

# Conseil de Communauté

## Vendredi 21 octobre 2011

### Sommaire

### Fiches Presse et rapports correspondants

#### *Fonctionnement de la Communauté urbaine*

- Budget supplémentaire 2011.
- Taux et exonérations de la taxe d'aménagement applicables à partir du 1<sup>er</sup> mars 2012.
- Politique de l'Habitat – Soutien renforcé à la production de logements sociaux grâce à la garantie d'emprunts par MPM.

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

- Transports en commun en site propre – Perspectives et orientations du développement futur du réseau.
- Gare routière Saint-Charles – Dissolution du Syndicat Mixte de gestion et convention avec le CG13 et le CR PACA.
- Parcs de stationnement à Marseille – République et Jules Guesde.
- Téléphonie mobile pour la gestion personnalisée des déplacements.

#### *Une agglomération éco-responsable*

- Plan Local de Prévention des Déchets avec l'ADEME – Signature pour la première année de la convention.
- Construction d'une déchèterie à Châteauneuf-les-Martigues – Autorisation de Programme.

#### *Rénover et construire une ville solidaire*

- Bilan 2006-2010 du Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole.
- Projet de requalification du centre ancien de Marignane – Convention dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés.

#### *Aménagement de l'espace communautaire*

- Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Marseille – Débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).
- Zone d'Aménagement Concerté d'Empallières à Saint-Victoret – Dossier de réalisation.

.../...

#### 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



## Sommaire

### Suite

#### Fiches Presse et rapports correspondants

##### *Développement durable – Innovations - Prospective*

- Création du Parc National des Calanques – Avis de Marseille Provence Métropole.
- Stations multimodales de mobilité douce sur le territoire communautaire – Demande de subventions pour la mise en place.
- Agence Locale de l'Énergie (ALE) de Marseille Provence Métropole – Vote sur les statuts.

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

- Réalisation d'un pôle de création d'entreprises en Zone Franche Urbaine - Revalorisation et affectation d'une autorisation de programme

##### *Relations extérieures*

- Club de la Presse Marseille Provence Alpes du Sud - Attribution d'une subvention.
- Marseille Provence 2013, Capitale Européenne de la Culture - Convention cadre pluriannuelle et multipartite 2011-2013 avec l'association.



# Fonctionnement de la Communauté urbaine

## Budget supplémentaire 2011

Le budget supplémentaire 2011 est une décision modificative des crédits votés au BP qui intègre la reprise des résultats, ainsi que les reports de la gestion de l'exercice précédent. Les éléments suivants concernent exclusivement un périmètre englobant le budget principal et les deux budgets annexes "transport" et "collecte et traitement des déchets" (CTD) dont les sections de fonctionnement sont équilibrées par une participation du budget principal.

### La section de fonctionnement

**En recettes réelles de fonctionnement nouvelles :** **+ 17,3 M€**

En recettes, la prise en compte des états définitifs transmis par l'Etat permet d'ajuster les crédits relatifs à **la fiscalité et aux dotations versées par l'Etat à hauteur de 7,3 M€**.

Les "autres recettes" sont majorées de 10 M€, dont 6,2 M€ correspondent à des régularisations d'écriture relatives à des réajustements d'imputation ou de ventilation RH.

**La section de fonctionnement tient compte également de la reprise de l'excédent constaté au 31/12/2010 pour un montant de 67,15 M€.**

**En dépenses réelles de fonctionnement nouvelles :** **+ 23,7 M€**

Ce montant recouvre à la fois des dépenses nouvelles, des ajustements comptables ainsi que l'intégration des reports issus de la gestion 2010 :

**Au bilan, la section de fonctionnement du BS 2011 dégage un autofinancement brut de 54,5 M€ sur les trois budgets considérés (dont 54,4 M€ au budget principal) qui va contribuer à diminuer le niveau de l'emprunt d'équilibre inscrit au BP.**

### La section d'investissement

**Recettes de la section d'investissement hors emprunt :** **+ 16,5 M€<sup>1</sup>**

**En dépenses d'investissement :** **-12,9 M€<sup>1</sup>**

**Au final, en tenant compte de l'autofinancement dégagé (+54,5 M€), et, en section d'investissement, de la baisse enregistrée sur les dépenses (-12,9 M€) et la hausse des recettes (+16,5 M€), l'emprunt d'équilibre passe de 181,7 M€ au BP à 97,8 M€ au BS pour ces 3 budgets ce qui confirme, [cette année encore, le ralentissement du recours à l'emprunt constaté depuis 2008.](#)**

<sup>1</sup> Ces montants s'entendent hors baisses sur le pluvial, qui, inscrites à la fois en dépenses et en recettes, ne modifient pas l'équilibre des budgets.



## Fonctionnement de la Communauté urbaine

### Taux et exonérations de la taxe d'aménagement applicables à partir du 1<sup>er</sup> mars 2012

L'article 28 de la loi de finances rectificative pour 2010 du 29 décembre 2010 entraîne une mutation de la fiscalité de l'urbanisme. A partir du 1<sup>er</sup> mars 2012, la taxe locale d'équipement (TLE) est supprimée et remplacée par la taxe d'aménagement.

L'évolution majeure de la taxe d'aménagement par rapport à la TLE est la modification de l'assiette fiscale. La base d'imposition n'utilise plus la surface hors œuvre nette (SHON) mais la somme des surfaces de plancher closes et couvertes, sous une hauteur de plafond supérieure à 1,80 mètre.

Marseille Provence Métropole doit délibérer avant le 30 novembre pour pouvoir fixer le taux de la taxe d'aménagement.

La Communauté urbaine n'ayant jamais fixé un taux de la TLE, ce sont les taux délibérés par les communes membres avant la création de la Communauté urbaine qui sont appliqués. Ainsi, actuellement, une diversité de taux est en vigueur sur le territoire.

Dans le cadre d'une harmonisation de la fiscalité de l'urbanisme sur le territoire communautaire, **il est proposé, dans le présent rapport, de fixer le taux de la taxe d'aménagement à 4,5%**. Ce taux doit permettre de garantir un montant de recette de TA équivalent à celui de la TLE (6,2 M € en 2010).

