

Conseil de Communauté

Vendredi 11 février 2011

Sommaire

Fiches Presse et rapports correspondants

Fonctionnement de la Communauté urbaine

- Rapport d'orientations budgétaires de l'exercice 2011.
- Opération d'intérêt national Euroméditerranée : protocole cadre de partenariat pour l'extension d'Euroméditerranée et protocole opérationnel de la première phase (2011-2020).

Développer les transports urbains et périurbains

- Transport à la demande des personnes à mobilité réduite (PMR). Contrat d'obligation de service public pour l'exploitation du service de transport public urbain de Marseille Provence Métropole avec la Régie des Transports de Marseille (avenant n°1).

Une agglomération éco-responsable

- Récupération d'énergie thermique par l'utilisation des eaux usées du domaine public - Modalités de calcul de la redevance pour l'occupation du réseau
- Acquisition d'une déchèterie mobile - Demande de subvention.
- Mise en place de composteurs individuels sur les communes de Marignane, Ensuès-la-Redonne et Marseille - Demande de subvention.

Voirie et signalisation

- Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de Marseille Provence Métropole
- Emissions de radio dans les tunnels gérés par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole - Actualisation de la redevance.

Aménagement de l'espace communautaire

- Plan Local d'Urbanisme de Marseille : Approbation de la procédure de modification n°26 (stade Vélodrome).

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

Rapport d'orientations budgétaires pour l'exercice 2011

Le contexte national de préparation du budget primitif 2011 se caractérise par une rupture de tendance :

- Une rupture liée à la crise économique et financière et à ses effets sur le déficit de l'Etat (140 milliards).
- Une rupture également liée au recul progressif de l'autonomie fiscale et financière des collectivités locales, qui résulte de la suppression de la taxe professionnelle.
- Et une rupture au niveau du dynamisme de l'activité économique et sociale qui amène les collectivités à répondre à une demande sociale de plus en plus forte, par un engagement de plus en plus lourd financièrement.

Dans cette conjoncture difficile, la Communauté urbaine a le devoir, pour satisfaire à la demande légitime des habitants de son territoire, de poursuivre ses efforts d'investissement afin de contribuer à maintenir l'activité économique au plus haut niveau possible, et de continuer à améliorer la qualité de la vie de la population.

Dans ce contexte, la situation de MPM dont les ressources sont très inférieures à celles des autres communautés urbaines et qui doit faire face à des augmentations substantielles de certains postes de dépense - comme le fonctionnement du Centre de traitement multifilières des déchets – nécessite de renforcer la maîtrise des dépenses.

En 2011 encore, **soucieuse de ne pas ajouter aux difficultés que rencontrent nombre de ménages, MPM n'augmentera pas la pression fiscale sur les ménages** (pas de hausse des taux de la taxe d'habitation et de la taxe foncière).

L'augmentation du taux de versement transport de 1,8 à 2, pratiqué par la quasi totalité des communautés urbaines, a pour objectif de participer au développement des transports en commun, activité non équilibrée quelle que soit l'autorité organisatrice de transport. Le supplément de recettes viendra en déduction de la participation du budget annexe transport qui est créé en 2011.

Les taux de TEOM resteront stables malgré la montée en puissance des actions visant à la réduction des déchets à la source et à l'amélioration de leur traitement.



Malgré le contexte contraignant, MPM maintient ses deux grands objectifs de :

