan de développement.

## L'augmentation du capital de SPL Sémidep

Afin de préserver à la fois la bonne capacité d'autofinancement de la Sémidep et d'écrêter les besoins de trésorerie engendrés dans sa comptabilité par le Plan à Long Terme, il est nécessaire de procéder à une **augmentation de capital à hauteur de 2 M€, pour le porter à 14,9 M€**. **Cet effort financier est supporté par les collectivités territoriales partenaires.**

## Participation de MPM au financement de ce grand projet

**MPM va participer à hauteur de 5 M€ se répartissant en 100.000 € pour l'augmentation de capital et 4,9 M€ dans le programme d'investissement.**

Il est proposé au Conseil d'octobre, d'approuver le Plan à Long Terme d'un montant de 43 M € et le principe d'une participation de MPM sous forme de subvention d'équipement à hauteur de 4,9 M€, d'approuver la modification des statuts de la Sémidep Ciotat suite au passage en SPL Sémidep, d'approuver le principe d'une prise de participation au capital de la SPL Sémidep à hauteur de 100.000 € dans le cadre de la mise en œuvre du Plan à Long Terme.



## Relations extérieures

### Coopération décentralisée dans le domaine de l'eau et de l'assainissement – Mise en œuvre de la loi n°2005-95 du 9 février 2005 dite Loi Oudin-Santini

**Le manque d'accès à l'eau et à l'assainissement est la première cause de mortalité au monde. Aujourd'hui, 1,1 milliard d'êtres humains sont privés d'un accès convenable à l'eau potable et 2,6 milliards ne disposent pas d'assainissement. Autour de tels enjeux et dans un contexte mondial de lutte contre la pauvreté, MPM a décidé, par le biais du dispositif légal dit « Loi Oudin », d'apporter sa contribution en termes de coopération décentralisée.**

En effet, face à cette situation de pénurie, majorée par la croissance démographique qui affecte les zones concernées, l'Assemblée générale de l'ONU a reconnu mercredi 28 juillet 2010 « l'accès à une eau de qualité et à des installations sanitaires comme un droit humain ». Par ailleurs, la loi n°2005-95 dite « loi Oudin-Santini, autorise précisément les collectivités territoriales (communes, EPCI, syndicats), chargées des services publics d'eau et d'assainissement, à mener dans ces domaines des actions de coopération avec les collectivités territoriales étrangères, des actions d'aide d'urgence et des actions de solidarité internationale, cela dans la limite de 1% des ressources affectées à ces services. C'est dans ce cadre que la volonté de mobilisation de MPM a pu s'exprimer.

### Le dispositif d'aide choisi par MPM

Ainsi, MPM propose de délibérer sur un dispositif cadre qui prévoit d'affecter annuellement **0.5% de ses recettes propres en eau et en assainissement** à des projets de développement, tout en permettant une coalition très large des partenaires institutionnels.

**C'est un dispositif « ouvert »** - Les projets financés pourront être proposés par les communes de l'ensemble du territoire mais également par l'ensemble des acteurs publics et privés qui œuvrent pour le développement en matière d'eau et d'assainissement. Au-delà de l'instruction des projets, ces différents acteurs pourront, bien évidemment, être aussi co-financiers.

**C'est un dispositif juridiquement encadré** - Les projets feront l'objet d'une instruction et délibération spécifiques et validées par une Commission d'élus dédiée. Ils seront accompagnés par un partenaire reconnu par le Ministère des Affaires Etrangères, dans le respect des engagements internationaux pris par la France.

Enfin, ce dispositif se veut réellement efficient avec un périmètre d'intervention conséquent - Tunisie, Algérie, Maroc, Sénégal, Mali, Niger, Nigéria, Guinée, Burkina Faso, Ghana, Liban, Palestine – ainsi qu'un contrôle effectif des actions menées. Il permet en effet un suivi technique, administratif et financier des projets incluant un travail de coordination avec les partenaires pour une action efficace et cohérente.