Pour les aires de stationnement non comprises dans la surface de plancher, une valeur forfaitaire est appliquée par emplacement et est intégrée à l'assiette fiscale de la taxe d'aménagement. Son montant peut être déterminé par l'organe délibérant entre 2 000 € et 5 000 €. Il est proposé de fixer la valeur forfaitaire à 5 000 €.

**Afin de favoriser le logement social ainsi que la primo-accession**, il est proposé, en application de l'article L. 331-9 du code de l'urbanisme les dispositions suivantes :

- Exonérer de 50% la surface taxable des constructions financées par les PLUS (prêt locatif à usage social) et les PLS (prêt locatif social)
- Exonérer de 50% la surface taxable des constructions de plus de 100 m<sup>2</sup> financées par un prêt à taux zéro (PTZ).



## Fonctionnement de la Communauté urbaine

### Politique de l'habitat : soutien renforcé à la production de logements sociaux grâce à la garantie d'emprunts par MPM

#### Conditions générales d'octroi

Alors que la Communauté urbaine doit engager la révision de son PLH, le logement est devenu une source de préoccupation forte pour le plus grand nombre de nos concitoyens. C'est dans ce contexte que la Communauté urbaine a lancé en mai dernier *Les Etats généraux du logement de Marseille Provence Métropole* qui se sont conclus le vendredi 7 octobre dernier par une journée bilan réunissant les partenaires. La concertation a permis de dégager des pistes de travail débouchant sur une série de mesures, notamment en faveur du logement social dont la demande est si forte que la production demeure insuffisante. Pour l'accélérer, il est proposé au Conseil de Communauté que Marseille Provence Métropole accorde des garanties d'emprunt aux bailleurs sociaux. Il s'agirait pour la Communauté urbaine de garantir jusqu'à 45% des emprunts pour les opérations qui rentrent dans les objectifs prioritaires de sa politique de l'habitat.

#### Les conditions générales d'octroi des garanties d'emprunt

Marseille Provence Métropole se propose d'accorder sa garantie pour des emprunts contractés par des bailleurs sociaux, des sociétés d'économie mixte ou des établissements publics locaux. A travers l'approbation d'un règlement, le rapport présenté au Conseil de Communauté a pour objet de définir les opérations éligibles à de telles garanties, les modalités dans lesquelles celles-ci pourraient être consenties, ainsi que les règles prudentielles cumulatives que l'ensemble de ces garanties devront respecter.

Destinées à protéger les collectivités territoriales des risques liés aux garanties ou cautionnements, des règles prudentielles ont été définies par le législateur. Le cœur du dispositif de réduction et de dilution des risques défini par la loi n°88-13 du 5 janvier 1988 dite "loi Galland" repose sur le respect cumulatif des trois règles prudentielles suivantes :

- **la règle du potentiel de garantie (plafonnement global)** : la somme du remboursement de la dette propre d'une collectivité ajoutée des annuités qu'elle a garanties est plafonnée à 50 % de ses recettes réelles de fonctionnement (du budget auquel est rattaché la garantie) ;
- **la règle du partage du risque (plafonnement par opération)** : une personne morale de droit privé ne peut être garantie au maximum qu'à hauteur de 50 % par une ou plusieurs collectivités ;
- **la règle de division du risque (plafonnement par débiteur)** : une commune ne peut consacrer plus de 10 % de sa capacité à garantir au profit d'un même débiteur.

Pour préserver sa solvabilité financière et sa capacité à emprunter aux meilleures conditions dans un contexte de resserrement de l'offre de crédit aux collectivités locales et de renchérissement de son coût, MPM propose dans ce rapport de mettre en place un cadre rigoureux de gestion prudentielle des garanties qu'elle pourra consentir :

- Plafonnement global : 30 % des recettes réelles de fonctionnement du budget de rattachement de la garantie, soit par référence à l'état de la dette du budget principal voté au BP 2011, ce plafonnement représente 114 M€.
- Plafonnement par opération : Pour les projets de logements sociaux, 45% du montant total à garantir par opération.
- Plafonnement par débiteur : la somme des garanties accordées à un même organisme ne peut excéder 3% des recettes réelles de fonctionnement, soit pour le budget principal sur la base du BP 2011, un plafonnement de 17 M€.
- Un plafond annuel de prise de garantie limité à 30 M€





# Développer les transports urbains et périurbains

## Transports en Commun en Site Propre

### Prospectives et orientations du développement futur du réseau

Marseille, premier port de la Méditerranée et principal centre urbain de l'arc méditerranéen poursuit son développement. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) prévoit l'accueil à l'horizon 2020 de 80 000 à 100 000 habitants supplémentaires sur le territoire de Marseille Provence Métropole. Cette croissance démographique, pour qu'elle soit harmonieuse et contribue pleinement à l'expansion de l'agglomération, doit être accompagnée d'une mise en place d'infrastructures de déplacement qui à partir du grand centre de Marseille contribueront au développement métropolitain de l'agglomération. Ainsi le SCOT propose « de relier les grands pôles et équipements de la Métropole, à travers l'organisation de grands corridors de transports collectifs, en liaison avec les territoires voisins. »

Afin d'accompagner cette croissance Marseille Provence Métropole a mis en place une politique de développement des transports en commun en site propre. Par ce choix, la Communauté urbaine poursuit les objectifs de réduction de l'utilisation des véhicules automobiles, d'amélioration de la qualité de vie par gains de temps sur les trajets, ainsi que la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le développement du réseau s'inscrit dans le cadre d'un projet général de TCSP présenté en février 2010. Depuis cette date, plusieurs rapports ont été soumis pour approbation, opération par opération. Il s'agit aujourd'hui de faire un point global sur les réalisations et les projets en cours et de se prononcer sur le développement futur du réseau.

