

# Conseil de Communauté

## Vendredi 8 juillet 2011

### Sommaire

#### Fiches Presse et rapports correspondants

##### *Exercice budgétaire 2010 de la Communauté urbaine (rapports 21, 22, 23)*

- **Compte administratif** et compte de gestion 2010 ; affectation du résultat de fonctionnement de l'exercice 2010.

##### *Loi de Réforme des collectivités territoriales (rapport 25)*

- **Projet de Schéma Départemental de la Coopération Intercommunale (SDCI)** des Bouches-du-Rhône : avis du Conseil de communauté de Marseille Provence Métropole.

##### *Partenariat (rapports 26)*

- **Contrat de Développement avec le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.**

##### *Exploitation du service public d'assainissement et de distribution d'eau potable*

- **Principe de délégation de service public (rapports 1, 2)**

##### *Projet Vieux-Port (rapports 56, 57)*

- Bilan de la concertation préalable et lancement des procédures d'enquête publique
- Affectation de l'autorisation de programme.

##### *Tri des déchets*

##### • **Compostage en habitat collectif**

- Financement et mise en place de composteurs et de bio-seaux en habitat collectif : demande de subvention ([rapport 16](#)).
- Association GERES : convention pour le déploiement d'opérations pilotes de compostage collectif en pied d'immeuble ([Bureau rapport 22](#)).
- Association des Habitants de l'Unité d'Habitation Le Corbusier à Marseille : convention de partenariat relative à la mise à disposition de composteurs collectifs ([Bureau 20](#)).

- **Aménagement de points d'apport volontaire enterrés** : AP ([rapport 19](#)).

##### *Transports urbains et périurbains*

- **BHNS (rapport 45).**

Réalisation d'une ligne de BHNS entre le technopôle de Château-Gombert et l'université de Saint-Jérôme : bilan de la concertation préalable et lancement des procédures d'enquête publique.

- **Vidéo-verbalisation (rapport 53).**

Lutte contre le stationnement gênant perturbant la circulation des transports en commun à Marseille.

**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

.../...



# Exercice budgétaire 2010

## Compte administratif et compte de gestion

### Le compte administratif

C'est le document budgétaire qui traduit les réalisations financières d'un exercice face aux prévisions budgétaires votées par le Conseil de Communauté. La gestion 2010 affiche des taux d'exécution :

- pour le fonctionnement de 96,6 % en dépenses et 101,8% en recettes,
- pour l'investissement de 86% en dépenses et 77% en recettes.

**Ce bon niveau de réalisation confirme la sincérité des prévisions budgétaires, déjà constatée sur les exercices 2008 et 2009.**

#### Fonctionnement

**Les recettes réelles** représentent 900,1 M €. Les recettes fiscales, qui représentent 644,2 M €, progressent de 8,3% par rapport à 2009.

- **La Taxe professionnelle** est remplacée en 2010 par la compensation relais. L'assiette représentée par les bases TP enregistre une progression satisfaisante de 4,4%.
- **Le versement transport** progresse de 5,5%, soit 7 M€ supplémentaires.
- **La Taxe d'enlèvement des ordures ménagères** : le produit de la TEOM enregistre une croissance de 28,9 M€ par rapport à 2009, dont 26 M€ liés à la majoration du taux moyen qui passe de 13,57% à 16,13% de 2009 à 2010.
- **Le produit de la fiscalité ménages** est en progression de 3%.
- **Les produits des services et du domaine** représentent 50,9 M€, dont 34,3 M€ perçus au titre des produits des services et du domaine.

**Les dépenses réelles** progressent de 2,5 % sur l'exercice. Avec un total de 789,8 M €, elles représentent 823,9 M € en intégrant les mouvements d'ordre.

- **Les charges de personnel** enregistrent une hausse de 3,3%.
- **Les charges générales et de gestion courante** progressent de 4,9%, sous l'effet d'une augmentation de l'offre de service de transport et de la mise en service de l'incinérateur (surcote de 12,2 M€). A offre de service constant, la progression de ces charges est ramenée à 1,9%.
- **Les charges financières** représentent 37,9 M €. Elles diminuent suivant le ralentissement de la progression du niveau d'endettement de MPM, et d'un niveau de taux plus bas enregistré en 2010.

**Le résultat courant de l'exercice** est de 77,1 M €. Si l'on y rajoute le report de l'exercice précédent de 97,8 M €, le résultat brut cumulé de l'exercice est de 174,9 M €.

Ce résultat donnera lieu en priorité à l'affectation de la somme de 107,8 M € afin de couvrir le déficit d'investissement constaté.

#### Investissement de l'exercice 2010

**Les recettes réelles** représentent 279,2 M €.



## Le compte de gestion

Il s'agit d'un document réalisé par le Receveur des Finances qui présente un état des comptes cumulés depuis la création de MPM, ainsi que les réalisations de la gestion de l'exercice 2010 à l'image de la gestion budgétaire de MPM qui est présentée à travers le compte administratif.

**Le rapprochement des deux documents (compte de gestion et compte administratif) pour l'exercice 2010 permet de contrôler la parfaite adéquation dans la gestion des deux entités.**

Les résultats 2010, ainsi que les résultats cumulés sont donc conformes et identiques.

## Affectation des résultats 2010

### Budget principal

Pour le budget principal, le résultat excédentaire de fonctionnement à la clôture de l'exercice 2010, soit 174 909 970,73€, est affecté :

**En recette** au compte « excédents de fonctionnement capitalisés » pour 107 763 425,60€ : il s'agit de la couverture du besoin de financement de la section d'investissement.

**Le solde**, soit 67 146 545,13€ est conservé en section de fonctionnement sur le compte « excédent de fonctionnement reporté ». Il permettra la couverture des besoins de cette section, dont en priorité les restes à réaliser pour 8 886 714,72€.

### Budgets annexes

#### Budget Assainissement

Le résultat positif de clôture de fonctionnement de 13 610 764,06€, permet de à couvrir le déficit de la section d'investissement ressortant des résultats de clôture de l'exercice 2010 à 6 848 026,15€ (corrigé des restes à réaliser). Le reliquat de 6 762 737,91€ est reporté en section de fonctionnement pour financer en priorité les restes à réaliser d'un montant de 3 077 788,17€.

#### Budget Eau

Le résultat positif de clôture de fonctionnement de 19 923 105,67€ permet de à couvrir le déficit de la section d'investissement ressortant des résultats de clôture de l'exercice 2010 à 14 935 589,89€. Le reliquat de 4 987 515,78€ est reporté en section de fonctionnement.

#### Budget Ports de Plaisance

Le résultat positif de clôture de fonctionnement de 1 033 010,89€ permet de à couvrir le déficit de la section d'investissement, qui s'établit à 187 141,61€ (corrigé des restes à réaliser). Le solde de 845 869,28€ est reporté en section de fonctionnement pour financer en priorité les restes à réaliser d'un montant de 168 427,24€.

#### Budget MIN

La section de fonctionnement présente un résultat de clôture positif de 95 293,37€ qui sera reporté en section de fonctionnement. La section d'investissement présente un résultat de clôture positif de 61 697,10€

#### Budget Crématorium

Le résultat positif de clôture du fonctionnement de 2 651 923,85€, permet de à couvrir le déficit de la section d'investissement ressortant des résultats de clôture de l'exercice 2010 à 123 388,84€. Le reliquat de 2 528 535,01€ est reporté en section de fonctionnement.





# Loi de Réforme des collectivités territoriales

## Projet de Schéma Départemental de la Coopération Intercommunale (SDCI) des Bouches-du-Rhône : avis du Conseil de communauté de MPM

En application de la loi n°20-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, le Préfet des Bouches-du-Rhône a présenté le 22 avril 2011, lors de la réunion d'installation de la Commission Départementale de la Coopération Intercommunale (CDCI) des Bouches-du-Rhône, le Schéma Départemental de la Coopération Intercommunale (SDCI).