## Une agglomération éco-responsable

### Acquisition de corbeilles et pièces détachées - Approbation et affectation de la revalorisation de l'autorisation de programme

Marseille Provence Métropole dispose sur son territoire communautaire de 4 490 corbeilles à papier. Le parc est composé de 4 252 corbeilles de type Vigipirate et de 238 corbeilles esthétiques.

Ces équipements ont été acquis dans le cadre d'une opération pluriannuelle 2008-2011 d'un montant de 610 000 € TTC. Cette opération permet de se doter de corbeilles de tous types ainsi que de pièces détachées.

Un effort conséquent a été réalisé en 2008 et 2009 et a permis un important développement du parc de corbeilles, en adéquation avec les attentes de la population. Les investissements se sont élevés à 523 000 €, ramenant le disponible sur l'autorisation de programme (AP) existant à 87 000 € (vs 260 000 prévus). Afin de poursuivre cet effort d'équipement en 2010, une revalorisation de 220 000 € a été votée au Budget prévisionnel 2010 et affectée en juin 2010, portant l'AP globale de l'opération à 830 000 €.

Il convient aujourd'hui d'augmenter cette autorisation de programme pour l'année 2011 d'un montant supplémentaire de 418 000 €, portant **l'AP globale de l'opération à 1 248 000 euros** et de déterminer les crédits de paiement correspondant à chaque année budgétaire.

Pour la réalisation de cette opération, Marseille Provence Métropole sollicitera des aides financières auprès de l'Europe, de l'Etat, du Conseil régional PACA, du Conseil général des Bouches-du-Rhône, de l'ADEME, de l'Agence de l'eau, des communes membres de Marseille Provence Métropole, ainsi qu'auprès de tout autre organisme susceptible d'apporter sa contribution.





## Une agglomération éco-responsable

### Acquisition de véhicules et engins destinés à la collecte des déchets et à la propreté des espaces communautaires - Demande de subventions

La Communauté urbaine a en charge la collecte des déchets ménagers et l'entretien des espaces communautaires. A cet effet, Marseille Provence Métropole a inscrit à son Budget d'investissement les deux opérations délibérées lors du Conseil de Communauté du 30 mars 2006 : acquisition de bennes à ordures ménagères et de matériels pour la propreté des espaces communautaires.

Chaque année, le parc des véhicules et engins est en partie renouvelé et complété par des matériels plus performants techniquement, et surtout moins polluants. Le critère environnemental - nuisances sonores et atmosphériques - est pris en compte dans le choix des matériels dans les marchés d'acquisition.

Ces acquisitions étant susceptibles d'être éligibles à subvention, il est donc proposé au Conseil d'approuver les demandes de subvention relatives à la fourniture et la livraison des véhicules et engins destinés à la collecte des déchets et à la propreté des espaces communautaires. Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône a décidé, dans cadre du Plan Quinquennal d'Investissement 2009/2013, d'apporter une aide financière pour des projets visant l'amélioration de la propreté. D'autres partenaires pourront être sollicités, notamment l'ADEME dans les projets concernant la collecte et la propreté des espaces.





## Une agglomération éco-responsable

### Acquisition et travaux de colonnes enterrées pour résidus urbains - Demande de subventions

Dans le cadre des compétences qui lui sont dévolues, la Communauté Urbaine a en charge la collecte des déchets ménagers et assimilés. En 2009<sup>2</sup>, il a été proposé de mettre en place des « ascenseurs enterrés pour bacs roulants pour déchets ménagers ou assimilables » afin de tester l'impact de ces équipements sur la voirie et sur le dispositif de collecte et propreté.

Décidée dans le cadre de l'amélioration du cadre de vie et de l'optimisation des collectes, il a été donc décidé de mener une opération test. Deux procédures ont été lancées, afin d'acquérir des conteneurs enterrés et des ascenseurs à déchets. Ce dispositif doit permettre d'évaluer :

- La faisabilité technique de mise en œuvre d'équipement enterré en milieu urbain (difficulté/facilités),
- l'intégration dans l'espace (travaux), la maintenance de l'équipement,
- les coûts de collecte,
- La réceptivité des usagers (le taux d'utilisation et de satisfactions),
- l'impact sur la propreté autour des points aménagés (moins de dépôts sauvages).