#### La situation actuelle

A Marseille, le réseau urbain de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est aujourd'hui constitué de :

- 2 lignes de métro M1 et M2 totalisant 21,5 km et comptant 28 stations
- 2 lignes de tramway T1 et T2 de 11,5 km et comptant également 28 stations

Par ailleurs, deux projets sont en cours d'études préalables à la réalisation des travaux : le prolongement de la ligne de métro M2 depuis Bougainville jusqu'au boulevard du Capitaine Gèze et l'extension du réseau de tramway sur la rue de Rome entre la Canebière et la place Castellane.

#### Le développement futur du réseau

Afin de poursuivre l'effort de développement du réseau, les études suivantes vont être menées de front : vers le Nord au-delà d'Arenc, vers le sud au delà de Castellane et sur un schéma directeur. Parallèlement, des études seront engagées avec la RTM pour adapter le réseau de bus à cette évolution importante du réseau de transports en commun de l'agglomération marseillaise.

##### Nord

Afin de compléter l'axe nord sud et de répondre aux besoins de déplacements existants et à venir, un projet de tramway va être mis à l'étude : à partir du terminus provisoire actuel d'Arenc, il s'agira de rejoindre le quartier de Saint-André avec une première étape au lycée Saint-Exupéry. Les études de tracé indiqueront l'itinéraire le plus approprié à retenir pour la liaison Arenc – Lycée Saint-Exupéry, avec l'objectif d'une mise en service en 2018.

Une étude prospective sur les prolongements possibles vers le Nord Littoral (Estaque) sera également entreprise, de même que celle de la desserte du CHU Nord.







## Développer les transports urbains et périurbains

### Gare routière Saint-Charles

#### Dissolution du Syndicat Mixte de gestion et convention avec le CG13 et le CR PACA

L'aménagement du pôle Saint-Charles a conduit à la modernisation des infrastructures ferroviaires et à la reconstruction du terminal voyageurs. Le pôle multimodal de transport incluant la nouvelle gare routière a été inauguré en décembre 2007.

Simultanément, Marseille Provence Métropole, le Conseil général des Bouches-du-Rhône et le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, les trois Autorités Organisatrices utilisant cet équipement, ont créé en date du 1<sup>er</sup> septembre 2007 un Syndicat Mixte ayant pour unique objet la gestion de cet équipement.

A compter de cette date, le **Syndicat Mixte de gestion de la Gare Routière** (SMGR) a assuré, conformément à son objet, l'organisation, l'exploitation et le financement des différents services offerts aux voyageurs de la gare routière de Marseille Saint-Charles. Il s'agit d'une structure de faible taille qui repose, pour son bon fonctionnement, sur la mise à disposition de moyens des collectivités membres et essentiellement sur les services du Conseil général. Par ailleurs, depuis 2007, le paysage institutionnel a changé avec la création du Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône.

Dans ce contexte, la pertinence du SMGR s'est posée et conduit les trois autorités organisatrices à demander au Préfet sa dissolution. Cependant, au vu de l'intérêt stratégique de la gare routière et compte tenu de son importance en termes d'échanges intermodaux (connexion des réseaux de métro et de bus) il est proposé que **Marseille Provence Métropole, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports urbains reprenne l'ensemble des droits et obligations du Syndicat Mixte à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.**

Afin d'assurer la continuité du service public, **cette dissolution devra être concomitante à la reprise en gestion par MPM.**

Marseille Provence Métropole, le Conseil général des Bouches-du-Rhône et le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur se sont rapprochés pour élaborer une **convention relative aux modalités d'exploitation et de financement de la gare routière Saint Charles.** La convention envisagée reprend les termes de cofinancement initiaux, tant en matière de fonctionnement que d'investissement. Il est, par ailleurs, proposé que la taxe acquittée par les transporteurs (redevance transporteurs) soit graduellement augmentée afin de couvrir les frais de fonctionnement de cet équipement.







## Développer les transports urbains et périurbains

### Parcs de stationnement à Marseille : République, Jules Guesde, Blancarde

#### Parking Jules Guesde – Financement des travaux et de frais de gardiennage

Le parking Jules Guesde (49 places), a fait l'objet d'actes de vandalisme récurrents ayant connu une aggravation en juillet dernier. Suite à des détériorations importantes et des menaces envers le personnel d'exploitation, le délégataire Vinci Park avait opposé son droit de retrait.

Par ailleurs, compte tenu du contexte de la Porte d'Aix, les services de l'Etat ont déployé le 8 août 2011, un Plan de Sécurité Renforcé.

Dans ce cadre, Marseille Provence Métropole a souhaité rétablir une situation normale de ce service public, tout en assurant la sécurité des biens et des personnes. La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est rapprochée du délégataire pour procéder à la réouverture du parking le 1<sup>er</sup> septembre 2011. Pour ce faire, il a été décidé de mettre en place une surveillance 24h/24h et 7j/7j garantissant ainsi la sécurité du site.

Marseille Provence Métropole a financé les travaux de remise en état du parc et financera les frais de gardiennage nécessaires au rétablissement d'une gestion normale de ce parking.

#### Parking République – aménagement du calcul de la redevance et de l'abonnement résidence

Le parking de la République (800 places) a ouvert ses portes en mai 2008. Sa gestion a été confiée à la Société Vinci Parc. La réalisation de cet ouvrage s'est inscrite dans un secteur en cours de réhabilitation. 400 places devaient, à cet effet, être réservées à l'accueil des résidents.

Cette donnée essentielle a été prise en compte dans la convention de service public tant dans la détermination des conditions d'exploitation du parking, que du point de vue de l'équilibre économique du contrat, notamment concernant le calcul de la redevance due par le délégataire à MPM. Or, depuis son ouverture, le parking République connaît une fréquentation inférieure aux prévisions. En effet, les retards constatés quant à la commercialisation des logements et des commerces dans ce secteur, ont impacté fortement la montée en charge du parc.

Compte tenu du caractère imprévisible de cette situation et au regard des clauses du contrat de DSP, MPM et le délégataire se sont rapprochés afin de préserver l'équilibre économique de ce service délégué. Ceci a donné lieu à un aménagement du calcul de la redevance protégeant à la fois les intérêts de la collectivité et du délégataire.