### Le Contexte

Parmi les principaux objectifs de la loi du 16 décembre 2010 figurent l'achèvement et la rationalisation du paysage intercommunal. Le **SDCI** proposé par le Préfet doit ainsi répondre à plusieurs objectifs :

- couvrir intégralement le territoire par des EPCI à fiscalité propre et la suppression des enclaves et discontinuités territoriales ;
- constituer des EPCI à fiscalité propre à partir de 5.000 habitants (sauf en montagne ou cas particulier) ;
- améliorer la cohérence spatiale des EPCI au regard notamment des périmètres des unités urbaines, des bassins de vie et des SCOT ;
- accroître la solidarité financière entre les différentes collectivités ;
- réduire le nombre de syndicats de communes et de syndicats mixtes ;
- rationaliser les structures compétentes en matière d'aménagement de l'espace, de protection de l'environnement et de respect des principes de développement durable.

L'article L5210-1-1 du CGCT prévoit que le projet de SDCI est adressé, pour avis, aux conseils municipaux des communes et aux organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale et des syndicats mixtes concernés par des propositions de modification de la situation existante. Ces derniers disposent d'un délai de trois mois, à compter de la notification du SDCI (soit le 22 avril pour le département des Bouches-du-Rhône) pour délibérer et formuler un avis.

Pour les Bouches-du-Rhône, les préconisations du Préfet portent sur trois points :

- la suppression d'une discontinuité territoriale et l'intégration de communes isolées ;
- la rationalisation de la carte des syndicats intercommunaux et mixtes ;
- la rationalisation de la carte des EPCI à fiscalité propre.

Ces préconisations impactent différemment les cent dix-neuf communes et les neuf Etablissement public de coopération intercommunale des Bouches-du-Rhône.



## Le SDCI

La délibération soumise au vote du Conseil communautaire ce 8 juillet se cantonne à traiter les questions concernant strictement la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et ses communes membres.

- **Suppression d'une discontinuité territoriale**

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole est **directement concernée** par cette préconisation. En effet, le SDCI prescrit l'intégration de la commune de Cuges-les-Pins à la Communauté urbaine MPM. La commune de Cuges-les-Pins, membre de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, présente en effet une discontinuité territoriale par rapport à son EPCI actuel. La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, dont le territoire est limitrophe, est l'EPCI voisin le plus intégré. Le SDCI précise en effet que les autres EPCI à fiscalité propre limitrophes de la commune de Cuges-les-Pins, situés dans le Var dispose d'un niveau d'intégration moins élevé (la Communauté de communes Sud Sainte Baume et celle de Sainte Baume Mont Aurélien).

Au regard de cette préconisation préfectorale, **la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole entend réaffirmer très fortement son attachement au principe d'autodétermination des intercommunalités et des communes qui les composent**. A ce titre, la Communauté urbaine s'oppose à l'intégration forcée de la commune de Cuges-les-Pins. Par ailleurs, la Communauté urbaine, particulièrement attentive à l'expression de la volonté des populations, des communes et des EPCI concernés, a pris acte des délibérations d'ores et déjà adoptées, tant par la commune de Cuges-les-Pins que la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, s'opposant à cette intégration.

- **Rationalisation de la carte des syndicats intercommunaux et mixtes**

En ce qui concerne cette préconisation préfectorale impliquant la réduction du nombre de syndicats intercommunaux ou de syndicats mixtes fermés<sup>1</sup>, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et les dix-huit communes qui la composent sont **relativement peu concernées**. La dissolution préconisée du Syndicat mixte des transports de l'Est de l'Etang de Berre (SMITEEB) apparaît prématurée. La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, à l'instar de l'ensemble des EPCI concernés, considère qu'il est nécessaire de laisser les EPCI et les communes concernées s'organiser afin de trouver la solution la plus efficace pour l'évolution de ce syndicat mixte.

Pour ce qui concerne la proposition de **fusion des PIDAF**, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, en la refusant, se conforme à la position unanime des EPCI concernés et des communes. Ces syndicats mixtes sont en effet constitués à partir des volontés communales et du savoir-faire des acteurs de terrain ; leur fusion mettrait fin à la logique de gestion à l'échelle de chaque massif, alors même que celle-ci a fait ses preuves.

---

<sup>1</sup> notamment ceux devenus obsolètes, peu actifs ou présentant des chevauchements de compétences



- **Rationalisation de la carte des EPCI à fiscalité propre**

En ce qui concerne cette préconisation, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole n'est **pas directement concernée**. Si elle peut l'être de manière incidente, elle entend, très respectueuse qu'elle est de l'autodétermination de chaque collectivité territoriale, ne pas prendre position sur cette question.

## Le pôle métropolitain

Lors de la réunion de la Commission Départementale de la Coopération Intercommunale (CDCI) du 22 avril 2011, le Préfet, au-delà des prescriptions contenues dans le projet de SDCI, a proposé la création d'un **pôle métropolitain**, tel que le permet la loi du 16 décembre 2010, considérant qu'à l'Est du département des Bouches-du-Rhône, le fait métropolitain s'affirmait aujourd'hui comme une réalité géographique, sociologique et économique reconnue de tous.

C'est dans ce cadre que le Préfet aurait pu proposer que l'aire de continuité urbaine regroupant les six EPCI de l'Est du département Aubagne/Marseille/Aix/Étang-de-Berre devienne le périmètre d'une nouvelle structure de coopération intercommunale, de type Communauté urbaine élargie.

Cependant, le Préfet y a renoncé, ayant pris acte de l'opposition unanime des EPCI<sup>2</sup> à la création d'une structure fortement intégrée, de type grande métropole, considérée comme prématurée aujourd'hui compte tenu de l'histoire récente de la plupart des EPCI (exemple de la Communauté urbaine MPM créée en 2000).

Aux termes de la loi, le pôle métropolitain est un établissement public constitué par accord entre des EPCI à fiscalité propre, en vue d'actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique, de promotion de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la culture, d'aménagement de l'espace par la coordination des schémas de cohérence territoriale dont le périmètre est identique à celui des EPCI qui composent le pôle, et de développement des infrastructures et des services de transport, afin de promouvoir un modèle de développement durable du pôle métropolitain et d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de son territoire, ainsi que l'aménagement du territoire infra-départemental et infra-régional.

Le Préfet a ainsi préconisé la constitution d'un pôle métropolitain regroupant, sur le périmètre de l'aire urbaine d'Aubagne/Marseille/Aix/Étang de Berre, les six EPCI à fiscalité propre.

La Communauté urbaine **Marseille Provence Métropole** reconnaît, à l'instar de l'ensemble des acteurs du territoire, l'existence du fait métropolitain. Elle **est favorable à la création d'un pôle métropolitain**, sur la base du fait métropolitain, et s'engage à travailler activement au contenu dudit pôle, avec les intercommunalités voisines, notamment avec la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA), La Communauté d'agglomération Salon-Étang de Berre-Durance (AgglopoLe Provence), la Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile (CAPAE), la Communauté d'agglomération du Pays de Martigues (CAPM), le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence (SAN) et toutes celles qui le souhaitent.

**Elle attend des intercommunalités voisines qu'elles démontrent, concrètement, un engagement aussi fort dans la constitution de ce pôle métropolitain et dans la prise en compte des charges de centralité et des besoins de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et de ses habitants.**

---

<sup>2</sup> cf. la déclaration des Présidents des neuf intercommunalités en date du 7 janvier 2011



## La métropole

Parallèlement, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole pourrait décider d'opter pour le statut de métropole, tel que le prévoit l'article L5217-1 du Code général des Collectivités territoriales, puisqu'elle forme un ensemble de plus de 500 000 habitants. Pour Marseille Provence Métropole, une telle transformation, à périmètre constant, s'inscrirait naturellement dans une nécessaire et légitime affirmation de son territoire, au même titre que pour chacune des autres intercommunalités du département. Cette transformation permettrait également à Marseille Provence Métropole d'améliorer sa capacité d'action au service des communes et des populations qui la composent, en utilisant efficacement les outils mis en œuvre par le législateur.

**La réflexion sur la transformation éventuelle de la Communauté urbaine en Métropole doit être entamée dès aujourd'hui. Elle ne peut** cependant se concevoir sans qu'une **large concertation avec l'ensemble des maires de MPM** ne soit menée. Ce n'est qu'à l'issue de ce débat que la question du changement de statut de Marseille Provence Métropole pourrait être inscrite à l'ordre du jour d'une séance du Conseil de Communauté.