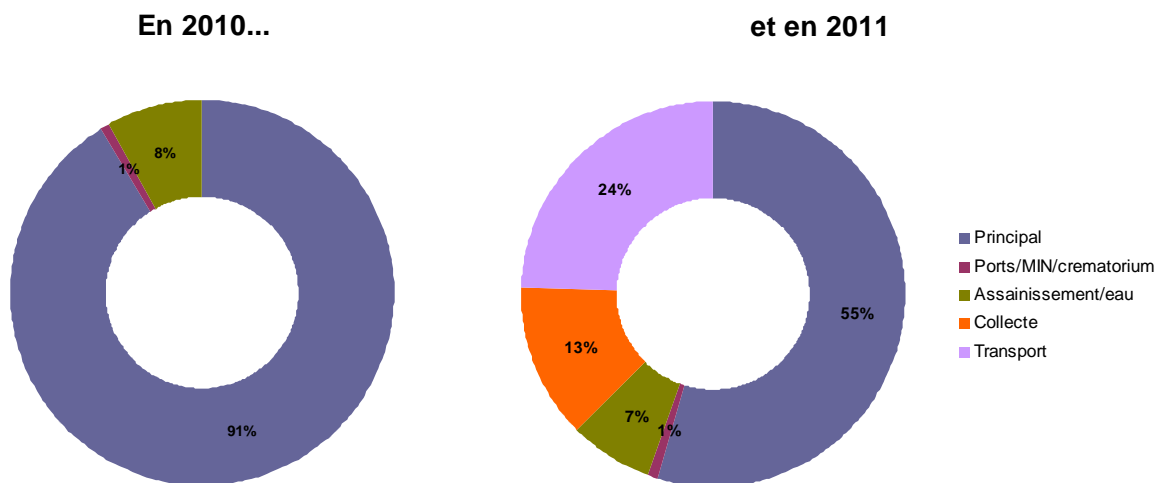
- réaliser un programme annuel d'équipement très ambitieux de 250 millions d'euros ;
- contenir le niveau de l'emprunt, en dégagant une épargne brute suffisante pour stabiliser la capacité de désendettement et en recherchant systématiquement des cofinancements pour les investissements réalisés.

Deux nouveaux budgets annexes sont créés en 2011 : "transport" et "collecte et traitement des déchets".

Leur mise en place répond à la double volonté de MPM d'afficher les coûts réels attachés à ces compétences de première importance, et d'en assurer un meilleur pilotage. Ces budgets spécifiques ont pour caractéristique, compte tenu de leur objet, de présenter une insuffisance structurelle de recettes en fonctionnement. Leur équilibre indispensable est donc assuré au moyen de deux participations d'équilibre imputées au budget principal de la communauté.

La création de ces deux budgets annexes diminue sensiblement la part du budget principal dans les dépenses globales de la collectivité (55% en 2011 vs 91% en 2010) : une comparaison de BP 2010 à BP 2011 doit tenir compte du changement de structure des budgets de MPM.

Répartition de chacun des budgets dans le total consolidé





Les grands équilibres du budget

Selon les prévisions, l'équilibre des cinq budgets les plus significatifs devrait se trouver dans les fourchettes suivantes :

| | Fonctionnement En Millions € | Investissement En Millions € |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Budget Principal | Entre 550 et 570 | Entre 420 et 435 |
| Budget annexe transport | Entre 330 et 340 | Entre 60 et 65 |
| Budget annexe collecte et traitement des Déchets | Entre 185 et 192 | Entre 27 et 29 |
| Budget annexe assainissement | Entre 33 et 37 | Entre 25 et 30 |
| Budget annexe eau | Entre 18 et 20 | Entre 21 et 23 |

Les autres budgets annexes (Ports, Crématorium et MIN) resteront globalement au même niveau qu'en 2010.







Fonctionnement de la Communauté urbaine

Opération d'intérêt national Euroméditerranée : protocole cadre de partenariat pour l'extension d'Euroméditerranée et protocole opérationnel de la première phase (2011-2020)-

Le protocole cadre de partenariat pour l'extension de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée et du protocole opérationnel de la première phase 2011-2020 a été adopté par le Conseil d'Administration de l'EPAEM le 2 décembre 2010.

Historique

Depuis son origine, l'opération d'intérêt national Euroméditerranée a construit son développement sur l'implication et l'accord de ses partenaires qui, à chacune de ses étapes, ont mobilisé les moyens nécessaires¹. En 2007, le périmètre d'intervention de l'OIN a été élargi afin de poursuivre le processus de transformation urbaine². Aujourd'hui, cette extension trouve sa concrétisation dans le protocole cadre de partenariat et le protocole opérationnel pour la phase 1 (2011-2020), adopté par le conseil d'administration de l'EPAEM le 2 décembre 2010.

Signification

Au total, l'opération d'extension constitue une véritable approche stratégique d'aménagement et de développement durable à l'échelle d'un quartier nouveau de 30 000 habitants et 20 000 emplois au cœur de la métropole. Elle revêt pour elle une importance considérable, notamment dans le cadre de l'élaboration du SCOT et des différents documents d'urbanisme.

Son développement durera vraisemblablement 20 ans, séquencés en plusieurs phases, dont la première prendra en 2013 le relais opérationnel du troisième protocole financier 2006-2012.

