

Conseil de Communauté

Vendredi 10 décembre 2010

Sommaire

Fiches Presse et rapports correspondants

Fonctionnement de la Communauté urbaine

- Délégation de Service Public portant sur la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation du centre de traitement multifilières des déchets ménagers et assimilés. Approbation de l'avenant n°2.
- Approbation de mesures en faveur des usagers dans le domaine de l'accès à l'eau potable

Développer les transports urbains et périurbains

- Approbation du contrat d'obligation de service public pour l'exploitation des services de transport public urbain de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole avec la Régie des Transports de Marseille.
- Réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Castellane et Luminy à Marseille (8^e et 9^e arrondissements) – Lancement de la concertation préalable (Plan quinquennal d'investissement 2009/2013).
- Affectation des lignes départementales et mise en œuvre de l'équipement billettique de type Transpass sur la nouvelle ligne départementale L240 entre Aubagne et Marseille – Approbation d'une convention avec le Conseil Général des Bouches du Rhône.

Rénover et construire une ville solidaire

- Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole – Bilan de la 4^e année (2009) et lancement de la démarche de révision.

Voirie et signalisation

- Engagement communautaire pour le Centre-Ville – Lancement de la concertation préalable à la semi-piétonisation du Vieux-Port à Marseille (Plan quinquennal d'investissement).
- Création du Boulevard Urbain Sud à Marseille (8^e et 9^e arrondissements) – Lancement de la concertation préalable

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

Délégation de Service Public portant sur la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation du centre de traitement multifilières des déchets ménagers et assimilés. Approbation de l'avenant n°2

Historique

Le 1^{er} décembre a eu lieu la **mise en exploitation** de l'usine telle que prévue dans l'article 16.2 de la DSP approuvée par le conseil communautaire le 13 mai 2005. Il a été constaté que les conditions nécessaires pour que la fin de MSI puisse être prononcée sont réunies. **En application des dispositions contractuelles de la Délégation de service public (articles 17 et suivant ; article 39) ainsi que du crédit-bail immobilier, annexé au contrat de DSP, à la date contractuelle de fin de MSI, il convient de procéder à un certain nombre d'ajustements.**

Présentation

Le présent rapport a pour objet de procéder à un certain nombre d'ajustements en application des dispositions contractuelles :

- 1/ ajuster et figer à la date de fin de Mise en Service Industriel les éléments relatifs au préfinancement et au financement du projet, ainsi qu'au calcul de la redevance financière, en exécution de l'article 17 de la délégation de service public
 - le montant des investissements est proposé à l'ajustement définitif par le délégataire, exception faite des éléments de réclamation déposée par le délégataire en date du 8 août 2009 auprès du délégant en cours d'expertises par le tribunal administratif compétent conformément aux articles 17.1.1 et 17.1.2.1;
 - les prix au fil de l'eau sont actualisés conformément à l'article 17.1.2 de la DSP ;
 - le montant des fonds propres est ajusté conformément à l'article 17.1.2.2 ;
 - le montant à financer est déterminé et actualisé conformément aux articles 17.1.2 et 17.1.3 et à l'article 13.1.2 du contrat de crédit bail annexé à la délégation de service public ;
 - le montant définitif de l'annuité financière est figé de manière définitive conformément à l'article 17.2.2 ;
- 2/ mettre à jour la formule d'indexation de la rémunération du délégataire afin d'y inclure des indices en vigueur, en application de l'article 39 §5 de la délégation de service public ;
- 3/ procéder à la révision de la rémunération du délégataire en application de l'article 39 §7 de la délégation de service public en raison de l'entrée en vigueur de deux nouvelles taxes créées postérieurement à l'entrée en vigueur de la délégation de service public par la loi de finances pour 2006 (taxe communale) et la loi de finances pour 2009 (TGAP incinération) ;
- 4/ mettre à jour la rédaction actuelle de l'article 35 de la délégation de service public au regard de la substitution de la taxe professionnelle par la contribution économique territoriale ;
- 5/ préciser ou apporter des ajustements techniques à la délégation de service public ;
- 6/ clarifier les dispositions déjà prévues dans la rédaction actuelle relatives à la détermination du « mois zéro » en phases 2 et 3 de la MSI.