SDCI : Schéma Départemental de la Coopération Intercommunale  
CDCI : Commission Départementale de la Coopération Intercommunale  
EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale  
SCOT : Schéma de cohérence territoriale  
PIDAF : Plan intercommunaux de débroussaillage et d'aménagement forestier



# Partenariat

## Contrat de développement avec le Conseil régional PACA

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le cadre d'une politique ambitieuse, ont décidé de conclure une convention de partenariat afin de **mettre en œuvre sur 4 ans (2011-2014) un ensemble de projets communautaires revêtant un intérêt régional.**

Des créations d'infrastructures de transports et de réhabilitations de voiries facilitant l'accès au territoire aujourd'hui saturé, des aménagements d'espaces conviviaux et sécurisés à la mesure des attentes de la population, des touristes et des visiteurs, ainsi que des projets de développement économique adaptés aux besoins des industriels, sont prévus au titre de ce contrat.

De plus, des actions en faveur du développement durable sont également attendues en matière de Plan Climat, de création de voies cyclables ou de maintien d'activités agricoles. A ce titre, la Région et Marseille Provence Métropole ont pour objectif, d'intégrer les principes du développement durable dans la réalisation de ces nouveaux équipements et de réduire les impacts environnementaux à leur minimum.

**Au final, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole mutualisent leurs ressources afin de soutenir 85 opérations sur l'ensemble du territoire de MPM, d'un coût total d'environ 630 M € HT avec une participation régionale de plus de 90 M €.**



# Exploitation du service public d'assainissement et de distribution d'eau potable

## Principe de délégation de service public

En matière de gestion des services d'intérêts collectifs, la Communauté Urbaine exerce de plein droit, à compter du 31 décembre 2000, la compétence relative au service public de l'eau et de l'assainissement et, de ce fait, assure la gestion de l'ensemble du réseau de distribution d'eau potable et de l'assainissement. Actuellement, MPM a délégué par 31 contrats d'affermage<sup>3</sup> la gestion du service d'eau potable et de l'assainissement pour la quasi totalité des communes membres. Les dates d'échéance se situent entre le 30 juin 2012 et le 31 décembre 2013 pour la majorité d'entre eux et jusqu'en 2017 pour certains.

**Compte tenu des échéances et afin de garantir la continuité du service public, il était important de délibérer sur les modes de gestion qui seront présentés à ce Conseil de Communauté du 8 juillet.**

La Communauté urbaine ayant engagé une réflexion d'ensemble sur les futurs modes de gestion des services de l'eau et de l'assainissement, il est apparu indispensable au motif de l'intérêt général de prolonger certaines conventions.

Pour se faire, la **Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a réalisé une étude de diagnostic du service et une analyse des modes de gestion possibles** (rappelés dans l'annexe du rapport). Cette étude a notamment permis de déterminer les enjeux essentiels auxquels doit répondre le nouveau mode de gestion :

- **L'optimisation du service à l'utilisateur**, en portant une attention aux principes du développement durable,
- **La gestion du service**, en portant une attention particulière aux modalités d'organisation et de gestion des ressources humaines,
- La maîtrise du service notamment par la définition d'une véritable **gouvernance du service**,
- **Le coût du service** et la définition de la politique tarifaire,
- **La gestion des risques** d'exploitation.

Par ailleurs, il est précisé que ces enjeux doivent être appréciés au regard :

- Des risques de transition d'un mode de gestion à un autre,
- Des moyens à mettre en œuvre par la Communauté urbaine pour garantir la continuité du service et son optimisation.

.../...

<sup>3</sup> 15 pour l'eau et 16 pour l'assainissement



## Mode de gestion

Au terme de l'analyse menée, la délégation de service public selon un mode d'affermage apparaît comme la plus appropriée pour répondre aux enjeux et aux services attendus. Elle offre notamment les meilleures garanties pour assurer la continuité du service. Ce type de délégation confie au délégataire la responsabilité de l'exploitation et les risques techniques et financiers qui vont avec.

Conformément aux objectifs fixés par la Communauté urbaine, **la mise en œuvre du mode de gestion retenu par Marseille Provence Métropole devra être effective au 1<sup>er</sup> Janvier 2014** (période de tuilage passée).

Comme dans toutes délégations de service public, les tarifs du service sont approuvés par l'autorité délégante. Pendant toute la durée de la délégation, l'autorité délégante exerce un contrôle permanent sur les conditions d'exécution du contrat, et sur le respect par le délégataire de ses obligations.

## Fractionnement

- En ce qui concerne **l'eau potable**, la mise en place d'un **lot unique** pour le service public de l'eau potable à l'échelle du territoire de la Communauté urbaine (la commune de Plan-de-Cuques et de la partie villageoise de Gémenos restant en régie) apparaît comme la solution la plus pertinente. Elle permet de mieux répondre aux objectifs définis, notamment la rationalisation de la gestion et de l'exploitation du service.
- En ce qui concerne **l'assainissement**, au regard de la cohérence technique notamment de modalités de collecte des eaux usées et de la proximité géographique de certaines communes de MPM, le fractionnement géographique par bassin de collecte apparaît comme la solution la plus pertinente.

Ce fractionnement permet notamment de répondre à un enjeu majeur de rationalisation de la gestion du service d'assainissement de la collectivité.

Les exploitations du service de l'assainissement de ces communes seront organisées en trois zones géographiques :

- **zone Est** : Cassis, Ceyreste, La Ciotat, Roquefort-la-Bédoule,
- **zone Centre** : Marseille, Allauch, Septèmes-les-Vallons, Carnoux-en-Provence, Le Rove, Gémenos Zone Industrielle.
- **zone Ouest** : Carry-le-Rouet, Ensus-la-Redonne, Sausset-les-Pins, Gignac-la-Nerthe, Marignane, Saint Victoret, Chateauneuf-les-Martigues.

## Projet Vieux-Port

### Bilan de la concertation préalable et lancement des procédures d'enquête publique – Affectation de l'autorisation de programme

Le parti d'aménagement se fonde sur une vision paysagère et géographique particulière qui s'articule autour des espaces suivants :

- **La chaîne des parcs** : il s'agit de transformer la façade maritime située à l'ouest du Vieux-Port en un vaste parc urbain d'une emprise comparable à celle du port.
- **Les quais** : suite à la recomposition de la trame circulatoire dans l'hyper-centre, une circulation apaisée s'installera sur les 3 quais avec le maintien d'une voie pour les véhicules légers, ainsi que deux voies dédiées aux transports en commun. Ce dispositif offrira un large espace aux piétons et permettra la fermeture complète à la circulation du quai des Belges pour les grandes manifestations. Le quai de la Fraternité abritera une ombrière à l'architecture contemporaine.
- **Le plan d'eau** : une recomposition du plan d'eau nécessitera le déplacement des aires techniques sur des estacades.
- **L'archipel d'espaces jardinés** : les boulevards et les places seront modifiés suite à la recomposition des circulations et seront l'occasion d'une politique « d'embellissement » des espaces publics. Il s'agit d'introduire de la végétation pour construire progressivement une sorte « d'archipel arboré » dans l'hyper centre.

**Le projet Vieux-Port comprend deux étapes à échéance de fin 2012 :**

- La première étape consiste à réaliser des travaux connexes de voirie (aménagement de carrefours, modification des sens de circulation...) dans la zone comprise à l'intérieur du boulevard extérieur.
- La deuxième étape concerne les travaux d'aménagement du bas de La Canebière, du Quai de la Fraternité (anciennement Quai des Belges), et d'une partie des quais du Port et de Rive Neuve dans la perspective de Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture.