Contenu

Le protocole cadre fixe le programme d'ensemble de l'extension de l'opération d'intérêt national, détermine les rôles de l'EPAEM et des partenaires dans leur domaine de compétences et statue sur les engagements financiers **(titre I)**.

¹ Protocoles des 21 décembre 1995, 27 janvier 2000 et 15 décembre 2005 pour la période 2006-2012.

² Décret N°2007-1798 pris sur l'avis favorable des collectivités membres de l'EPAEM et notamment de la Communauté urbaine.



Le bilan prévisionnel, présenté pour un montant total de 847,7 millions d'euros (article VII), confirme la subvention d'équilibre nécessaire à hauteur de 120 millions d'euros et arrête les différentes contributions des partenaires publics pour ce financement :

| | | |
|--------------------|-----------------------|--------|
| Etat | 40 millions d'Euros | 33,3 % |
| Ville de Marseille | 25,7 millions d'Euros | 21,4 % |
| MPM | 18,1 millions d'Euros | 15,1 % |
| Région | 18,1 millions d'Euros | 15,1 % |
| Département | 18,1 millions d'Euros | 15,1 % |

MPM prend en charge 15,1 % du déficit de la phase 1 et du montant des études de préfiguration soit la somme totale de 9,468 millions d'euros.

L'engagement de ces subventions sera progressif et défini phase par phase dans chaque protocole opérationnel.

Le titre II constitue le protocole opérationnel de la première phase de l'extension et comporte les définitions suivantes :

- **définition du programme** (article XII)
un schéma et périmètre d'aménagement est présenté avec un bilan financier prévisionnel d'un montant total de 323,8 millions d'euros dont une subvention d'équilibre de 59,1 millions d'euros, comprise dans la subvention d'équilibre totale de 120 millions d'euros
- **détermination des opérations structurantes** (article XIII)
réalisées par les partenaires hors bilan de l'opération Euroméditerranée mais indispensables au développement du projet, elles font l'objet d'un montage financier entre ces mêmes partenaires (article XV).
- **intégration du programme des investissements Ecocité** (article XIV)
qui fait l'objet d'un appel à projet pour la période 2010-2014 (investissements d'avenir-ville de demain).

Le titre III traite des opérations du protocole de 2006-2012 à poursuivre au delà de 2012, permettant de finaliser le périmètre initial pour un **besoin de financement complémentaire, évalué à 15 millions d'euros**, à répartir entre les partenaires selon les clés de financement du titre I soit **2,26 millions d'euros pour MPM**.

Développer les transports urbains et péri-urbains

Transport à la demande des personnes à mobilité réduite - Contrat d'obligation de service public pour l'exploitation des services de transport public urbain de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole avec la RTM de Marseille (avenant n°1)

MPM a décidé de confier à la RTM l'exploitation du transport à la demande des personnes handicapées à mobilité réduite (PMR) dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation des transports publics urbains signé avec la RTM en décembre dernier.

La concertation menée avec les associations au sein de la commission d'accessibilité a permis d'arrêter les caractéristiques de cette prestation qui sont aujourd'hui intégrées au contrat.

A compter du 1^{er} avril 2011, la RTM assurera donc le transport à la demande des PMR avec un objectif de 49 000 voyages annuels la première année et une volonté d'atteindre 52 000 voyages d'ici 4 ans sur l'ensemble du territoire de MPM. Afin de s'adapter à l'évolution de la demande de transport, MPM pourra décider d'ajuster, en fonction des besoins, la consistance de l'offre.

Le service fonctionnera tous les jours de l'année de 6h à 1h, sauf le 1^{er} mai. Le prix du voyage sur une zone de déplacement est fixé à 2 € incluant la prise en charge de l'usager entre le véhicule et le lieu d'origine et/ou de destination. De la même manière, le prix du voyage pour franchir deux zones et plus est fixé à 3,50 €.

Le coût de ce service représentera pour MPM 42 € par voyage, soit un peu plus de 2 M€/an.

Zone ouest : Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Châteauneuf-les-Martigues, Ensues-la-Redonne, Le Rove, Marignane, Saint-Victoret, Gignac-la-Nerthe.

Zone centre : Marseille, Allauch, Septèmes-les-Vallons, Plan-de-Cuques.

Zone est : Ceyreste, La Ciotat, Gémenos, Roquefort-la-Bédoule, Cassis, Carnoux-en-Provence.