Au final, c'est une économie de 16 497 896,86 € sur 20 ans réalisée par MPM par rapport à l'application des conditions fixées par le contrat initial.

Fonctionnement de la Communauté urbaine

Approbation de mesures en faveur des usagers dans le domaine de l'accès à l'eau potable

Le Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, sur proposition du Commissaire Rapporteur, propose au Conseil de Communauté d'adopter des mesures en faveur des usagers du service de l'eau. La première consiste à **réduire le prix de l'eau de 5% du tarif appliqué aux usagers « particuliers » sur le prix du m³** par rapport à celui prévu au 1^{er} janvier 2011. Le m³ passe ainsi de 3.3148 € à 3.15 € TTC.

Cette mesure représente une diminution de recettes du service public de l'eau de 23.62 millions d'euros sur 3 ans. La moitié environ de ce montant correspond à une baisse de la rémunération du délégataire de 11 millions d'euros sur 3 ans, ce qui correspond pour lui à 7.8% de sa rémunération. L'autre moitié, soit 12.62 millions d'euros, correspond à l'adaptation de la programmation des travaux à la charge du délégataire qui génère une économie, dont l'utilisateur peut, d'ores et déjà bénéficier, sans porter atteinte à la qualité du service.

Ces dispositions s'inscrivent dans le cadre des opérations de préparation de la fin du contrat qui permettent d'établir un bilan technique et financier de la délégation de service public actuelle.

Par ailleurs, il est envisagé de mettre en œuvre, dès 2011, différentes mesures d'aides aux usagers du service public de l'eau qui seront appliquées par le délégataire sous le contrôle de MPM :

- un système d'aide pour les familles en difficulté afin de garantir en toutes circonstances leur accès à l'eau potable.
- mise en place d'« hydro-parcours » via des programmes pédagogiques de sensibilisation aux problèmes d'environnement et d'approvisionnement en eau.
- Renforcement des mesures permettant d'améliorer la qualité et le contrôle des eaux de baignade.

La production et la distribution de l'eau sur le territoire de la Commune de Marseille et de quatre autres communes limitrophes (Contrat dit du Canal de Marseille) sont confiées à la Société des Eaux de Marseille (SEM) par un contrat de délégation de service public depuis le 29 juin 1960. Ce contrat expire le 31 décembre 2013.





Développer les transports urbains et péri-urbains

Approbation du contrat d'obligation de service public pour l'exploitation des services de transport public urbain de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole avec la Régie des Transports de Marseille

Le premier contrat entre la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et la Régie des Transports de Marseille a été signé le 29 décembre 2006, pour une durée de 4 ans. Il avait pour objectif de mieux maîtriser le coût pour la collectivité et de définir plus clairement les droits et obligations des deux parties.

L'expérience a été jugée concluante, en particulier dans le domaine financier où l'évolution de la contribution financière de la communauté urbaine a été conforme aux engagements contractuels. L'objectif de maîtrise des coûts a donc été atteint.

Aujourd'hui, le nouveau contrat, qui intègre toutes les prescriptions de la réglementation européenne en matière d'Obligation de Service Public, est établi pour une durée plus classique de 8 ans, qui donne à MPM comme à la RTM une meilleure visibilité.

Il concerne l'ensemble du réseau du métro, du tramway et des bus, ainsi que les parkings relais. La mission de la RTM est par ailleurs élargie au transport des Personnes handicapées à Mobilité Réduite (PMR) sur l'ensemble du territoire communautaire¹, suite à la décision de MPM de mettre fin par anticipation à la délégation de service publique passée avec Handi'Lib.

Ce nouveau contrat d'exploitation s'inscrit également dans le contexte de la **création d'un budget annexe transport**. Désormais, les recettes des réseaux deviennent la propriété de MPM.

Au plan financier, le coût d'exploitation du réseau au kilomètre est inchangé par rapport au contrat actuel. Ainsi, à offre de kilométrique et de service constante, la participation financière de MPM reste au même niveau que précédemment.

Enfin, ce contrat rationalise la relation entre MPM et la RTM dans le domaine de la gestion des infrastructures dédiées au transport collectif et donne une parfaite visibilité des investissements nécessaires au fonctionnement du réseau. En clarifiant les mécanismes liés à l'évolution des prestations demandées à la RTM, il permettra aussi de mieux maîtriser l'offre de service transport.