**La deuxième phase à échéance 2015** finalisera le projet global.

### Concertation préalable

La concertation préalable, 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 ce projet a eu lieu du 6 au 31 mai 2011. Après une réunion de lancement au palais du Pharo le 6 mai, trois réunions publiques ont eu lieu les 11, 18 et 25 mai. Deux expositions permanentes ont été organisées - l'une à l'espace Bargemon en mairie centrale, l'autre au siège institutionnel de MPM au Pharo -, où le public pouvait consigner ses observations sur un registre. La synthèse de ces avis et des remarques faites lors des réunions publiques a été réalisée en vue d'élaborer le bilan de la concertation (sur CD ROM).

## CALENDRIER

|  |  |
|--|--|
| - Procédures permis d'aménager – Instruction site classé : | <i>1<sup>er</sup> juillet 2011 à mars 2012</i> |
| - Réunion des personnes publiques associées :              | <i>mi-septembre 2011</i>                       |
| - Enquêtes publiques :                                     | <i>octobre 2011</i>                            |
| - Appel d'offres travaux connexes sur bvd extérieur :      | <i>mai à août 2011</i>                         |
| Travaux connexes :   | <i>septembre 2011 à mars 2012</i>              |
| - Appel d'offres travaux périmètre MP2013 :                | <i>octobre 2011 à mars 2012</i>                |
| Travaux Périmètre MP 2013 :                                | <i>avril 2012 à décembre 2012</i>              |

L'appel d'offres des travaux sur le boulevard extérieur est en cours. Le démarrage des travaux d'aménagement du périmètre MP 2013 est envisagé au printemps 2012.

## Autorisation de programme

Depuis le démarrage des études de maîtrise d'œuvre en janvier 2011, les avant-projets ont été approuvés et les études de projet arrivent à leur terme.

Sur un **coût global prévisionnel de réalisation de cette opération estimé à 100 M € TTC**, la part affectée aux travaux est de 90 M €, (incluant le coût des aléas et des révisions de prix) décomposés comme suit :

- 10,7 M € au titre des travaux de la première étape
- 27,5 M € au titre des travaux de la deuxième étape
- 47,8 M € au titre des travaux de la 2<sup>e</sup> phase.

Dans la perspective du démarrage des travaux de la première étape du projet Vieux-Port en septembre 2011, une autorisation de programme a été créée au budget primitif 2011 et il convient désormais d'affecter l'autorisation de programme correspondante.

Ce projet pourrait bénéficier de plusieurs cofinancements :

- Dans le cadre du plan quinquennal d'investissement 2009-2013 voté par le **Conseil général des Bouches-du-Rhône**, une enveloppe de 30 millions d'euros a été affectée à des opérations de requalification des espaces urbains de Marseille, parmi lesquelles figure la semi-piétonnisation du Vieux-Port.
- Le projet Vieux-Port devrait également bénéficier d'un cofinancement du **Conseil régional** au titre du contrat de développement en cours de mise au point (cf. fiche correspondante dans ce dossier).
- La **Ville de Marseille** procèdera quant à elle au remboursement des dépenses relatives à ses domaines de compétence (espaces verts, éclairage et réseau pluvial), effectuées pour son compte par Marseille Provence Métropole dans le cadre de la convention de maîtrise d'ouvrage unique.

# Tri des déchets

## Compostage en habitat collectif

Avec le rapport de la Commission « Réduction des déchets à la source Tri sélectif », la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est engagée encore plus volontairement dans une démarche de réduction des déchets et de tri. De manière plus générale, les collectivités sont incitées<sup>4</sup> à valoriser les biodéchets et à limiter leur mise en décharge. Dans ce cadre, Marseille Provence Métropole a décidé d'initier le compostage domestique des déchets biodégradables.

Des opérations de compostage individuel des déchets biodégradables en habitat pavillonnaire ont été mises en place sur les communes de Septèmes-les-Vallons, Marignane, Ensues-la-Redonne. MPM souhaite désormais tester le compostage des déchets biodégradables en habitat collectif.

## Mise en place de composteurs et de bio-seaux en habitat collectif

Marseille Provence Métropole va mettre en place une expérience de compostage autonome des déchets fermentescibles sur deux ensembles d'habitat collectif de Marseille. Pendant cette phase de test, seront mesurés l'adhésion des habitants au dispositif et l'impact sur la production d'ordures ménagères collectées. Les dispositifs de compostage en habitat collectif seront déployés au cours du second semestre 2011.

Le Conseil communautaire propose de présenter une demande de subvention du projet auprès du Conseil général des Bouches-du-Rhône, de l'ADEME et du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

## Association GERES : subvention et convention pour le déploiement d'opérations pilotes de compostage collectif en pied d'immeuble

L'association Groupe Energies Renouvelables, Environnement et Solidarités (GERES) anime le projet « Réseau Compostage au jardin dans les Bouches du Rhône », qui a pour objectif global de développer et animer un réseau de « structures relais » – associations d'éducation à l'environnement et d'insertion sociale - ayant les compétences et les outils pour accompagner les opérations de compostage domestique et micro-collectif (compostage de pied d'immeuble).

Les objectifs de l'association rejoignent ceux de Marseille Provence Métropole en la matière. C'est pourquoi, dans le cadre du réseau « compostage au jardin dans les Bouches-du-Rhône », il est proposé une convention et l'allocation d'une subvention avec le GERES pour mettre en place et évaluer des opérations pilotes « compostage micro-collectif » sur cinq sites du territoire de MPM.

Pour l'année 2011, deux sites sont proposés et trois autres sites le seront au cours du premier semestre 2012. Le premier site identifié est la Cité Radieuse à Marseille (cf. paragraphe ci-dessous).

<sup>4</sup> loi du 15 juillet 1975, circulaire « Voynet » du 28 avril 1998, circulaire ministérielle du 28 juin 2008, directive européenne du 24 avril 1999



## Unité d'Habitation Le Corbusier à Marseille : convention de partenariat relative à la mise à disposition de composteurs collectifs (Bureau)

Dans ce cadre, MPM va mettre en place une expérience de compostage autonome des déchets fermentescibles sur l'Unité d'Habitation Le Corbusier sise 280 boulevard Michelet à Marseille, en partenariat avec l'Association des habitants. Après avoir mis en place les composteurs, seront mesurés l'adhésion des habitants au dispositif et l'impact sur la production d'ordures ménagères collectées.

La mise en place du dispositif de compostage collectif est prévue au cours du second semestre 2011 et s'étendra sur 3 mois.





## Tri des déchets

### Aménagement de points d'apport volontaire enterrés : autorisation de programme

L'opération consiste à implanter sur le territoire de la communauté urbaine des points d'apport volontaire (PAV) enterrés afin de collecter les ordures ménagères en mélange et les déchets propres et secs recyclables. Cela englobe la fourniture, les travaux et la maîtrise d'œuvre pour l'implantation des dispositifs enterrés.

Le programme de développement de la conteneurisation enterrée s'étend sur cinq ans.

La phase 1 (2011-2012) représente un potentiel d'environ 200 équipements qui seront installés selon un axe prioritaire qui intègre les zones touristiques ainsi que les opérations d'aménagement urbain (centre-ville / Vieux-Port, Euroméditerranée I et II, Sainte Marthe etc.)

Les emplacements retenus prennent en compte, pour chaque implantation, les faisabilités techniques d'enfouissement et de collecte dans un souci de maîtrise des coûts de gestion associés.

Le coût de l'opération est estimé à 992 000 euros.





## Transports urbains et périurbains

### Ligne de BHNS entre le technopôle de Château-Gombert et l'université de Saint-Jérôme : bilan de la concertation préalable et lancement d'enquête publique

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 technopole de Château-Gombert d'une part, et entre ces deux sites et le réseau métro-tramway-TER d'autre part.

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.

### 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.

#### **Améliorer la desserte des quartiers nord-est de la Communauté urbaine**

Les quartiers nord-est de Marseille et les communes d'Allauch et Plan-de-Cuques, souffrent d'un déficit de desserte en transports en commun. La création d'un site propre devrait permettre une augmentation de la vitesse commerciale des bus, de leur régularité, de leur fréquence et par conséquent un accroissement de l'attractivité de la ligne.

#### **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 un réaménagement des secteurs traversés. Le quartier de La Rose le long de l'avenue François Mignet sera fortement impacté étant donné sa configuration (stationnement anarchique, espaces publics dégradés...)

