

Conseil de Communauté

Lundi 13 février 2012

Sommaire

Fiches Presse et rapports correspondants

Fonctionnement de la Communauté urbaine

Budget

- Budget primitif 2012
- Taux des impôts ménages 2012 / Taux de Cotisation Foncière des Entreprises 2012/ Taux d'Enlèvement des Ordures Ménagères 2012
- Opération d'intérêt national Euroméditerranée – Autorisations de programme pour l'extension. Protocole opérationnel première phase et financement complémentaire. Participation financière de la Communauté urbaine pour l'année 2012.
- Subvention à la Banque Alimentaire des Bouches du Rhône

Développer les transports urbains et périurbains

BHNS et axe Nord-sud

- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la station métro Bougainville et Saint-Antoine (Vallon des Tuves) à Marseille (15^e et 16^e arrondissements) – Autorisation de programme
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre le technopôle de Château-Gombert et l'université de Saint-Jérôme à Marseille (13^e et 13^e arrondissements) – Autorisation de programme
- Acquisition et installation de matériel billettique pour les Bus à Haut Niveau de Service , les lignes structurantes et les extensions des réseaux métro et tramway – Autorisation de programme
- Prolongement de la ligne 2 du métro Bougainville à Capitaine Gèze et création d'un pôle d'échanges (Plan Quinquennal d'Investissement 2009/2013) – Avant-projet

Billettique

- Convention avec le Forum Mondial de l'Eau et la Régie des Transports de Marseille pour la réalisation et l'exploitation de billets sans contact support du Pass FME (**Bureau**)

Rénover et construire une ville solidaire

- Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole 2012/2018
- Préfiguration du Fonds d'Innovation pour l'Habitat et du dispositif de soutien aux baux à réhabilitation (propositions issues des Etats Généraux du Logement)
- Agence Départementale d'Information sur le Logement (ADIL) des Bouches-du-Rhône – Charte de partenariat 2012/2014 et subvention

Développer l'économie et servir l'emploi

- Développement du site de Luminy Biotech – Autorisation de programme
- Restructuration du Marché d'Intérêt National, site des Arnavaux – Autorisation de programme
.../...

Service Presse

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

Fonctionnement de la Communauté urbaine

Budget primitif 2012

Le BP 2012 reconduit les objectifs du BP 2011 :

- maintenir un haut niveau d'investissement pour répondre aux besoins de la population en dotant le territoire des équipements et infrastructures qui lui font encore défaut ;
- contribuer au développement de l'activité économique et au succès des grandes échéances de la période 2012-2016 (Forum mondial de l'eau en 2012, MP 2013 capitale européenne de la culture et Euro 2016).

A hauteur de **304,9 millions d'euros HT**, les dépenses d'équipements tous budgets confondus sont globalement au même niveau qu'au Budget Primitif 2011 (300,1 millions d'euros).

Comme en 2011, cet effort est réalisé à pression fiscale constante sur les ménages.

Un contexte économique incertain

Le budget 2012 a été élaboré dans un contexte économique encore plus dégradé qu'en 2011 avec :

- une économie actuellement en phase récessive, dont les collectivités pourraient d'autant plus ressentir les effets que certaines des ressources de substitution à la taxe professionnelle sont plus étroitement liées à la croissance (CVAE) ;
- la poursuite du gel des concours financiers de l'Etat,
- la perte du "triple A" français, qui pourrait dégrader l'accès à l'emprunt.

Les marges de manœuvre dégagées par MPM

- **une contrainte forte sur les dépenses réelles de fonctionnement**, qui ne progressent globalement que de 0,5% par rapport aux crédits votés en 2011 (BP + BS), soit l'augmentation la plus faible depuis la création de la communauté urbaine ;
- **la mise en œuvre d'un travail d'optimisation fiscale** qui porte ses premiers fruits en 2012, avec une rentrée de 3,2 M€ de rattrapage de TVA sur les activités transport et parking.

... / ...

Les grands équilibres du BP 2012

Budget	Section de fonctionnement	Section d'investissement	Total général
Principal	594,207	308,637	902,843
Collecte et traitement des déchets	195,255	22,023	217,278
Transport	364,300	62,989	427,289
Assainissement	42,514	43,316	85,830
Eau	27,172	30,426	57,598
Ports de plaisance	7,746	3,661	11,407
Marché d'intérêt national	0,405	0,073	0,478
Crématorium	1,429	1,746	3,175
Opérations d'aménagement	22,592	18,130	40,722
Total brut	1 255,621	490,999	1 746,620
Participations du budget principal ¹	113,289	-	113,289
Total général net hors participations	1 142,332	490,999	1 633,331

Les recettes fiscales de fonctionnement

Le dynamisme de progression des bases physiques, qui témoigne de l'attractivité du territoire métropolitain, et la hausse de 1,16 point du taux de CFE, permettent au produit fiscal total (hors compensations et tous budgets confondus) d'enregistrer une progression de 2,6%.