Par ailleurs, l'abonnement résident est soumis à deux critères : un critère géographique (habiter dans un rayon de 500 m autour du parc) et un critère d'usage (faire moins de 15 sorties par mois hors week-end et jours fériés). Ce dernier critère, qui nuit à la fréquentation du parking, est supprimé.



## Parking Blancarde – Création d'un Parc relais RTM

Depuis son ouverture en février 2008, le parking de la Blancarde (340 places) connaît une fréquentation inférieure aux prévisions.

Compte tenu de sa proximité immédiate près du pôle d'échange de la Blancarde, il est proposé de permettre au délégataire Vinci Parc, de se rapprocher de la Régie des Transports de Marseille, afin de créer un parc-relais à hauteur de 100 places réservé aux usagers des transports en commun.

Ainsi, les clients de la RTM pourront utiliser ce parking avec leur carte TRANSPASS dans les mêmes conditions que sur les autres parcs relais gérés par la RTM, c'est-à-dire de bénéficier de la gratuité pour les titulaires d'un abonnement de transport en commun utilisant le réseau RTM.

Par ailleurs, l'abonnement résident est soumis à deux critères : un critère géographique (habiter dans un rayon de 500 m autour du parc) et un critère d'usage (faire moins de 15 sorties par mois hors week-end et jours fériés). Ce dernier critère, qui nuit à la fréquentation du parking, est supprimé.



## Développer les transports urbains et périurbains

### Téléphonie mobile pour gestion personnalisée des déplacements

Technologie NFC et son interface - Création et affectation d'une autorisation de programme

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et la Ville de Marseille ont été sélectionnées comme territoire leader du mobile sans contact projet NFC (Near Field Communication) par le Ministère de l'Industrie en janvier 2011.

Dans ce cadre et dans le prolongement de la mise en service du système billettique sur MPM, un groupe de travail dédié aux déplacements, piloté par MPM regroupant la ville de Marseille et le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône), a déterminé les chantiers à ouvrir et les contraintes de réalisation.

L'Etat a lancé un appel à projet de 20M d'euros. Une aide de 30 à 45 % des investissements sera allouée aux collectivités désirant déployer les technologies sans contact sur leur territoire. MPM, Le SMT, la ville de Marseille et l'office de tourisme ont déposé un projet dans ce cadre.

Grâce à cette évolution du système billettique, il sera possible **d'acheter, de charger son titre de transport directement à partir de son téléphone mobile**. Le même appareil servira ensuite à la **validation** dans les bus, le métro ou le Tramway. Un seul appareil permettra ces trois fonctions.

Une autre utilisation du téléphone NFC consiste à lire des étiquettes positionnées sur les arrêts pour avoir **l'heure du prochain passage du bus** ainsi que des **informations culturelles et touristiques**. De plus le téléphone permettra comme avec la carte TRANSPASS d'avoir son **abonnement Le Vélo dans son téléphone**. Les études sont également axées sur **les parkings**. Avec un téléphone NFC, un abonné pourra mettre à jour son abonnement et payer lorsqu'il quitte son stationnement.

Ces services seront progressivement mis en place en 2012-2013.



## Une agglomération éco-responsable

### Programme Local de Prévention des Déchets avec l'ADEME

#### Signature pour la première année de la Convention

En 2010, le Président Eugène Caselli a installé la Commission « Pour une politique de réduction des déchets à la source et de tri sélectif - Projet 2010-2015 », pilotée par Jean Viard Vice-Président, pour faire des propositions afin d'améliorer les performances en matière de réduction des déchets à la source et de tri sélectif sur le territoire de la Communauté urbaine.

Dans ses conclusions sur la réduction des déchets à la source, la Commission préconise la mise en place, en partenariat avec l'ADEME, d'un Programme Local de Prévention des Déchets.

L'objectif d'impact principal du programme, à cinq ans, est de réduire de 7% la production d'ordures ménagères et assimilées du territoire de M.P.M. sur la base d'un diagnostic initial.

La Collectivité s'engage sur cet objectif, avec obligation de résultats et en échange, l'ADEME apporte son expertise et son soutien financier qui représente un montant de 800 000 euros par an, soit 4 millions d'euros sur cinq ans.

Ce programme, conclu sous la forme d'un accord-cadre pluriannuel de partenariat pour une durée maximale de cinq ans, est complété chaque année par la signature d'une convention annuelle qui définit les objectifs à atteindre.

La convention pour la première année du programme local de prévention, présentée au conseil du 21 octobre, fixe les objectifs à atteindre au terme de la première année, soit début novembre 2012 :

- Réalisation d'un diagnostic du territoire permettant d'évaluer les principaux gisements d'évitement,
- Etablissement du programme de prévention pour les 4 années suivantes,
- Définition des indicateurs de suivi et d'évaluation du programme et de leur méthode de mesure.

A l'automne 2012, en partenariat avec l'ADEME, un bilan de cette première année sera réalisé et une convention pour la deuxième année du programme local de prévention sera définie.



## Une agglomération éco-responsable

### Construction d'une déchèterie à Châteauneuf-les-Martigues

#### Autorisation de programme

La commune de Châteauneuf-les-Martigues est équipée d'une déchèterie de type modulaire avec passerelle métallique. L'augmentation globale du taux de fréquentation de ce Centre d'Apports Volontaires nécessite de faire évoluer les conditions de réception des déchets ainsi que la qualité de l'accueil du Public.

À l'heure actuelle, les différents flux de matériaux ne sont pas toujours séparés de manière optimale en raison d'un sous dimensionnement de l'équipement en terme de capacité de stockage des déchets. En outre, et compte tenu de sa configuration, la déchèterie actuelle ne permet pas d'absorber les flux d'usagers dans des conditions d'attente raisonnable lors des périodes de pointe. Cette situation génère parfois la formation de files d'attente forcément peu appréciées des utilisateurs qui, sensibilisés au développement du tri sélectif et au recyclage des matériaux, font l'effort de venir apporter leurs déchets.

Face à cette situation, la volonté conjointe de la Commune de Châteauneuf-les-Martigues et de Marseille Provence Métropole est de proposer aux administrés la mise à disposition d'un équipement plus fonctionnel et mieux adapté aux exigences de qualité formulées par les utilisateurs.