Le parvis de l'université de Saint-Jérôme sera également 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 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 Euroméditerranée à Château-Gombert.

## **Les caractéristiques du projet**

L'opération consiste à créer un site propre sur les emprises de voiries disponibles.

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 sur l'itinéraire. 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 d'une requalification des espaces publics traversés, d'une réorganisation du stationnement et d'une amélioration des cheminements piétons et cycles.

## **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 ce projet a eu lieu du 7 janvier au 4 février 2011.** 3 réunions publiques ont été organisées. Plusieurs panneaux présentaient le projet sur 4 lieux d'expositions (mairie des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements, université Saint-Jérôme, école centrale, centre d'animation de St Jérôme) où les observations de la population étaient consignées dans un registre. La synthèse de ces avis et des remarques faites lors des réunions publiques a été réalisée en vue d'élaborer le bilan de la concertation (disponible sur CD ROM).

Pr ailleurs, les projets de travaux feront l'objet d'une enquête publique dont le Conseil de Communauté devra approuver le lancement.

## **Le calendrier de l'opération et coût du projet**

- Un groupement de maître d'œuvre a été désigné, en juin 2010, afin de réaliser les études de conception.
- A l'issue d'une première phase d'études, une concertation préalable a été organisée au cours du premier trimestre 2011 (cf. paragraphe 4).
- Une deuxième phase d'étude s'est déroulée au 1<sup>er</sup> semestre 2011 ; elle sera suivie d'une enquête publique qui se déroulera au 1<sup>er</sup> trimestre 2012.
- Le démarrage des travaux est prévu pour la fin de l'année 2012 ; ils devraient durer 12 mois.

Le montant des travaux s'élève à 40 000 000 € HT soit 47 840 000 € TTC (hors acquisition du matériel roulant, acquisitions foncières et coût des travaux sur les dépôts).





## Transports urbains et périurbains

### Vidéo-verbalisation – Lutte contre le stationnement gênant perturbant la circulation des transports en commun à Marseille

Le réseau de la RTM sur le territoire de la ville de Marseille est actuellement perturbé, en grande partie, par le stationnement gênant sur la voirie notamment en centre ville et sur les couloirs de bus.

De ce fait, l'offre de service, soit près de 23 millions de km parcourus en 2010, est affectée par une vitesse commerciale faible qui diminue progressivement affectant de manière non négligeable la qualité de l'offre et donc la fréquentation du réseau. **Au plan financier, 1 kilomètre par heure de vitesse commerciale perdue engendre un coût de 5 millions d'euros en moyens supplémentaires afin de maintenir le niveau de service.**

L'objectif de la Communauté urbaine et de l'exploitant RTM est d'augmenter l'attractivité et la performance du réseau de transport de surface en luttant contre les incivilités routières, également facteurs d'insécurité et de ralentissement de la circulation des bus et des tramways. **C'est pourquoi, le dispositif de vidéo-verbalisation, déjà testé et adopté dans d'autres collectivités, est proposé comme un moyen de lutte contre le stationnement illicite.**

Actuellement, Marseille Provence Métropole dispose d'un Poste Central de Régulation du trafic routier dont le système de vidéo-surveillance est susceptible d'être employé pour constater l'impact du stationnement et établir des contraventions. La RTM, dans le cadre de son rôle de transporteur public, met en œuvre des personnels, habilités par les services de la Préfecture et assermentés par Monsieur le Procureur de la République, afin de lutter contre le stationnement gênant la circulation des véhicules de transport en commun.

Les services de MPM et de la RTM ont d'ores et déjà informé les services de Monsieur le Préfet et Monsieur le Procureur de la République et reçu une réponse de principe favorable. Les autorisations et avis officiels de ces autorités seront donnés après approbation du Conseil de Communauté.

Une convention fixant les modalités concrètes d'adaptation et d'utilisation de la vidéo-surveillance sera adoptée ultérieurement entre Marseille Provence Métropole et la RTM.





## Transports urbains et périurbains

### Actualisation de la gamme tarifaire RTM – Diminution des tarifs jeunes

Les frais d'abonnement aux transports scolaires représentent pour les familles une dépense importante. Aussi, **la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a souhaité engager une démarche en faveur des ménages en baissant fortement les tarifs scolaires sur l'ensemble de son territoire.**

**Au total, plus de 35 000 jeunes de Marseille Provence Métropole, soit près de 25 000 ménages sont concernés.**

**Sur le réseau RTM**, le Pass annuel Jeune passera de 240 euros à 210 euros. Ainsi, les scolaires, étudiants, stagiaires de la formation professionnelle et apprentis, de moins de 26 ans, pourront voyager sur l'ensemble du réseau de la RTM pour 17,50 € par mois. Les élèves boursiers verront quant à eux leur tarif passer de 190 € à 170 €.

**Sur les communes hors Marseille**, l'abonnement annuel des collégiens et des lycéens passera à compter de septembre prochain de 120 € à 100 €, l'abonnement scolaire des primaires sera vendu à 70 € au lieu de 90 €.

Les autres titres « Jeunes » de la gamme RTM connaîtront également des baisses de tarifs. Ainsi, le pass mensuel jeune passera de 38 € à 34.50 €. Pour les élèves boursiers, ce tarif sera ramené à 21.50 € et une baisse importante du prix du trajet unitaire leur sera proposée (0,63 € contre 1,01 € actuellement).

En outre, afin de continuer à développer des tarifs équitables pour tous, un **abonnement annuel « Solidarité »** à demi-tarif sera créé pour les bénéficiaires de la couverture maladie universelle complémentaire.

Tous ces nouveaux tarifs seront applicables à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2011.





# Transports urbains et périurbains

## Tarifs - billettique - carte TRANSPASS

### Création d'un titre de transport combiné : Pass annuel RTM + Le Vélo

Marseille Provence Métropole a souhaité créer un Pass annuel associant le réseau RTM et les vélos en libre service DECAUX pour inciter les usagers à emprunter les transports en commun combinés aux modes doux. Cet abonnement combiné sera proposé à un euro de plus que le tarif des abonnements annuels existants. Ce complément de 1 € constituera un crédit d'usage sur le compte « vélo » du titulaire.

L'utilisateur aura une seule carte pour associer vélo, métro, bus et tramway car le chargement de ce produit est intégralement porté par la carte TRANSPASS. Ainsi, le client continuera à acheter son abonnement annuel auprès de la RTM comme aujourd'hui. Il devra ensuite activer son « option » vélo sur le site internet de la RTM en s'acquittant de la caution (non encaissée) et des 1 € d'usage lui permettant d'utiliser les vélos en libre service sur la base des tarifs horaires et des conditions d'utilisation définies par Decaux.

Les usagers déjà titulaires d'un abonnement annuel RTM auront la possibilité de basculer sur ce titre combiné à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Cet abonnement RTM + Le Vélo sera mis en œuvre progressivement à compter du 1<sup>er</sup> septembre prochain.

### Billets sans contact support du produit Citypass : convention avec l'OT

L'Office du Tourisme et des congrès de Marseille possède un produit phare, le Citypass, qui permet sur une ou deux journées de bénéficier de prestations groupées : accès illimité au réseau de transport de la RTM, gratuité ou des réductions à plusieurs musées, un aller-retour aux îles du Frioul et Château d'If, réductions chez de nombreux commerçants partenaires de cette opération.

Actuellement l'offre touristique et culturelle se présente sous forme d'un petit livret de coupons détachables, et le transport sur un ticket magnétique RTM. L'Office du Tourisme et des Congrès de Marseille et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ont voulu moderniser l'usage du Citypass en s'appuyant sur la technologie sans contact déployée dans les transports urbains depuis un an.

La solution proposée est un seul support pour le transport et la culture avec deux technologies : un support sans contact pour le produit transport et un code barre 2D imprimé sur ce support pour le produit culture.

Marseille Provence Métropole s'occupe de la création de ce Citypass pour garantir sa compatibilité avec son réseau de transport. L'Office du Tourisme développe le logiciel d'acquisition pour le code barre 2D et continue à le commercialiser. Une première période test sera réalisée durant l'été 2011. Cette première expérience de couplage transport/culture représente une base de travail dans l'optique de Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture 2013.