Enfin, il prévoit une rencontre à mi-parcours qui doit permettre de tirer le bilan des quatre premières années de vie du contrat et de procéder, s'il y a lieu, aux adaptations souhaitables.

En bref

- Une réorganisation des relations contractuelles
- Une plus grande visibilité sur l'offre transport
- Une gestion financière conforme aux prescriptions réglementaires
- ⇒ maîtrise des coûts

¹ Cette nouvelle activité débutera le 1^{er} avril 2011. Le contenu précis de la prestation sera défini dans un avenant après concertation avec les associations et présentation à la Commission d'Accessibilité.







Développer les transports urbains et péri-urbains

Réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Castellane et Luminy à Marseille (8^e et 9^e arrondissements) – Lancement de la concertation préalable (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 une ligne de Bus à haut Niveau de Service (BHNS), des aménagements vont être réalisés dans le but 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 (cf. dossier de presse du Conseil communautaire du 1^{er} octobre 2010 sur le site internet de MPM).

La concertation publique

La concertation préalable du public, conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, a pour objectifs de présenter les principales caractéristiques du projet en cours de réflexion, de recueillir les avis des riverains, des usagers et de toute personne concernée. Il est aujourd'hui proposé que la concertation concernant la ligne BHNS entre la place Castellane et le campus de Luminy ait lieu dans le courant du 1^{er} semestre 2011 en mairies des 4^e et 5^e secteurs (6^e, 8^e, 9^e et 10^e arrondissements).

Pour mémoire

Les enjeux sont multiples ; conformément à l'objectif affiché de la Communauté urbaine de favoriser l'utilisation des modes doux il s'agit d'abord d'améliorer la desserte Nord-Sud en transports en commun de Marseille et celle du pôle universitaire de Luminy. Grâce à cette opération, les zones traversées seront requalifiées.

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'utilisateur sera amélioré (information sur la ligne, affichage des temps d'attente, matériel roulant spécifique ...).

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

Des études de faisabilité ont été menées ; elles ont abouti à l'élaboration d'un programme de maîtrise d'œuvre. Un appel d'offres sera lancé au 4^e trimestre 2010 afin de désigner le groupement en charge des études de conception. Après la phase de concertation publique organisée en 2011, les études techniques permettront de lancer une procédure d'enquête publique. Le démarrage des travaux est prévu pour le 2^e semestre 2013.







Développer les transports urbains et péri-urbains

Affrètement des lignes départementales et mise en œuvre de l'équipement billettique de type TRANSPASS sur la nouvelle ligne départementale L240 entre Aubagne et Marseille – Approbation d'une convention avec le Conseil général des Bouches-du-Rhône

MPM et le Conseil général des Bouches-du-Rhône souhaitent pérenniser et amplifier leurs actions de développement de l'intermodalité et de complémentarité entre les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains pour offrir un meilleur service aux usagers.

Dans cet esprit, la présente convention définit deux nouvelles actions en faveur de l'inter modalité :

- L'affrètement des lignes départementales sur le territoire de MPM telles que les lignes Aix-Marseille par RN et L240
- La mise en œuvre de l'équipement billettique de type TRANSPASS sur la nouvelle ligne départementale L240 entre Aubagne et Marseille.

Les usagers titulaires d'un titre TRANSPASS auront ainsi la possibilité d'emprunter les lignes départementales Aix-Marseille et L240 et de voyager au tarif de la RTM sur la partie de la ligne traversant le territoire communautaire par une simple validation de leur titre à bord des autocars du CG13.

A partir du 1er janvier 2011 la ligne 40 exploitée par la RTM s'arrêtera à l'arrêt "La Solitude". Cette desserte sera assurée tous les jours de 4h15 à 21h25 toutes les 12/13 minutes en heure de pointe et complété par la ligne 540 jusqu'à 0h45.

En complément, la ligne 240 exploitée par Cartreize partira du métro "La Fourragère", en passant par le tramway "Les Caillois", le centre commercial "La Valentine", pour finir au "Pole d'échange d'Aubagne". Cette desserte sera assurée tous les jours de 5h20 à 20h45 toutes les 15 minutes en heures de pointe.