La nouvelle déchèterie sera construite sur un nouveau site mais à proximité de la déchèterie actuelle, ce qui évitera de perturber les habitudes des usagers. Elle sera dotée d'un quai en béton dont la configuration et le dimensionnement seront adaptés aux contraintes précédemment évoquées.

Ce nouveau centre d'Apports Volontaires permettra la mise à disposition d'équipements supplémentaires destinés à optimiser le tri des matériaux. La recherche d'une sécurité maximale sur le site pour les usagers et l'ensemble des intervenants est également une priorité.

Une aide au financement sous la forme de subventions, sera recherchée auprès du Conseil général, du Conseil régional, de l'Etat, l'Union Européenne ou tout autre organisme financeur.

Les éléments de mission de Maîtrise d'œuvre conception (études d'Avant Projet, Projet, et passation des marchés de réalisation) seront effectués en 2012. La réalisation des travaux est prévue pour 2013.





## Rénover et construire une ville solidaire

### Bilan 2006-2010 du Programme Local de l'Habitat

Le premier PLH de Marseille Provence Métropole 2006-2011 a été adopté par le Conseil de Communauté le 26 juin 2006. Dans ce document, la Communauté urbaine s'était fixé comme objectif de produire 6 000 logements annuels sur le territoire communautaire dont 20% de logements sociaux, soit 1 200 par an sur l'ensemble des programmes de construction réalisés dans les 18 communes. Pour l'ensemble des logements réalisés, la moyenne annuelle est de 4 900 (dont 4 140 à Marseille). Pour ce qui est du logement social, l'objectif est largement dépassé puisque la production réalisée ces cinq dernières années dépasse les 30%.

Le bilan du PLH montre l'engagement de la Communauté urbaine pour répondre aux besoins en logement des habitants de son territoire, en articulation avec l'Etat, les communes membres et les autres acteurs de l'habitat, dans une conjoncture où, si le prix du logement n'a cessé d'augmenter, la production a connu une forte accélération.

#### La production de logements

Deux indicateurs permettent d'approcher la réalité des chiffres : celui des logements autorisés par obtention du permis de construire (source de données SITADEL), et celui des logements effectivement réalisés (vérifiés sur site par l'AGAM). Pour les logements autorisés, la moyenne annuelle s'établit à 7 700, alors qu'entre 1990 et 2005, la moyenne des logements autorisés n'était que de 3 800. Pour ce qui est des logements réalisés, la moyenne annuelle s'élève à 4 900 (dont 4 140 à Marseille). Bien que la production soit en deçà de l'objectif fixé (6 000 par an), force est de constater **une accélération importante de la production de logements à partir de 2006.**

#### Les logements sociaux

Pour ce qui est du logement social, l'objectif établi par Marseille Provence Métropole était de réaliser 20% de la production de logements en logements sociaux. Le bilan fait apparaître que **l'objectif est largement dépassé avec 30% de logements sociaux dans la production réalisée ces cinq dernières années.** Depuis la prise de délégation de compétence<sup>2</sup>, l'agrément et le financement des logements sociaux ont été multipliés par trois. Plus de 1 600 agréments et financements de logements locatifs sociaux PLUS, PLAI et PLS ont été accordés en moyenne annuelle, sans compter les logements sociaux conventionnés avec l'Anah, ni ceux qui ont été réalisés par la Foncière Logement.

#### Des pistes pour la révision du PLH

Si la production de logements en général s'est accélérée et que celle des logements sociaux financés est aussi en augmentation, des sources d'inquiétude subsistent à l'heure où se prépare la révision du PLH de Marseille Provence Métropole. Le prix du logement privé, aussi bien dans le neuf que dans l'ancien, qui n'a cessé d'augmenter pour atteindre du jamais vu, n'est pas en adéquation avec le niveau de revenus des habitants de l'aire métropolitaine. Les causes en sont multiples : raréfaction du foncier, interventions nécessaires pour disposer d'un foncier dépollué et libre de toute occupation, multiplication des exigences en matière de construction, poids d'une demande très importante...

C'est dans l'optique de dégager des pistes de travail pour le nouveau document du PLH que la Communauté urbaine a organisé des Etats Généraux du Logement qui se sont conclus le 7 octobre dernier (voir fiche sur les garanties d'emprunt et dossier de presse Etats généraux du Logement).

<sup>2</sup> La Communauté urbaine a obtenu auprès de l'Etat la délégation des aides à la pierre et intervient auprès des bailleurs sociaux sur les opérateurs. Aux 11 M € annuels de l'Etat, MPM a voté un apport supplémentaire de 2 M €.



Le Programme local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole traite de la politique de l'habitat à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, que ce soit à l'initiative des communes, de la Communauté urbaine, de l'Etat, des autres acteurs de l'habitat, avec des objectifs partagés et dans une cohérence d'ensemble. Si la Communauté urbaine n'a pas l'exclusivité de la compétence habitat, elle a la responsabilité de définir le projet commun de développement urbain et d'aménagement de son territoire, sachant que les communes membres restent au cœur de la production de logements.

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

Le premier PLH de Marseille Provence Métropole a été adopté le 26 juin 2006 pour une durée de six ans. Sachant qu'il faut deux ans pour préparer un nouveau PLH, la Communauté urbaine s'est engagée dans la révision du document initial le 10 décembre dernier (vote de son Conseil de Communauté). La procédure d'élaboration de ce nouveau PLH comporte deux étapes : la conception (jusqu'à la fin 2011) et la procédure d'adoption (horizon fin 2012). Les Etats généraux du logement, qui viennent de s'achever, ont vocation à construire le diagnostic et les orientations pour la première étape du PLH révisé.



## Rénover et construire une ville solidaire

### Requalification du centre ancien de Marignane

Convention dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés

Le projet de requalification du centre ancien dégradé de Marignane a été retenu au titre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) géré par l'ANRU et l'Anah aux termes d'une vive concurrence entre de nombreux sites candidats sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit d'un projet transversal qui mobilise toutes les procédures possibles pour résoudre les problèmes de dégradation, d'insalubrité et de vacance qui touchent les immeubles du centre ancien de la Ville. Ce volet "habitat" est complété par la rénovation des espaces publics et des équipements ainsi que par une série d'actions visant à dynamiser le commerce et mettre en valeur le patrimoine.