# Transports urbains et périurbains

## Stations de mobilité douce sur le territoire communautaire (vélos à assistance électrique)

### Le développement de l'intermodalité

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est engagée, par délibération DDIP 007-1446/09/CC du 22 juin 2009, dans une démarche de mise en place d'un Plan Climat Territorial, dont le premier objectif est de limiter l'impact de MPM sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité de la collectivité et en incitant l'ensemble des acteurs du territoire à faire de même.

Afin de répondre à ces attentes, Marseille Provence Métropole a décidé de développer les actions en faveur des mobilités douces et alternatives pour diminuer la part modale de la circulation automobile. Elle s'est ainsi engagée dans :

- la révision de son Plan des Déplacements Urbains (PDU)
- l'élaboration du **Schéma Directeur des modes de déplacement doux** qui permettra de planifier sur tout le territoire la création d'aménagements cyclables et de voies piétonnes. Cette étude lancée en janvier 2011 s'achèvera début 2012,
- l'intégration de ce schéma directeur dans les préconisations du Schéma de Cohérence Territoriale et le lien avec les Plans Locaux d'Urbanisme,
- la mise en place du service d'autopartage auprès des agents de MPM,
- la mise en place de son futur Plan de Déplacement de l'Administration.

La volonté de favoriser les modes de déplacement doux s'accompagne du développement de l'offre de transports alternatifs, dont font partie les véhicules électriques. A ce titre, le Grenelle 2 (loi n°2010-788 du 12 juillet 2010), a confié la compétence du déploiement des infrastructures de recharge accessibles au public aux communes ainsi qu'à leurs groupements.

**La Communauté urbaine souhaite réaliser la mise en place de services liés à la pratique du vélo, et notamment des vélos à assistance électrique (VAE), dont l'usage pourrait être développé sur Marseille et ses communes voisines en raison de la topographie du territoire.** De plus, le vélo électrique a l'avantage de faciliter le pédalage et de parcourir la même distance qu'un vélo classique en un temps plus court et en produisant moins d'effort. Il constitue donc une alternative aux déplacements de moyenne distance, et constitue un maillon supplémentaire dans l'intermodalité.

### Le projet

Il consiste à installer des stations d'accueil et de recharge sécurisées pour vélos à assistance électrique dans chaque commune du territoire communautaire, prioritairement dans les gares, les pôles d'échange, les têtes de lignes de transports de commun (métro et tramway), les sites majeurs de Marseille Provence 2013, les sites touristiques et les principaux parcs de stationnement aériens ou enterrés, lieux sur lesquels des parcs à vélos "ordinaires" pourront également être aménagés.



Les stations seront accessibles à tous les usagers (particuliers, associations chargées de faciliter l'insertion professionnelle par la mobilité, entreprises à travers leurs Plans de Déplacement Entreprise, agents des collectivités, etc.) qui pourront stationner et recharger gratuitement leurs vélos.

Certaines stations, dont l'équipement prévoit la sécurisation des VAE, pourront également être équipées de prises de recharge pour scooters électriques et, dans un second temps, pourront évoluer en véritables stations multimodales avec accueil de voitures électriques, véhicules en autopartage, etc.

Elles seront installées d'une part en aérien sur le domaine public de MPM et des communes ou sur le domaine privé des entreprises ; d'autre part en infrastructure dans les parkings publics ou privés ouverts au public.

Dans un souci de facilité d'utilisation de l'offre de transports sur la Communauté urbaine, **l'accès aux stations pourra se faire grâce à la carte TRANSPASS**, tout comme vont le devenir prochainement les vélos en libre service (cf. rapport correspondant dans ce même dossier du Conseil du 8 juillet 2011).

MPM offrira ainsi la possibilité de stationner son VAE et de le recharger gratuitement, mais ne s'engage pas dans la gestion d'un parc locatif de vélos à assistance électrique.

#### **Un réseau de stations vélos accompagné d'une information complète sur la mobilité**

Afin de coordonner le réseau de stations d'accueil et de recharge électrique, des "maisons de la mobilité" viendront compléter le dispositif pour offrir aux usagers l'information, la prise en charge et l'accompagnement du service. Ces "maisons de la mobilité" pourront être placées à proximité des gares qui constituent de véritables pôles d'échange.

## **Réalisation et budget**

**L'objectif de cette réalisation est de disposer des premières stations d'accueil dès l'année 2013.** Ceci implique que les travaux soient réalisés en 2012 et que les études et les consultations soient lancées en 2011.

Plusieurs collectivités, structures publiques ou entreprises privées étudient des projets similaires ou ont fait part de leur souhait de s'équiper de stations multimodales. Les portages sont donc envisageables en fonction du lieu de réalisation des stations : Gares SNCF, Gares « Régionales », terrains privés des communes ou de sociétés privées.

Le coût de la première phase du projet est estimé à 3 455 750 € TTC. Ce montant se base sur l'installation d'une quarantaine de stations en extérieur et une vingtaine dans les parkings en infrastructure et de la mise en place d'une première maison de la mobilité. A ce titre, une fiche projet est proposée à l'intégration au Contrat de Développement 2011-2014 avec le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur. Des aides pourront également être envisagées avec le Conseil général des Bouches-du-Rhône, l'Europe (FEDER), l'Etat (ADEME).





## Fonctionnement de la Communauté urbaine

### Reconfiguration du Stade Vélodrome : convention avec la Ville de Marseille (ODJ Bureau)

Par délibération de juin 2008, la Ville de Marseille a confirmé sa volonté de rénover, d'agrandir et de couvrir le Stade Vélodrome dans le cadre de la candidature à l'organisation de l'Euro 2016.

La communauté Urbaine a également délibéré le 18 décembre 2009 pour acter de l'accueil de la compétition européenne de football en 2016 et la mise en œuvre des compétences qui lui sont propres pour faciliter cette grande manifestation.

Le projet lauréat désigné en juin 2010 s'inscrit dans la démarche d'une forte volonté de transformer un quartier tourné autour d'un équipement sportif de haut niveau.

Sur la base d'un coût estimé à 273 M €, l'ensemble des collectivités publiques locales ainsi que l'Etat ont confirmé leur participation au projet dont le financement sera assuré en majeure partie par la Ville de Marseille pour un montant de 172 M €, avec une subvention de l'Etat de 30 M € et une participation de la Région de 12 M € et du Conseil Général de 30 M €.

Concernant **Marseille Provence Métropole**, le Conseil de Communauté du 28 mars 2011 s'est prononcé pour une **participation à hauteur de 20 M € représentant environ 8% du coût estimatif de construction.**

Le présent rapport a pour objet l'approbation de la convention qui précise les modalités d'attribution et de versement du fonds de concours apporté à la réalisation de cette opération.







## Fonctionnement de la Communauté urbaine

### Signature de la charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale

La charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale est ouverte à la signature des collectivités territoriales d'Europe. Ces dernières sont invitées en la signant à prendre publiquement position sur le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes et à mettre en œuvre sur leur territoire les engagements définis par la charte.

Marseille Provence Métropole, qui a déjà développé des mesures en faveur de l'égalité notamment avec la féminisation des métiers, cantonnières ou agents féminins de verbalisation de la propreté de la voie publique, poursuit sa démarche vers l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale par la signature de la charte européenne, rejoignant ainsi les 1 000 collectivités européennes signataires dont les 93 collectivités françaises représentant 57 communes, 17 conseils généraux, 14 conseils régionaux et 5 intercommunalités.

Dans cette démarche, il convient d'établir un état des lieux de l'égalité entre les femmes et les hommes de la collectivité Marseille Provence Métropole et de définir **un plan d'action sur deux ans à compter de la signature de la charte pour améliorer les conditions de cette égalité** aussi bien en interne dans les propres structures de la collectivité comme en externe à travers toutes les publications, interventions directes ou indirectes auprès des administrés.