Une agglomération éco-responsable

Récupération d'énergie thermique par l'utilisation des eaux usées du domaine public - Modalités de calcul de la redevance d'occupation du réseau

COMMENT

Les eaux usées recèlent de grandes quantités d'énergie. En hiver, elles sont nettement plus chaudes que l'air extérieur et de la chaleur générée peut être récupérée. En été, l'inverse se produit et les bâtiments peuvent être rafraîchis.

La récupération de la chaleur des réseaux d'eaux repose sur une technologie simple, maîtrisée et écologique. L'eau propre circule à l'intérieur de serpentins dans le sens contraire des eaux usées. Le passage des eaux usées à travers l'échangeur de chaleur est accompagné par un refroidissement des eaux usées dû à des pertes de charges traduites par un phénomène d'échange de chaleur entre les eaux usées et l'eau propre. Ainsi, l'eau propre voit sa température augmentée. L'eau propre pré-chauffée est récupérée dans un circuit fermé.

POURQUOI

Cette récupération de chaleur vise à lutter contre le réchauffement de la planète. Les deux lois issues du Grenelle de l'environnement ont reconnu aux collectivités territoriales un rôle majeur dans la lutte contre le changement climatique, dans la mesure où c'est à elles que revient la difficile mission de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (« facteur 4 »).

Depuis le 12 juillet 2010, date de promulgation du Grenelle II, les collectivités de plus de 50 000 habitants sont tenues de réaliser un Plan climat énergie territorial (PCT) avant fin 2012. Devançant cette obligation, **la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole a été la première intercommunalité de la région PACA à s'engager, dès le 22 juin 2009, dans l'élaboration d'un Plan climat territorial.**

Ce dernier comprend :

- la réalisation d'un diagnostic du Territoire et du Patrimoine et des Services de MPM (réalisation de Bilans Carbone et analyse de la vulnérabilité du territoire aux changements climatiques). Cette phase est aujourd'hui achevée,
- l'élaboration d'un plan d'actions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de MPM (réduction des consommations d'énergie et développement du recours aux énergies renouvelables notamment). Cette phase vient de démarrer, et s'achèvera mi-2012.

Le projet de récupération de l'énergie thermique provenant des canalisations d'eaux usées de MPM s'inscrit donc pleinement dans la démarche du Plan Climat, et viendra compléter la liste des actions qui seront retenues pour parvenir à atteindre le « facteur 4 ».



LE RAPPORT

Ce dispositif permettra d'encourager le développement de systèmes de récupération d'énergie des eaux usées sur les collecteurs d'assainissement du territoire de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Il convient d'établir des conventions avec tout opérateur souhaitant installer un tel dispositif sur les parties du réseau d'assainissement le permettant et de préciser les modalités d'exploitation, aux conditions techniques et financières de la délégation de service public. Le rapport a aussi pour objet de prévoir une redevance d'occupation du réseau et d'utilisation des eaux usées du domaine public perçue par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et de fixer ses modalités de calcul.

Le réseau de la commune de Marseille étant exploité sous forme d'affermage, le délégataire devra surveiller les travaux effectués par les divers opérateurs au titre de sa délégation de service public lui conférant la responsabilité de la gestion des réseaux



Une agglomération éco-responsable

Acquisition d'une déchèterie mobile - Demande de subvention

LE CONTEXTE

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole assure la collecte et le traitement des déchets ménagers. À ce titre, la collectivité dispose d'un réseau de centres d'apport volontaire composé de 18 déchèteries. Les particuliers peuvent venir y déposer leurs déchets qui sont ensuite transférés vers les différentes filières de valorisation pour traitement et recyclage.

La commune d'Allauch, composée très majoritairement d'un habitat de type pavillonnaire, ne possède pas de centre d'apport volontaire sur son territoire. Le site le plus proche est situé sur la commune de Marseille à une distance de plus de 5 kilomètres du centre d'Allauch.

Marseille Provence Métropole va très prochainement tester l'efficacité d'une déchèterie mobile et, si cet essai est concluant, envisage l'acquisition de ce type de matériel pour répondre aux besoins mis en évidence sur certaines parties de son territoire, notamment la commune d'Allauch.