Extrêmement ambitieux, ce projet de 77 millions d'euros sur 7 ans engage la Ville de Marignane, la Communauté urbaine, le Conseil général, la Région, l'ANRU et l'Anah, l'Etat, et la Caisse des dépôts et des bailleurs sociaux.

Marseille Provence Métropole dans ce projet intervient avec ses fonds propres :

- sur les espaces publics à hauteur de 17 millions d'euros HT,
- sur les équipements publics à hauteur de 300 000 euros,
- sur l'habitat à hauteur de 130 000 euros,

et avec des crédits délégués par l'Etat à hauteur de 190 000 euros pour le logement social et 2,7 millions d'euros pour les études et interventions auprès des propriétaires privés. Enfin, Marseille Provence Métropole mettra aussi à disposition des crédits FEDER pour 950 143 euros.







## Aménagement de l'espace communautaire

### Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Marseille – Débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

A la demande de la Ville de Marseille, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a engagé par délibération du 19 février 2009, la procédure de révision de l'actuel Plan d'Occupation des Sols (POS) de Marseille.

La phase de diagnostic est aujourd'hui achevée et conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, le projet de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) doit être débattu par le Conseil de Communauté de Marseille Provence Métropole.

Construit sur la base de l'expression du « Projet de Ville » tel que délibéré par le Conseil Municipal de Marseille le 16 mai 2011, le projet de PADD a fait l'objet d'une présentation aux principaux partenaires institutionnels puis aux Personnes Publiques Associées (PPA) lors d'une rencontre tenue le 27 juin 2011 et enfin soumis à la concertation dans le cadre d'une réunion publique organisée le 28 juin 2011.

Les orientations générales du projet de PADD ont été arrêtées, en compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en cours de finalisation, et se déclinent en cinq axes stratégiques :

#### **1. Marseille, ville maritime :**

Marseille est née de la mer et sa prospérité est toujours venue de la mer. Le PADD décline ce constat dans les domaines de l'économie, du renouvellement urbain et du patrimoine, du tourisme et des loisirs.

La mer et le littoral ont écrit l'histoire de Marseille. Encore aujourd'hui ils constituent des enjeux majeurs pour l'avenir de la Ville et conditionnent largement son attractivité et son développement. Ce sont cependant des espaces fragiles, limités et convoités, pour lesquels l'action publique doit jouer un rôle régulateur.

#### **2. Marseille, Capitale euro-méditerranéenne attractive au service d'une dynamique de création d'emplois pour tous les marseillais :**

Marseille exprime une ambition résolue de développement pour renforcer son attractivité économique et résidentielle, et d'inscription de son avenir dans un cadre européen et mondial.

#### **3. Marseille, ville respectueuse de son environnement et de son patrimoine :**

Marseille construit son avenir sur ses atouts naturels exceptionnels, son identité et son histoire, qui en font une ville très spécifique. La préservation et la mise en valeur de la nature en ville constituent un axe fort de ce projet pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

#### **4. Marseille, Ville des proximités : une offre d'habitat et un bon niveau de services urbains pour tous les Marseillais :**

L'habitant est au cœur du projet, qui vise à apporter des réponses à ses besoins de logement, de déplacement et de service, en recherchant toujours plus de proximité, et un cadre de vie apaisé.

#### **5. Cap sur le renouvellement urbain : une ville économe en foncier et en énergie, favorisant les écomobilités :**

"Refaire la ville sur la ville en l'intensifiant", cette conception nouvelle de la ville apparaît comme une priorité.

Ces orientations trouveront leur déclinaison dans la partie réglementaire du futur Plan Local d'Urbanisme (règlement et zonage) dont le projet sera arrêté à l'été 2012.











## Développement Durable – Innovations - Prospective

### Création du Parc National des Calanques

#### Avis de Marseille Provence Métropole

Ce projet, engagé depuis 12 ans, arrive à son terme pour ce qui concerne la phase d'élaboration portée par les acteurs locaux.

C'est au niveau de l'Etat et des organismes associés (CNPN - le Conseil National de Protection de la Nature, et le CIPN - Conseil Interministériel des Parcs Nationaux) que se prendra la décision de faire ou de ne pas faire ce Parc National.

Ce projet reflète notre point d'équilibre entre les pratiques historiques et culturelles de nos calanques et le besoin, **que personne ne conteste**, de protéger ce patrimoine fragile. La création de ce Parc Naturel, de près de 160.000 hectares (dont 140.000 en mer) aux portes d'une métropole de plus d'un million d'habitants est un projet ambitieux. A titre de comparaison, les zones de « non pêche » de notre parc représentent 4 000 hectares, soit toute la surface du cœur de parc de la Guadeloupe et 3 fois celle du cœur de Port Crau (1600 hectares).

Il reflète le souci de faire coexister les exigences de développement de notre territoire et celle de la protection de notre patrimoine naturel, deux actions possibles et complémentaires.

Marseille Provence Métropole s'est rangée à l'avis des communes sur la question des périmètres des différents zonages constitutifs du Parc : le **cœur**, qui contient les règles les plus strictes et l'**aire d'adhésion** – zone « tampon » entre le cœur du parc et la ville urbanisée, qui contiendra des mesures intermédiaires. La Communauté urbaine propose aujourd'hui d'émettre un avis sur les aspects relevant de l'exercice de ses compétences.