Ces acquisitions étant susceptibles d'être éligibles à subvention, il est proposé au Conseil de Communauté d'approuver les demandes de subventions relatives à l'acquisition et aux travaux de colonnes enterrées pour résidus urbains. Dans le cadre de la convention cadre du Conseil général des Bouches-du-Rhône et de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, il a été décidé de présenter une demande de subvention du projet.

<sup>2</sup> opération délibérée lors du Conseil de Communauté du 22 juin 2009, inscrite au budget d'investissement



## Voirie et signalisation

### Requalification des espaces publics du centre ancien de Marignane – Lancement de l'enquête publique au titre du Code de l'Environnement

**La commune de Marignane, en coordination avec ses différents partenaires dont MPM, s'est engagée dans une requalification en profondeur de son centre ville.** L'enjeu porte sur la revitalisation des quartiers centraux et la reconquête du centre historique.

La stratégie déployée s'articule autour d'un programme d'actions ambitieux : rénovation de l'habitat, réhabilitation des espaces publics, redynamisation des commerces. De nombreux dispositifs seront mis en œuvre (OPAH, OPAH-RU, FISAC, etc.) afin de répondre aux objectifs.

Le projet d'ensemble a été retenu au titre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD – dispositif piloté par l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) et l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH) et se verra ainsi doté d'aides financières conséquentes, attribuées aux porteurs de projets dont MPM.

**S'agissant du volet « Espaces publics », deux opérations sont programmées à ce jour par MPM :**

- la requalification des VRD du centre ancien intra muros
- l'aménagement des rues de la ceinture du centre ancien : Cours Mirabeau, rue Jean Jaurès nord et les rues du bouclage au sud (Foch, Esmieu, place Camille Desmoulins, etc.)

**Le parti d'aménagement des voiries du centre ancien a été approuvé par la Commune et MPM en avril 2010.**

**Les objectifs de revitalisation sont triples :**

Travailler sur la perception des espaces :

- scénographier son histoire et ses limites ;
- distinguer les entrées, les portes, les cheminements ;
- révéler et informer les points d'intérêts ;
- donner un visage aux places disparues ou créées.

Travailler sur les règles de circulation :

- définir une circulation simple, fonctionnelle et encadrée ;
- revoir le partage de l'espace entre véhicules et piétons ;
- diriger de manière efficace et ludique ;
- organiser le stationnement en fonction des besoins.

Composer des espaces en fonction des usages connus et des animations souhaitées :

- ajuster les aménagements aux besoins des lieux et des habitants ;
- anticiper/favoriser la mise en place des commerces (terrasses...) ;
- composer des espaces favorisant l'appropriation par tous et multifonctionnels (marché, expositions, concert...).



**Le coût prévisionnel de travaux s'établit à 5 359 044 € hors taxes**, dont 4 136 256 € HT à la charge de MPM, le complément étant à la charge de la Commune.

Les aménagements projetés ont un coût supérieur au seuil de 1 900 000 €, et viendront étendre les terrains d'assiette des ouvrages existants. Il appartient donc au maître d'ouvrage, en application du Code de l'Environnement, de conduire une enquête publique dite « Loi Bouchardeau ».

Après le lancement de l'enquête publique par l'autorité compétente (Préfet), un Commissaire Enquêteur sera désigné. La durée de l'enquête publique sera de un mois, pendant lequel le Commissaire Enquêteur recueillera les observations du public sur le projet. Une étude d'impact a été réalisée et sera tenue à la disposition du public.

Les conclusions du Commissaire Enquêteur et l'avis de l'autorité compétente sur le projet conditionne la poursuite de l'opération.