LE PROJET

La volonté partagée de la Commune d'Allauch et de Marseille Provence Métropole est de proposer aux administrés la mise à disposition d'un équipement itinérant pour la réception de leurs déchets. Le concept de la déchèterie mobile est particulièrement adapté à l'étendue du territoire de la commune (plus de 5 000 ha). Il est envisagé, dans le futur, d'utiliser la déchèterie sur d'autres communes de MPM ou sur des quartiers de Marseille non pourvus de centre d'apport volontaire.

Dans la 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.

LE PLANNING

L'acquisition de la déchèterie mobile est prévue pour le deuxième semestre de l'année 2011 avec une mise en service du dispositif à réception du matériel.



Une agglomération éco-responsable

Mise en place de composteurs individuels sur les communes de Marignane, Ensuès-la-Redonne et Marseille (zone test) - Demande de subvention

LE CONTEXTE

La loi du 15 juillet 1975, la circulaire « Voynet » du 28 avril 1998, la circulaire ministérielle du 28 juin 2008 et la directive européenne du 24 avril 1999 incitent les collectivités à valoriser les biodéchets et à limiter leur mise en décharge. De plus, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'engage dans un programme de réduction des déchets à la source. La mise en place de composteurs individuels sur son territoire répond à ces deux objectifs.

LE PROJET

En 2010, Marseille Provence Métropole a décidé de mettre en place une opération de compostage des déchets biodégradables chez l'habitant sur une partie de la commune de Septèmes-les-Vallons dans le but de tester ce type de dispositif pour évaluer l'adhésion des habitants et la réduction des tonnages de déchets traités et transportés qui peut en découler. Le retour positif de cette expérience incite MPM à développer ce type de dispositif en l'étendant aux communes de Marignane, Ensuès-la-Redonne et Marseille (zone test).

Ce projet se déroulera en trois phases :

- ciblage des foyers à doter.
- distribution des composteurs et lancement de la communication.
- suivi de l'opération et évaluation.

Dans la 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.

LE PLANNING

Cette opération s'échelonne sur l'année 2011 de la façon suivante :

- février 2011 : Ensuès-la-Redonne
- mars à mai 2011 : Marignane
- deuxième semestre 2011 : Marseille (zone test).





Voirie et signalisation

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de Marseille Provence Métropole

UNE OBLIGATION LÉGALE

La loi n°2005/102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose aux collectivités locales et aux établissements publics de coopération intercommunale d'élaborer leur **schéma directeur d'accessibilité des transports publics (SDAT)** et, pour celles qui en ont la compétence, leur **plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**. En outre, le décret n°1657-2006 du 21 décembre 2006 encourage les collectivités à produire leur plan de mise en accessibilité dans les trois années qui suivent sa publication.

LES ÉTAPES

- MPM a créé une Commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite - délibération n°FAG 14/1042/CC du 18 décembre 2007
- MPM a lancé une consultation pour l'étude d'élaboration de son schéma directeur pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports publics sur son territoire - Par délibération n°FAG 12/471/BC du 29 juin 2007
- MPM a attribué le marché d'étude au groupement EGIS Mobilité / Patrick DENIS Consultant - Par délibération n°FAG 006/958/BC du 19 novembre 2007.

Au terme des 30 mois d'études, menées en concertation avec les partenaires de MPM – dans le domaine des transports et déplacements, de la mobilité, du logement, de l'aménagement durable, de la planification territoriale, de la voirie, la circulation et des espaces publics, des communes, du Département, de la Région, des différents types de handicap et des délégataires de service de transport – les travaux et réflexions conjoints ont permis d'aboutir au document de plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il se compose :

- d'un diagnostic complet de l'accessibilité de la trame viaire du territoire de MPM (linéaires des voies et surfaces des espaces publics extérieurs), selon une méthodologie validée par les comités techniques et la Commission accessibilité de MPM ;
- d'un recueil de documents guides techniques (cahiers de travaux simplifiés, fiches techniques, etc.), permettant d'atteindre un niveau global d'accessibilité conforme à la réglementation en vigueur, au fur et à mesure de la programmation des opérations d'aménagement et de remise à niveau des voiries de MPM ;
- d'un document de synthèse établissant le lien entre le schéma directeur accessibilité transports et le plan accessibilité voirie et espaces publics.





Parallèlement à cette démarche axée sur l'espace public, MPM a réalisé son Schéma directeur pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports publics, adopté par la délibération du Conseil communautaire n°DTUP 012-21 66/10/CC du 28 juin 2010. MPM est tenue par la loi de le mettre en œuvre dans un délai de 10 ans à compter de février 2005.