¹ Ces participations sont défalquées du total général net consolidé, sans quoi elles seraient comptabilisées deux fois (en dépenses et en recettes).

Evolution de 2011 (BP+BS) à 2012 des postes de recettes fiscales

	BP + BS 2011	BP 2012	Variation 2012/2011
Impôts et taxes	644,69	661,32	2,6%
Fiscalité entreprises	299,74	303,61	1,3%
CVAE	45,87	51,87	13,1%
CFE	84,65	91,41	8,0%
IFER	5,02	5,11	1,8%
TASCOM	7,50	7,22	-3,7%
VT	156,70	148,00	-5,6%
Fiscalité ménages	159,24	164,66	3,4%
TH	139,52	144,25	3,4%
TFPB	18,94	19,62	3,6%
TFNB	0,14	0,14	1,7%
TAFNB	0,65	0,66	1,9%
FNGIR	19,35	17,10	-11,6%
FPIC	-	2,60	
TEOM	163,61	170,58	4,3%
Rôles supplémentaires	1,50	1,50	0,0%
AC négative et autres reversements de fiscalité	1,26	1,26	0,0%

Les variations constatées sur la CVAE, la TASCOM et le FNGIR résultent de redistributions entre produits suite à une évaluation erronée des services de l'Etat (première année de mise en œuvre intégrale de la réforme de la TP).

La baisse de 5,6% du produit de VT est la conséquence d'un ralentissement économique et de la réduction du montant de produit exceptionnel de VT, suite au contrôle et au redressement fiscal exécutés par les URSSAF.

Les dépenses de fonctionnement :

- effort particulier réalisé sur les dépenses nettes de personnel qui, tous budgets confondus, n'augmentent que de 1,7%
- stabilisation à 42,8 M€ des dépenses dédiées au centre de traitement multi-filières de Fos, après la montée en puissance enregistrée en 2011 ;
- progression de 9,1 M€ des rémunérations versées à la RTM (+3,1%), dont près de 5 M€ s'expliquent par le développement de l'offre (mise en place d'une expérimentation de navettes maritimes Vieux-Port/Pointe Rouge, montée en puissance du service de transport des personnes à mobilité réduite, gestion de la gare routière St Charles). Cette augmentation est en partie compensée par un réajustement des autres dépenses de fonctionnement du budget annexe transport prenant en compte la réalité des crédits exécutés en 2011 (ce réexamen ayant été conduit sur les dépenses de fonctionnement de chaque budget).

L'excédent de fonctionnement

Les efforts réalisés sur les dépenses de fonctionnement permettent d'augmenter l'excédent de fonctionnement tous budgets confondus de 10,5 M€ (84,5 M€ contre 74 M€ en 2011²). La somme des annuités en capital de la dette s'élevant à 76,5 M€ (hors revolving), l'épargne nette, à $84,5 - 76,5 = 8$ M€ est supérieure à son niveau de 2011 (7,1 M€).

En investissement

Tous budgets confondus, les dépenses d'équipement s'élèvent en 2012 à 304,9 M€ HT (contre 300,1 M€ au BP 2011), dont 190,3 M€ au budget principal. Parmi les opérations financées ou lancées en 2012, la semi-piétonisation du Vieux-Port, les études de prolongement du tramway vers les quartiers sud, la rénovation du tunnel du Vieux-Port, la finalisation des travaux de l'axe littoral nord/sud ou l'acquisition de modules d'extension de rames de tramway.

L'emprunt nécessaire au financement de l'ensemble de ces investissements s'élève à 192,3 M€ (dont 103,1 M€ au budget principal), sachant que le niveau de l'emprunt sera comme chaque année diminué au BS après reprise des excédents "n-1".

² Les comparaisons sont effectuées ici de BP à BP, pour neutraliser l'effet de reprise du résultat "n-1" réalisé au BS qui a un effet majorateur sur l'épargne brute (et minuteur sur l'emprunt).