La complémentarité de ces lignes, et la possibilité d'utiliser les lignes du département sur les communes desservies par la RTM avec un titre TRANSPASS, favorisera l'usage des transports en commun sur notre territoire.

Le saviez-vous ?

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et le Conseil général des Bouches-du-Rhône se sont accordés depuis 2002 pour mettre en œuvre la tarification combinée entre le réseau interurbain départemental et les réseaux urbains communautaires.







Rénover et construire une ville solidaire

Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole – Bilan de la 4^e année (2009) et lancement de la démarche de révision

Les objectifs du PLH de l'année 2009, correspondant à une production de logements de 6 000 par an, sont tenus et se répartissent comme suit :

- 5 000 sur le bassin Centre (dont 1 000 sociaux),
- 500 sur le bassin Est (dont 100 sociaux)
- 500 sur le bassin Ouest (dont 100 sociaux).

Les autorisations de construire en 2009 sont équivalentes au niveau de 2008, soit 7 200 logements (source SITADEL).

Bassin Centre

- 3 800 logements privés neufs ont été vendus dans des programmes collectifs et individuels de 5 logements et plus (source OIP) (contre 2 200 en 2008)
- 1 713 logements sociaux financés (contre 1 524 en 2008).

Bassin Est

- 600 logements privés neufs ont été vendus dans des programmes collectifs et individuels de 5 logements et plus (source OIP) (contre 450 en 2008)
- 234 logements sociaux financés (contre 277 en 2008).

Bassin Ouest

- 130 logements privés neufs ont été vendus dans des programmes collectifs et individuels de 5 logements et plus (source OIP) (contre 190 en 2008)
- 232 logements sociaux financés (contre 81 en 2008).

L'analyse de l'ensemble de ces données permet de penser que, si le rythme de production des logements privés neufs s'est assagi depuis l'embellie connue en 2006, la production de logements sociaux a connu une année exceptionnelle, avec la délivrance de 1 210 PLUS et PLAI et de 546 agréments PLS auxquels s'ajoutent 223 agréments Foncière Logement, ainsi que le conventionnement de 200 logements privés avec l'Anah.

Les résultats en matière de financement et d'agrément de logements sociaux sont les meilleurs depuis 2006, à la fois en quantité et en qualité. En effet,

- les communes de MPM s'engagent plus fortement qu'en 2006,
- la proportion de PLUS et PLAI augmente,
- 94% concernent du logement neuf, 6% de l'acquisition-amélioration,
- les livraisons augmentent fortement.



■ La démarche de révision

Dans la mesure où le PLH de MPM a été adopté le 26 juin 2006 pour une durée de six ans, et qu'il faut deux ans pour préparer un nouveau PLH, MPM s'engage aujourd'hui dans la révision du document initial. Cette démarche va tenir compte de plusieurs facteurs :

- une analyse actualisée du contexte des marchés du logement pour réajuster les objectifs de production,
- l'avancée du Schéma de Cohérence Territoriale SCOT qui fixe à l'horizon de 20 ans un objectif d'accueil de 80 à 100 000 habitants supplémentaires dont les orientations s'imposent au futur PLH,
- les lois (la loi Boutin du 25 mars 2009 et celle dite « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010) qui modifient fortement la conception d'un PLH en exigeant qu'il intègre les problématiques des Plans Locaux d'Urbanisme et du Plan de Déplacements Urbains dans une perspective de développement durable et de lutte contre l'étalement urbain.

Enfin, pour Marseille, l'Etat exige désormais que soient définis « l'équilibre et la mixité sociale à l'arrondissement », ce qui est conforme au Code de la Construction et de l'Habitation pour les PLH concernant Paris, Lyon et Marseille.

Pour élaborer le nouveau PLH, il est proposé de reconduire le comité de pilotage actuel, dont la composition resserrée a permis d'associer les partenaires indispensables à son élaboration et à sa conduite dans le temps, à savoir :

sous l'autorité du Président – ou de son représentant - :

- les représentants de l'Etat,
- le maire de chacune des 18 communes membres de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole,
- un représentant du Conseil régional,
- un représentant du Conseil général,
- un représentant de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix,
- un représentant de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile,
- un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille,
- un représentant de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Pour mémoire

Le PLH de Marseille Provence Métropole 2006-2011 a été adopté par le Conseil de Communauté le 26 juin 2006. Il traite de la politique de l'habitat à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, que ce soit à l'initiative des communes, de la Communauté urbaine, de l'Etat, des autres acteurs de l'habitat, avec des objectifs partagés et dans une cohérence d'ensemble. L'habitat est une compétence dont la Communauté urbaine n'a pas l'exclusivité ; si elle a la responsabilité de la définition du « projet commun de développement urbain et d'aménagement de son territoire », les communes membres restent au cœur de la production de logements.