La loi n°2005/102 du 11 février 2005 prévoit que MPM, en tant qu'autorité organisatrice des transports, doit intégrer une annexe accessibilité au Plan des déplacements urbains (PDU) précisant :

- les mesures d'aménagement et d'exploitation des services de transports collectifs ainsi qu'un calendrier de réalisation exposées par le Schéma directeur accessibilité des transports ;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La réglementation encadrant le Plan des déplacements urbains prévoit la consultation des habitants par enquête publique. La constitution de l'annexe accessibilité nécessitera donc le lancement de la procédure d'enquête publique au cours du 1^{er} semestre 2011.

L'ensemble des grandes étapes et des documents composant le schéma directeur pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports a été validé par la Commission intercommunale pour l'accessibilité de MPM.



Voirie et signalisation

Emissions de radio dans les tunnels gérés par la Communauté urbaine - Actualisation de la redevance

La circulaire interministérielle N° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels routiers du réseau national, dite « Circulaire Mont Blanc » indique à l'article 3.8 - Retransmission des radiocommunications :

« ...Si des stations de radiodiffusion sont retransmises, et s'il existe un poste de contrôle, ces retransmissions doivent pouvoir être interrompues pour diffuser des messages de sécurité destinés aux usagers. Afin de permettre cette action, et lorsqu'il existe une surveillance humaine, permanente ou non (degrés D 3 ou D 4 de permanence et surveillance définis au paragraphe 5.1.1), au moins une fréquence destinée aux usagers sera retransmise à partir d'une longueur de 800 m dans les tunnels urbains et de 1 000 m dans les tunnels non urbains qui ne sont pas à faible trafic. Il reste toujours préférable de retransmettre un plus grand nombre de fréquences. »

Les tunnels du Vieux-Port, de la Major, St Charles étaient dotés chacun des équipements nécessaires à la diffusion de 9 programmes de radios FM.

Par un rapport VOI 1/974/CC proposé en séance du 22 décembre 2005, il a été instauré une redevance annuelle d'un montant de 1850 euros TTC par radio, en contrepartie de la possibilité d'émettre dans ces 3 tunnels gérés par la Communauté urbaine, à partir des matériels lui appartenant.

Malgré plusieurs tentatives effectuées auprès des radios, la démarche est restée vaine, et à ce jour aucune radio FM n'est diffusée. Seules les fréquences radio des services de sécurité : Police, Bataillon des Marins Pompiers et MPM sont retransmises.

Les enjeux

Diffusion des programmes de radio FM dans le tunnel Joliette ainsi que les tunnels existants

A l'occasion de la prochaine mise en service du tunnel Joliette, et afin de respecter les prescriptions de la Circulaire Mont Blanc, tous les équipements ont été remis à niveau.

Ils permettent désormais la retransmission de 24 programmes radio dans chacun des 4 ouvrages de MPM, ainsi que la possibilité d'insérer des messages d'urgence sur les programmes ainsi diffusés, depuis le Poste Central des tunnels situé au Parvis St Laurent (Marseille – 13 002).

Une nouvelle démarche effectuée auprès des radios devrait permettre de pouvoir retransmettre plusieurs programmes, en plus des fréquences radio indispensables des services de sécurité.



Améliorer la sécurité dans les tunnels gérés par MPM

La possibilité d'incruster des messages de sécurité dans les programmes radio FM constitue un moyen efficace d'information aux usagers en cas d'incident. En cas d'incendie, c'est aussi le meilleur moyen pour informer les automobilistes sur les consignes de sécurité et d'évacuation.

Outre l'aspect réglementaire lié à la sécurité, la continuité d'écoute d'un programme radio est aussi gage de qualité et de confort.

Les caractéristiques du projet

Il est nécessaire d'étendre la délibération du 22 décembre 2005 au nouveau tunnel Joliette qui sera mis prochainement en service.

Par ailleurs, le montant de la redevance annuelle à verser à la Communauté urbaine, approuvé lors de cette même délibération (1 850 € à l'origine) est désormais de 2 014 € (valeur octobre 2010, dernier indice connu).

Ainsi il est proposé au Conseil de Communauté de Marseille Provence Métropole de remettre à jour cette redevance annuelle, en y incluant le nouveau tunnel Joliette, et en arrondissant son montant net de taxes à 2 000 € par radio.