A ce titre, une série de mesures complémentaires est proposée dans le dossier définitif :

- Une **meilleure représentation de Marseille Provence Métropole dans les instances du Parc**. Sur les 48 membres constituant le Conseil d'Administration, seuls 2 sièges sont proposés à MPM (3 au CG et 3 à la ville de Marseille). La Communauté urbaine en demande un supplémentaire.
- Marseille Provence Métropole, qui sera amenée à réaliser de très nombreux projets et travaux dans le Parc, soumis à l'accord préalable de ce dernier, demande la **constitution d'une nouvelle instance technique** lui permettant de défendre les projets et travaux en question devant les représentants du Parc. Ce lieu de débat faciliterait la phase de recueil des avis du parc.
- Marseille Provence Métropole souhaite ensuite s'assurer de la réelle prise en compte, par le Parc, de la question difficile des **accès du public aux portes du Parc**, du stationnement de leurs véhicules et de la mise en place de transports collectifs spécifiques. MPM ne peut agir seule en la matière et sans une participation financière et opérationnelle du Parc, quand bien même ces équipements seraient installés en dehors de son périmètre.
- Enfin, Marseille Provence Métropole souhaite s'assurer que l'opportunité de certains projets d'aménagement et d'urbanisme, déjà très longuement débattus, ne soit pas mise en cause par le Parc. Une **liste de ces projets est proposée dans la délibération pour garantir leur réalisation** conformément aux documents de planification/réalisation rédigés avec les communes concernées (SCOT, PLU(s), ZAC(s), etc.).





## Développement Durable – Innovations - Prospective

### Stations multimodales de mobilité douce sur le territoire communautaire

#### Demande de subventions pour la mise en place

Afin de répondre aux objectifs du Plan Climat Territorial dont la finalité est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, Marseille Provence Métropole a décidé de développer les actions en faveur des mobilités douces et alternatives et diminuer ainsi la part modale de la circulation automobile.

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.

**Le Conseil de Communauté a ainsi approuvé, par délibération du 8 juillet 2011, la création d'un réseau de stations d'accueil et de recharge de deux-roues électriques sur le territoire communautaire.**

Pour compléter le réseau de pistes cyclables étudié avec les communes dans le cadre du *schéma directeur des modes doux*, MPM s'engage dans la mise en place d'équipements liés à la pratique du vélo et, notamment, celle des vélos à assistance électrique (VAE).

Ainsi, des stations d'accueil et de recharge sécurisées pour VAE et scooters électriques seront installées 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 sous-terrains.

L'accès aux services sera **gratuit** et autorisé **grâce à la carte TRANSPASS 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.). Des emplacements pour vélos "traditionnels" seront systématiquement associés à l'équipement des stations qui pourront également, dans un second temps, évoluer en véritables stations multimodales avec accueil de voitures électriques.

Enfin, une "maison de la mobilité" coordonnera l'ensemble du dispositif en assurant la **gestion du réseau** et en offrant un **service d'information aux usagers**.

#### **Les premières stations pour 2013**

Pour disposer de ce service l'année de Marseille Capitale européenne de la Culture, les travaux doivent être réalisés en 2012 et les études préalables lancées dès 2011.

**3,5 millions d'euros**, c'est le montant estimé pour équiper le territoire de ces nouvelles infrastructures.





## Développement Durable – Innovations - Prospective

### Agence Locale de l'Énergie (ALE) Marseille Provence Métropole

#### Vote sur les statuts

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) s'est engagée, par délibération du 22 juin 2009, dans l'élaboration de son Plan climat communautaire. **Cette démarche a pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la mise en place d'une politique d'économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables.**

Des actions concrètes ont déjà été engagées, parmi lesquelles la réalisation d'une étude de préfiguration pour la mise en place d'une Agence locale de l'énergie (ALE) sur le territoire communautaire, conduite dans le cadre du programme AGIR, cofinancé par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une première délibération, en date du 28 juin 2010, a permis d'acter le principe de création de l'ALE.

**L'ALE sera une association à but non lucratif de type loi 1901, dédiée aux questions énergétiques pour l'ensemble du territoire et de ses acteurs**, et qui aura pour vocation d'être :

- un outil d'information, de communication et d'aide à la décision de proximité,
- un lieu d'animation et d'échanges entre tous les acteurs de l'énergie,
- un relais des politiques énergétiques européennes, nationales et locales auprès des consommateurs.

Il est proposé au conseil communautaire du 21 octobre 2011 d'approuver les statuts de l'ALE qui sera composée de membres actifs ayant voix délibératives.

Les membres actifs seront associés au sein de quatre collèges :

- collège constitutif : composé de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), de la Ville de Marseille et des autres communes,
- collège des partenaires : composé notamment par les producteurs, fournisseurs, distributeurs ou grands consommateurs d'énergie (EDF, RTM, SEM, Gaz-de-France, SERAM, GPM, Aéroport de Marseille Provence, etc.),
- collège des organismes publics et privés : composé d'organismes publics ou privés œuvrant dans le domaine de l'énergie, de bailleurs sociaux, universités, organismes consulaires, etc.
- collège des associations : composé d'associations œuvrant dans le domaine de l'énergie.

L'ALE comprendra également des membres honoraires sans voix délibérative. Seront membres honoraires des collectivités comme la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, des organismes publics et parapublics (dont l'ADEME) et enfin des associations œuvrant dans le domaine du logement, des transports et de l'environnement, associations de consommateurs, personnalités qualifiées, etc.

***Une fois les statuts de l'ALE votés, une assemblée générale sera organisée pour constituer l'association et désigner les membres du Conseil d'Administration et élire le Président.***



## Développer l'économie et servir l'emploi

### Réalisation d'un pôle de création d'entreprises en Zone Franche Urbaine Revalorisation et affectation d'une autorisation de programme

#### Un projet structurant pour les quartiers du nord de Marseille

Après un bilan déjà positif produit par le dispositif ZFU à Marseille (création de 3800 établissements et plus de 13 000 emplois), MPM veut poursuivre la profonde mutation, en incitant le secteur privé à réaliser des investissements immobiliers plus adaptés aux besoins des créateurs issus des territoires en difficulté, alors que jusqu'à présent étaient privilégiés les investissements de bureaux. Sont concernés notamment ceux qui veulent travailler dans des secteurs tels que le bâtiment, les services à la personne, les services aux entreprises avec comme premier périmètre de chalandise le territoire dont ils sont issus. De plus, l'idée est d'accompagner l'acte de création par une organisation d'aide à la création, localisée sur le site, plutôt qu'en centre ville.