Afin de permettre aux ménages dans un contexte de marché immobilier tendu de s'inscrire dans un parcours résidentiel, ce document vise plusieurs objectifs, parmi lesquels une relance forte de la construction neuve et de la réhabilitation, une orientation qualitative de l'offre et le développement du logement social et sa répartition équilibrée sur le territoire.

La Communauté urbaine s'est engagée à produire 6 000 logements annuels sur le territoire communautaire. Sur l'ensemble de la production et sur la durée du PLH, la Communauté urbaine entend réaliser 20% de logements sociaux, soit 1 200 par an sur l'ensemble des programmes de construction réalisés dans les 18 communes.



Voirie et signalisation

Engagement communautaire pour le Centre-Ville – Lancement de la concertation préalable à la semi-piétonisation du Vieux-Port à Marseille (Plan quinquennal d'investissement)

Par délibérations des 9 et 19 février 2009, la Ville de Marseille et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ont décidé d'un engagement renforcé pour le Centre-Ville de Marseille.

Dans la perspective de « Marseille Provence 2013 Capitale Européenne de la Culture », une première phase opérationnelle d'aménagement autour du Vieux Port est lancée avec la désignation, en novembre 2010, du groupement de maîtrise d'œuvre DESVIGNE Paysagiste/ FOSTER / TANGRAM Architectes / INGEROP Conseil et Ingénierie. La notification du marché et le démarrage des études de maîtrise d'œuvre sont prévus courant décembre 2010.

Avec pour objectif un renforcement de l'attractivité du centre-ville, le projet de semi-piétonisation du Vieux-Port vise à réduire l'importance de la voiture sur les quais et à restituer l'espace ainsi gagné aux piétons et aux modes de déplacement doux.

Ce projet permettra également de retrouver des espaces publics de qualité comme lieux de vie et sites de grands événements en vue d'accueillir notamment les manifestations liées à l'échéance de 2013 où Marseille sera Capitale Européenne de la Culture.

Compte-tenu du site et de la nature de l'opération, le Code de l'Urbanisme impose la réalisation d'une concertation afin d'associer au projet les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, l'objectif étant de recueillir leurs remarques et suggestions avant l'achèvement des études et le lancement de la procédure d'enquête publique.

Au regard de l'avancement de l'opération, il incombe au maître d'ouvrage de l'opération d'approuver d'ores et déjà les modalités de cette concertation à savoir la tenue d'au moins quatre réunions publiques, dont une réunion de lancement et l'organisation de trois expositions qui se dérouleront sur le périmètre de l'opération.

Ces réunions et expositions seront annoncées par voie de presse et utiliseront comme support, outre le dossier de concertation, des panneaux de présentation, une plaquette et un film court métrage.

Les avis et observations du public recueillis sur le registre laissé sur les lieux d'exposition conduiront à l'établissement d'un bilan de la concertation qui devra être soumis à l'approbation du Conseil de Communauté.







Voirie et signalisation

Création du Boulevard Urbain Sud à Marseille (8^e et 9^e arrondissements) – Lancement de la concertation préalable

Le projet de Boulevard Urbain Sud constitue un projet majeur pour l'agglomération Marseillaise. En reliant le secteur de la Pointe Rouge à l'échangeur Florian sur l'autoroute A50, il assurera la desserte des quartiers Sud qui rassemblent plus de 200 000 habitants et regroupent plus de 70 000 emplois. Cette grande opération de voirie primaire, pensée dans les années 70 sous la forme d'une voirie rapide, se présente aujourd'hui comme un boulevard urbain². Elle figure au Plan d'Occupation des Sols (POS³) de la Ville de Marseille depuis 1981 et s'inscrit dans le système général d'organisation des déplacements du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé par le Conseil de Communauté le 13 février 2006.