## Voirie et signalisation

### Rocade L2 à Marseille : convention financière relative aux opérations d'accompagnement entre l'Etat, la Région PACA, le Département des Bouches-du-Rhône et la Communauté urbaine MPM

La rocade L2 est un ouvrage indispensable pour le contournement du centre-ville et le développement de l'agglomération, eu égard à l'importance des trafics entre l'autoroute A50 d'une part et les autoroutes A7 ou A55 d'autre part.

La rocade L2 Nord a été déclarée d'utilité publique par décret en conseil d'état du 12 novembre 2010.

### Le contrat de partenariat

Le coût du projet est estimé à ce jour à plus de 1,1 Milliard d'Euro :

- L2 Est : 565 M €
- L2 Nord : 555 M €

L'achèvement de la Rocade L2 est envisagé sous la forme d'un contrat de partenariat public privé, qui comprend non seulement la L2 Nord mais également une partie des travaux de la L2 Est (mise en conformité de tranchées couvertes existantes, équipements, travaux définitifs sur l'échangeur Florian ...).

Dans un protocole signé en août 2010, les cofinanceurs (Etat, région, Conseil général et MPM) s'accordaient sur le mode de financement du projet L2 dans le cadre d'un contrat de partenariat, sur la répartition des maîtrises d'ouvrage et du financement de plusieurs opérations d'accompagnement.

Ce protocole évalue à 730 M€ TTC le montant restant à réaliser sur la L2, se répartissant ainsi :

- 645 M € pour le futur contrat de partenariat
- 85 M € pour les opérations d'accompagnement.

### Les opérations d'accompagnement

La L2 Nord s'accompagne de la réalisation d'opérations d'accompagnement (d'un montant total de 85 M € TTC), qui relèvent de maîtrises d'ouvrage Etat, MPM et ville de Marseille :

- Indemnisation des entreprises du MIN et de la SOMIMAR
- Relogement des habitants de la tour Picon C et de la tour K
- Reconstruction de l'école Busserine
- Restructuration du MIN des Arnavaux
- Requalification du bvd Arnavon
- Aménagement de l'avenue Allende (au-delà des opérations réalisées par le titulaire du PPP)

**MPM participe au financement de ces opérations d'accompagnement, à hauteur de 17 M € HT (22,5%).**



## Calendrier

**Lancement du dialogue compétitif** : janvier 2011

Une phase de dialogue compétitif est actuellement en cours avec 3 groupements, qui élaboreront une offre technique et financière.

**Premières offres des candidats** : septembre 2011

**Signature du contrat PPP** : mi 2012

**Achèvement de la L2 Est** : 2014

**Achèvement de la L2 Nord** : 2017



# Une agglomération éco-responsable

## Rapport annuel 2010 sur le prix et la qualité des services publics de l'eau et de l'assainissement – Rapports annuels des délégataires

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, créée en juillet 2000, assure les compétences eau et assainissement pour les 212 075 abonnés représentant au total 1 050 155 habitants répartis sur les 18 Communes membres, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001.

Le présent rapport est établi conformément aux obligations légales. La loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, a introduit diverses réformes dans la gestion des services publics de l'eau et de l'assainissement. Cette loi s'inscrit dans une perspective de transparence vis-à-vis des élus et des consommateurs. L'article 73 de cette loi et le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) dans ses articles D2224-1 à D2224-5 et ses annexes V et VI prévoient la réalisation d'un rapport annuel du Président sur le prix et la qualité de l'eau et de l'assainissement pouvant regrouper ces deux services.

Ce rapport doit être présenté au Conseil de Communauté dans les six mois de la clôture de l'exercice. Et pour chaque commune membre, ce rapport adressé au Maire doit être présenté au Conseil municipal dans les douze mois qui suivent la clôture de l'exercice concerné. Ce rapport est destiné à l'information du public et des élus. C'est un élément majeur dans la mise en œuvre locale de la transparence et des principes de gouvernance des services d'eau et d'assainissement. Il sera mis à disposition du public conformément aux dispositions prévues dans les textes visés ci-dessus.

### Modalité de gestion

Les compétences Eau et Assainissement s'exercent sur l'ensemble du territoire avec des modes de gestion différents : 2 régies directes, 32 contrats de délégation répartis entre trois exploitants différents (SEM, SERAM, SEERC-Eaux de Provence).

Les missions de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement consistent à :

- gérer le service d'adduction, de traitement et de distribution de l'eau potable pour l'ensemble des 18 communes et organiser la sûreté de l'approvisionnement en eau ;
- assurer la collecte, le traitement et le rejet des eaux usées dans le souci du respect des arrêtés préfectoraux et de la préservation de l'environnement

### Volumes d'eau potable prélevés, produits et vendus

Durant l'année 2010, MPM a **prélevé**

- **186,9 millions de m<sup>3</sup>** via le Canal de Marseille, principale ressource de MPM ;
- **21,30 millions de m<sup>3</sup>** via le Canal de Provence ;
- **1,20 million de m<sup>3</sup>** via les forages de Gémenos ;
- **1,05 million de m<sup>3</sup>** via les forages d'Aubagne.

L'EPCI a traité ces eaux brutes prélevées au travers de ces 13 stations de production.  
 La **production** totale s'élève à plus de **109 millions de m3**.

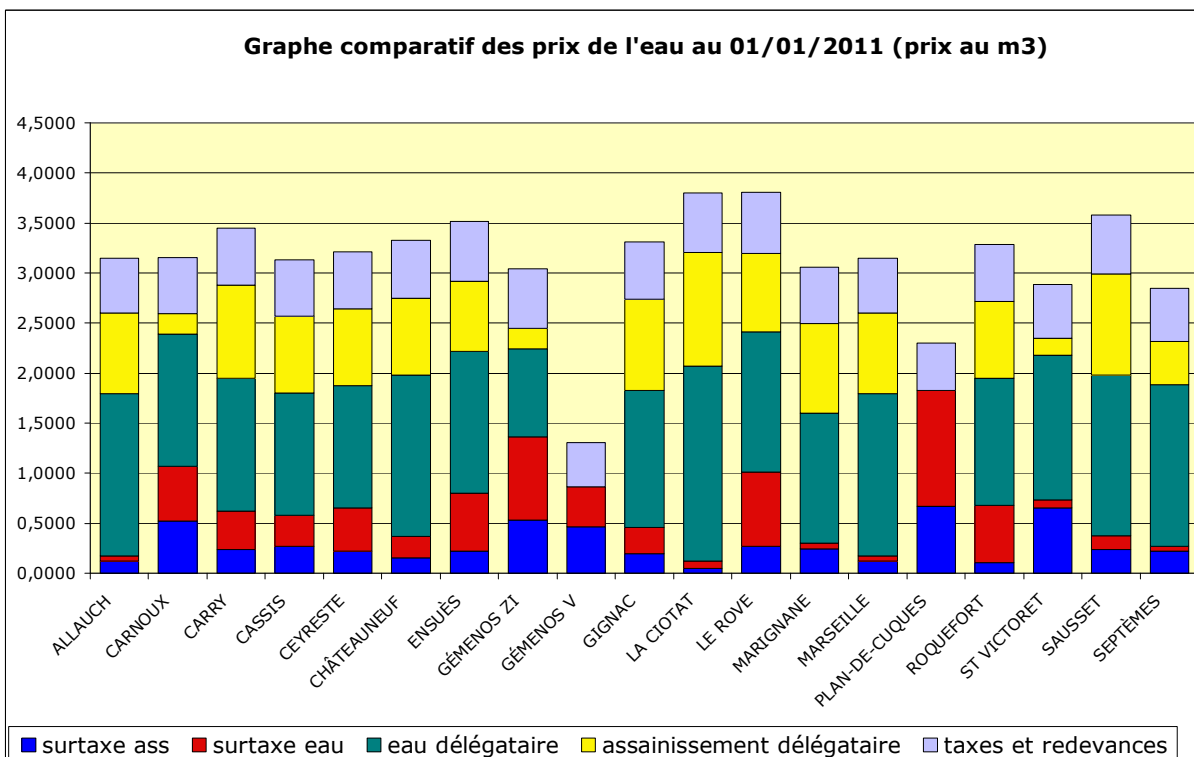
La longueur du réseau de distribution d'eau potable s'élève à **3 309 km**.