Profitant de l'opportunité du Programme Opérationnel Feder Axe 4.1, MPM veut réaliser un Pôle de création d'entreprises en ZFU qui proposerait à ces porteurs de projet d'une part, des locaux à des conditions préférentielles<sup>5</sup> et d'autre part, un lieu lisible et de proximité dédié à la création d'entreprises<sup>6</sup>, dont l'administration serait confiée à un gestionnaire de pépinière.

La superficie totale du pôle avoisinera les 1 800m<sup>2</sup> shon répartis en 15 à 20 locaux d'activité en rez-de-chaussée accueillant les activités artisanales et de BTP, 15 à 20 bureaux individuels et un ensemble de bureaux en open-space dédiés aux activités de services, un centre de services administratifs, une salle de réunion, un espace d'accueil et un espace ressources.

**Localisation** : Marseille Provence Métropole a repéré un terrain de 8 000 m<sup>2</sup> situé sur le chemin de la Madrague Ville (La Cabucelle, ZFU 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> Sud) capable d'accueillir un tel projet dans des conditions optimales. Propriété de l'Etablissement Public Foncier PACA qui l'a acquis pour la Ville, ce terrain est, au PLU de Marseille, inscrit en vocation économique.

**Date prévisionnelle de livraison du bâtiment** : décembre 2013

**Montant de l'investissement** : 3.260 M € dont 1.9 M € de participations attendues de l'Union Européenne (FEDER), du Conseil régional PACA, du Conseil général et de la Ville de Marseille.

#### Un projet qui s'inscrit dans le cadre de la dynamique économique des deux ZFU de Marseille

Marseille Provence Métropole s'est engagée dans une importante action nationale d'information et de communication aux côtés de la FNAE-ZUS, le Collectif pour la défense des droits ZFU et de nombreuses collectivités françaises pilotes des ZFU afin d'obtenir une prorogation du dispositif ZFU au-delà du 31 décembre 2011.

Des actions ont ainsi été menées : organisation à Marseille du forum national des ZFU le 6 juin 2011 et signature par des élus de toutes tendances d'une déclaration commune pour la prorogation, tenue d'une rencontre à Bobigny organisée conjointement par le CCIP 93 et le FNAE-ZUS le lundi 17 octobre.

Mais si ces actions ont déjà porté leurs fruits puisque le PLF 2012 (art.64) a entériné la prorogation, au vu des conditions encore restrictives rendant inefficace le dispositif ZFU, MPM soutient fortement les deux organismes précités afin d'obtenir à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, de meilleures modalités : cinq ans minimum, conservation de la clause d'embauche locale à 1/3, déplafonnement des exonérations sociales. **Ces trois propositions conditionnent la réussite du dispositif. Leur non obtention reviendrait à proroger de manière « fictive » un dispositif qui n'aura alors plus aucun effet sur la dynamique économique et territoriale.**

<sup>5</sup> baux précaires, absence ou diminution des cautions et garanties exigées, services adaptés

<sup>6</sup> lieu de permanences, de ressources, de conseil et d'innovation





## Relations extérieures

### Club de la Presse Marseille Provence Alpes du Sud

#### Attribution d'une subvention

Association de type loi 1901 créée en 1978, le Club de la Presse Marseille Provence Alpes du Sud regroupe plus de quatre cents membres dans la région Provence Alpes Côte d'Azur : journalistes, tous médias confondus, professionnels de la communication (attachés de presse, responsables de communication, relations publiques...)

Depuis sa création, le Club de la Presse Marseille Provence Alpes du Sud a inscrit à son actif de nombreuses réalisations : conférences de presse, débats, réunions d'information, manifestations régionales, nationales voire internationales dont notamment :

- Organisation de manifestations de solidarité : soirée de solidarité avec les journalistes haïtiens (février 2010) ; et, manifestations à Marseille et dans les Alpes pour la libération de Stéphane Taponier et Hervé Ghesquière (mai et déc. 2010)
- Nouvelle édition du Prix International de la Parole Libre,
- Partenariat avec la Bibliothèque municipale à vocation régionale – l'Alcazar (Opération « Fêter la Femme » en mars 2011)
- Semaine de la presse à l'école.

Compte tenu de l'importance du Club de la Presse dans le réseau local des professionnels de la communication, il est proposé d'attribuer, pour l'année 2011, au Club de la Presse Marseille Provence Alpes du Sud, une subvention d'un montant de 15 000 euros TTC.





## Relations extérieures

### Marseille Provence 2013, Capitale Européenne de la Culture

Convention cadre pluriannuelle et multipartite 2011-2013 avec l'association

Marseille Provence Métropole a pris un engagement financier à hauteur de 7,5 % (soit 7,35 M €) pour participer au budget total de l'événement « Marseille Provence 2013, Capitale Européenne de la culture » (98 M €). Le principe d'une convention pluriannuelle et multipartite, figurant dans la charte des membres fondateurs de l'association ainsi que dans le dossier de candidature, a été validé par le conseil d'administration de Marseille Provence 2013 le 29 janvier 2009.

Pour MPM comme pour l'ensemble des autres partenaires publics la convention cadre détermine les engagements réciproques et fixe le montant des cotisations prévues, en particulier pour les années 2012 et 2013.

L'article 1 de cette convention cadre rappelle que le budget de l'association est constitué exclusivement de financements complémentaires sans réduction des budgets culturels structurels préexistants de chacune des collectivités publiques.

#### Les enjeux de MP 2013 Capitale Européenne de la Culture : un projet de territoire.

Pour MPM, MP 2013 constitue un projet fédérateur qui doit servir de catalyseur au développement non seulement culturel mais également économique, social et urbain du territoire.

Projet pour les créateurs, pour le territoire, pour l'enrichissement de la société civile et projets pour les citoyens, MP 2013 apporte une contribution décisive à la construction de la Métropole.

#### La programmation

Le prochain conseil d'administration de l'association fixé le 21 novembre 2011, adoptera le préprogramme de l'année 2013 qui fera l'objet d'une annonce publique en début d'année 2012. Le travail de programmation sera poursuivi jusqu'à l'ouverture de l'année 2013 et nourri par les projets reçus par l'association.