Des études techniques de détail ont déjà été réalisées sur la section du boulevard urbain sud comprise entre la traverse Parangon et l'avenue De Lattre De Tassigny. Un maître d'œuvre a été désigné pour la section comprise entre l'avenue De Lattre De Tassigny et l'échangeur Florian. Sur la base des propositions d'aménagement qui seront faites, il conviendra ensuite d'arrêter les choix techniques pour la suite des études.

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. L'objet du rapport est l'approbation du lancement de la concertation préalable relative à l'aménagement du Boulevard Urbain Sud.

Rappels sur le projet d'aménagement du Boulevard Urbain Sud

Les enjeux

La création du Boulevard Urbain Sud répond à plusieurs objectifs :

- assurer le bouclage du contournement du centre-ville en complétant le réseau d'infrastructures de la L2 nord et la L2 est,
- désenclaver les quartiers sud en les reliant au réseau structurant de l'agglomération marseillaise,
- développer le réseau et améliorer l'accessibilité aux transports en commun,
- rééquilibrer, au profit des modes doux (marche à pied, vélo), les différents modes de déplacement
- aider au développement de l'économie de ces quartiers et améliorer leur qualité de vie.

Les caractéristiques du projet

Selon les besoins identifiés en desserte riveraine et liaisons inter-quartiers, le profil en travers présentera, une ou deux voies de circulation pour les véhicules, un site propre pour l'insertion d'un Bus à Haut Niveau de Service, des contre-allées, des pistes cyclables et des cheminements piétons.

L'ensemble du tracé fera l'objet d'une intégration paysagère avec création d'alignements d'arbres et d'espaces verts. Certains délaissées pourront être réaménagés en espaces ouverts au public. A son extrémité nord, avant son raccordement à l'échangeur Florian, le BUS passera en trémie couverte (tunnel) sur près de 600 m.

² Les emprises réservées sont inscrites au PLU sous la classification U 501 pour le tronçon Pointe Rouge-Avenue De Lattre de Tassigny (3,1 km) et de U500 pour le tronçon De Lattre de Tassigny-Echangeur Florian (4,8 km).

³ Les POS ont été remplacés par les PLU dans le cadre de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite loi SRU, du 13 décembre 2000.



Le calendrier de l'opération

En 2006, le tronçon « De Lattre de Tassigny – Rond Point Parangon » a fait l'objet d'études de détail de niveau Projet. Actuellement, des études de niveau Avant projet sont en cours sur le tronçon « De Lattre de Tassigny – Florian ».

Une concertation préalable concernant la totalité de l'itinéraire a eu lieu en 2002/2003. Son ancienneté, l'urbanisation constatée sur certains secteurs et l'approfondissement des études sur la 3^e section justifient de réaliser une nouvelle concertation. Par conséquent, il est proposé d'organiser cette concertation au début de l'année 2011, en mairies de secteur et au siège de MPM. Par la suite, les études techniques se poursuivront sur le tronçon « De Lattre de Tassigny – Florian » et permettront de lancer une procédure d'enquête publique sur l'ensemble du tracé.

La concertation publique

La concertation préalable du public, conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, a pour objectifs de présenter les principales caractéristiques du projet en cours de réflexion, de recueillir les avis des riverains, des usagers et de toute personne concernée.

La concertation concernant le Boulevard Urbain Sud aura lieu dans le courant du 1^{er} semestre 2011 en mairies de secteur et au siège de MPM ; elle portera sur l'ensemble de l'itinéraire entre le Rond – Point Parangon et l'échangeur Florian.

Le coût du projet

Le montant des travaux s'élève à 250 000 000 € (hors acquisitions foncières) dont 70 M€ pour le tronçon Pointe Rouge – Route de Cassis (U501) et 180 M€ pour le tronçon route de Cassis – Echangeur Florian (U500).

Le mode de réalisation

Les travaux du Boulevard Urbain Sud peuvent être réalisés en plusieurs sections, comme cela a été fait pour le Boulevard Mireille Jourdan-Barry. Le découpage peut se faire par tranches opérationnelles de 20M€. Toutefois, en ce qui concerne le montage contractuel et juridique, l'option du Contrat de Partenariat reste à examiner au regard des contraintes et des coûts induits. En ce sens, une étude pour l'évaluation préalable pourrait être menée pour trouver la formule la plus pertinente.