1. Les procédures administratives

La convention type approuvée le 15 septembre 2006, à passer avec les radios désireuses d'utiliser les installations de MPM pour retransmettre leurs programmes dans nos ouvrages, fait aussi l'objet d'une remise à jour, ainsi que d'un rapport lors de la séance du Bureau de ce jour.

Cette convention indique les conditions d'utilisation des matériels, les droits et obligations des parties, ainsi que les modalités de paiement de la redevance.

Par ailleurs, afin de pouvoir utiliser nos installations pour retransmettre leurs programmes, les radios doivent au préalable disposer de l'autorisation du CSA, sur la base d'un dossier technique (COMSIS). Afin de faciliter cette démarche, la Communauté urbaine a pris en charge la partie technique de ce dossier.

2. Le calendrier de l'opération

Dans un premier temps, et dans un souci de continuité, les 19 radios diffusant dans le tunnel Prado Carénage ont été contactées le 23 décembre 2010. Plusieurs d'entre elles ont déjà fait connaître leur souhait de répondre favorablement à la proposition de MPM. Dans un second temps, toutes les autres radios seront aussi contactées.

La retransmission des programmes interviendra au fur et à mesure, dès que les radios auront obtenu l'autorisation du CSA et qu'elles auront signé la convention.

3. Le coût du projet

Sur la base de 20 fréquences émises, le montant de la redevance devrait permettre de couvrir les coûts de maintenance annuelle des équipements de radiodiffusion.

Le tunnel du Vieux Port accueille chaque jour environ 100 000 véhicules, celui de la Major environ 40 000, celui de Saint Charles jusqu'à 23 000, et 40 000 environ sont attendus dans le futur ouvrage Joliette.





Aménagement de l'espace communautaire

Plan Local d'Urbanisme de Marseille : procédure de modification n°26 (stade Vélodrome)

L'opération de reconfiguration du « Grand Stade » et de ses abords s'inscrit d'une part dans un mouvement de modernisation des stades européens et d'autre part dans la démarche de conforter Marseille en tant que Métropole européenne de premier plan.

L'objectif est avant tout de conforter la vocation sportive et de loisirs en prenant en compte les spécificités du secteur : une vocation principale d'équipement, un niveau de desserte en transports en commun, une urbanisation en cohérence avec ces équipements et la présence de l'Huveaune en limite Sud.

Par délibération du 1^{er} octobre 2010, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé la modification n°22 du document d'urbanisme de Marseille, visant les conditions maximales du secteur du Stade Vélodrome et de ses abords par l'institution d'un nouveau zonage de transition de type UCS³.

A la demande du Conseil Municipal du 27 octobre 2010, Marseille Provence Métropole a engagé une nouvelle procédure d'adaptation du document d'urbanisme afin de préciser les capacités à construire et de mieux répondre aux attentes des usagers du site concernant les problématiques de stationnement, de détermination des hauteurs ainsi que la gestion de l'accessibilité aux futures constructions.

L'enquête publique correspondante s'est déroulée du 28 octobre au 30 novembre 2010.

Le Commissaire Enquêteur a, dans son rapport et ses conclusions, émis un avis favorable au projet de modification n°26 du document d'urbanisme de Marseille assorti de deux réserves :

- la cohérence avec le dossier du Tunnel Prado Sud, tel que résultant des contentieux en cours,
- la cohérence avec les conclusions de l'enquête diligentée en application de la loi sur l'eau.

D'autre part, Monsieur le Commissaire Enquêteur, recommande l'actualisation rapide du plan des déplacements urbains.

Il est donc pris acte des réserves de Monsieur le Commissaire Enquêteur relatives à la cohérence du projet avec les conclusions de l'enquête, en application de la loi sur l'eau et du dossier Tunnel Prado Sud. En effet, les conclusions de cette enquête donneront lieu à des prescriptions reprises dans l'autorisation préfectorale, qui seront nécessairement intégrées au projet. D'autre part, le projet intégrera l'ensemble des problématiques environnantes, dont le projet du Tunnel Prado Sud.

Par ailleurs, les possibilités réglementaires de réaliser les différents raccordements de voies nécessaires au fonctionnement du site ont été adaptées pour répondre aux avis et observations recueillis lors de l'enquête.

³ UCS est un zonage de secteur urbain à vocation dominante d'équipement à dimension métropolitaine.