Le **volume total d'eau traitée vendu** s'élève à **99 690 885 m3** dont 69 231 716 m3 pour Marseille périmètre.

## Assainissement des eaux usées

MPM compte **10 stations d'épuration**. La capacité totale de traitement s'élève à **2,1 millions d'équivalents-habitants** (besoins population, touristiques et industriel), dont 1,86 million d'équivalents-habitants pour Géolide.  
 La longueur totale du réseau d'assainissement sur MPM s'élève à **2 583 km**.

### Graphique - Le coût de l'eau et de l'assainissement





# Une agglomération éco-responsable

## Rapport annuel 2010 sur le prix et la qualité du service d'élimination des déchets

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, créée en juillet 2000, assure les compétences de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés aux 1 050 115 administrés de ses 18 Communes membres depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001. Ce rapport est établi conformément aux dispositions du décret N° 2000-404 du 11 mai 2000 relatif au Rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'élimination des déchets ménagers.

### Tonnages collectés et traités

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole coordonne sur son territoire l'ensemble des opérations de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés, soit en régie directe, soit par des marchés publics de prestations de service, à savoir :

- la conteneurisation, la collecte, le transfert et le stockage des ordures ménagères résiduelles et encombrants voie publique
- la conteneurisation, la collecte en porte à porte et en points d'apport volontaire, le transfert et le traitement en centre de tri des déchets propres et secs (verre, papiers, emballages ménagers, cartons)
- la collecte et le traitement des déchets captés par le réseau des dix-huit déchèteries et deux plates-formes dédiées aux artisans/commerçants et services techniques

Durant l'année 2010, les dix-huit communes membres de la Communauté urbaine ont produit un total de **689 241 tonnes** de déchets dont :

- **88 582 tonnes** ont été valorisées, soit **27,4 %**
- **500 659 tonnes** ont été mises en centre de stockage de déchets ultimes et centre de Traitement Multi-filières ou traitées dans des établissements ICPE agréés.

#### L'EPCI a traité sur l'année 2010 :

- **433 806 tonnes** d'ordures ménagères résiduelles (soit 413 kg/hab./an)
- **19 112 tonnes** d'encombrants 'voie publique' (soit 18 kg/hab./an)
- **34 322 tonnes** de collectes sélectives (soit 32,7 kg/hab./an) qui se répartissent comme suit:
  - **Collecté en porte à porte (PAP) : 11 531 tonnes** d'Emballages et Papiers
  - **Collecté en Points d'Apport Volontaire (PAV) :**
    - **6 324 tonnes** d'Emballages et Papiers
    - **5 413 tonnes** de Papiers et Journaux Revues et Magazines
    - **10 094 tonnes** de Verre
  - **Collecté papiers & cartons :**
    - **325 tonnes** de papier
    - **635 tonnes** de cartons



**85 %** du tonnage collecté ont été valorisés.

- **106 667 tonnes** de déchets issus des déchèteries, dont **71 %** ont été valorisés
- **666 tonnes** de collectes spécifiques (cartons des commerçants, DEEE, pneus...), valorisés à **95,80 %**
- **94 668 tonnes** de déchets collectés sur les plates-formes (hors encombrants voie publique), dont **87%** ont été valorisés.

Le tonnage global collecté d'ordures ménagères résiduelles (OMR) est constant entre 2009 et 2010 de 42 tonnes.

Le tonnage d'encombrants 'voie publique' est en baisse de plus de 5 000 tonnes (baisse de 3,1%).

Le tonnage réceptionné en déchèteries est en baisse de plus de 4 000 tonnes.

- ⇒ Les baisses sont en partie compensées par une augmentation des déchets réceptionnés en plateforme de 8 910 tonnes soit une augmentation de 9%.

De janvier 2010 jusqu'en novembre 2010, dans le cadre de la convention de Délégation de Service Public « EVERE », lors de la mise en service industriel du Centre de Traitement Multi filières « CTM » de Fos-sur-Mer, les unités ont permis la prise en charge de plus de 297 586 tonnes d'ordures ménagères résiduelles et 4 996 tonnes de boues.

Au 1<sup>er</sup> décembre, date du démarrage de la phase d'exploitation du centre, 30 848 tonnes ont été traitées. Ainsi, la totalité des déchets traités dans le Centre de Traitement Multi filière s'élève à **356 518 tonnes** en 2010. Il apparaît une différence de 15 458 tonnes de déchets en moins que le tonnage réceptionné en Centre de transfert. Cette différence de -4,16% provient de la précision des dispositifs de pesée et de l'évaporation des eaux contenues dans les déchets pendant le déchargement ainsi que pendant le cycle de transfert et transport.

## Modalités de gestion

Afin d'assurer ses missions de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est organisée autour d'un mode de gestion mixte régie / prestations privées et délégation de service public (DSP) depuis fin 2009.

Dans le cadre de la gestion en régie et du suivi de l'ensemble des marchés publics et de la DSP inhérents aux missions qui lui incombent, l'EPCI a employé en 2010 un effectif de **1 563** agents affectés spécifiquement à la collecte et au traitement des déchets, ce qui représente **38,4%** de l'effectif global de MPM.

L'effectif affecté à la collecte est en augmentation de 3,5% provenant de l'intégration dans de dispositif de collecte 2010, d'une partie de la Direction Territoriale d'Interventions Rapides (DTIR) et de la Direction de l'ingénierie des Déchets (DID) ainsi que d'une augmentation de l'effectif de la Direction des Moyens Techniques (DMT).

Pour plus de la majorité de la population, les collectes (traditionnelle et sélective en porte à porte) sont assurées par du personnel en régie. La plupart des missions de traitement des déchets sont assurées par des prestataires privés, hormis la gestion des déchèteries en haut de quais, le contrôle d'accès des centres de transfert de Marseille ainsi que le site de stockage des déchets CSD La Crau.



## Dépenses

Le montant annuel des dépenses de collecte et d'élimination des déchets (hors propreté) comprend l'ensemble des dépenses de fonctionnement (marchés publics, locations, fournitures diverses et études) et d'investissement, les charges salariales des agents communautaires affectés à la collecte et au traitement des déchets, ainsi qu'une partie des frais de fonctionnement de l'administration générale (frais de structure, indemnités d'élus).

En 2010, le montant total des dépenses en section de Fonctionnement, engagées pour la collecte et le traitement des déchets communautaires, s'est élevé à **170,4 M €**, soit une hausse de **+ 10,3 %** entre 2009 et 2010. Les dépenses engagées en section d'Investissement sont de **5,7 M €**, soit une diminution de **-25 %** entre 2009 et 2010. Ce montant d'investissement est assimilable à l'amortissement (engins et conteneurs en renouvellement et réhabilitation du CSD Crau).

**Le montant global des dépenses annuelles s'élève à 176,1 M €.** Ce montant est en hausse de 8,5 %. Ce montant intègre les frais de « quote part administration générale » liés aux dépenses des directions fonctionnelles.

## Modalités de financement

La principale ressource financière du budget annexe du service de collecte et d'élimination des déchets est la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), à laquelle vient s'ajouter une redevance spéciale pour l'enlèvement des déchets industriels et commerciaux assimilés aux ordures ménagères ainsi qu'une redevance spécifique mise en place sur les plates-formes (apports réalisés par les artisans, les commerçants et les entreprises privées).

Enfin, des recettes spécifiques d'élimination des déchets, des recettes de revente de matériaux et des aides financières diverses sont également comptabilisées (Eco-Emballages, OCAD3E, Région...).

Le montant des recettes pour l'année 2010, s'élève **175,2 M €** (soit une hausse de **+ 23 %** comparativement à 2009), et couvre les dépenses engagées sur l'année (investissement inclus) soit **162,6 M€**, hors frais de « quote part administration générale » liés aux dépenses des directions fonctionnelles.

Cette recette ne permet pas de couvrir la totalité des dépenses engagées et les frais associés de « quote part administration générale » liés aux dépenses des directions fonctionnelles soit 176,1 M€. Cette différence de 0,9 M € représente 0,5% de la totalité de la dépense.