Fonctionnement de la Communauté urbaine

Taux des impôts ménages 2012

Depuis le 1^{er} janvier 2005, MPM a instauré une fiscalité additionnelle sur les impôts ménages.

La fiscalité ménages est constituée de trois taxes :

- La taxe d'habitation qui est due par toute personne qui occupe ou qui a la possibilité d'occuper un local d'habitation meublé. *[La base d'imposition s'appuie sur la valeur locative du bien déduite des abattements éventuellement votés par la commune ou le groupement (en l'occurrence MPM applique les abattements délibérés par ses communes membres)].*
- La taxe foncière sur les propriétés bâties qui est due par toute personne qui est propriétaire ou usufruitier d'un local d'habitation ou d'un local professionnel. *[La base d'imposition est la valeur locative du bien après application d'un abattement de droit de 50% (pour prendre en compte les frais de gestion du propriétaire ou de l'usufruitier)].*
- La taxe foncière sur les propriétés non bâties qui est due par toute personne qui est propriétaire ou usufruitier d'un terrain non bâti. *[La base d'imposition est la valeur locative du bien après l'application d'un abattement de droit de 20% (pour prendre en compte les frais du propriétaire ou de l'usufruitier)].*

En 2011, le Conseil de Communauté a fixé les taux suivants :

Taux de taxe d'habitation : 12,34%

Taux de taxe foncière sur les propriétés bâties : 1,88%

Taux de taxe foncière sur les propriétés non bâties : 3,71%

Conformément aux engagements pris depuis 2009, MPM n'augmentera pas en 2012 la fiscalité « Ménages ».

Aussi, il est proposé de **reconduire les taux de la fiscalité ménages votés en 2011.**

Le produit associé s'élève à environ 164 millions d'euros*, dont :

- 144,2 millions d'euros pour la taxe d'habitation ;
- 19,6 millions d'euros pour la taxe foncière sur les propriétés bâties ;
- 0,14 millions d'euros pour la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

***soit une progression de 3,4% par rapport à 2011 réalisée grâce à la dynamique des bases physiques.**



Fonctionnement de la Communauté urbaine

Taux de Cotisation Foncière des Entreprises 2012

Depuis la suppression en 2010 de la taxe professionnelle, Marseille Provence Métropole perçoit la cotisation foncière des entreprises (CFE), calculée sur la valeur locative des biens immobiliers passibles de la taxe foncière, utilisés par l'entreprise pour les besoins de son activité au cours de la période de référence.

La progression du taux est liée à l'évolution de la fiscalité des ménages. Elle est limitée à une fois la variation la plus faible entre le taux de taxe d'habitation et le taux moyen pondéré des trois taxes ménages des communes et du groupement constatés l'année précédente.

Situation de MPM

Pour l'année 2011, **le taux de CFE était de 31,47 %**.

La liaison du taux de CFE à celle des taux des impôts ménages des communes membres permet pour l'année 2012 d'augmenter le taux de CFE de 1,16 point de fiscalité.

Il est proposé d'utiliser cette capacité d'augmentation du taux de CFE en fixant le taux de cotisation foncière des entreprises à **32,63% pour l'année 2012**, ce qui entraîne un produit supplémentaire de 3,2 millions d'euros et une augmentation de 3,7% de la cotisation des entreprises.

Le produit attendu pour 2012 est de 91,4 millions d'euros soit une progression de 8% par rapport à 2011 ; 4,2% sous l'effet de l'évolution des bases, 3,8% pour l'effet taux.



Fonctionnement de la Communauté urbaine

Taux de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères 2012

En 2001, le Conseil de la Communauté urbaine a institué la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) et a défini 18 zones de perception de cette taxe, zones qui correspondent à ses 18 communes membres.

La TEOM est une taxe additionnelle à la taxe foncière sur les propriétés bâties qui est due par toute personne, propriétaire ou usufruitier d'un local d'habitation ou d'un local professionnel. [La base d'imposition est la valeur locative du bien après application d'un abattement de droit de 50% (pour prendre en compte les frais de gestion du propriétaire ou de l'usufruitier)].

L'imposition est établie pour l'année entière à partir de la situation au 1^{er} janvier de l'année d'imposition et peut, sous condition, faire l'objet d'un régime d'exonération temporaire ou permanent, de droit ou par délibération de la collectivité récipiendaire.

Les bailleurs peuvent répercuter la cotisation de la TEOM sur les locataires.

Les lois de finances pour 2004 et 2005 imposent d'entreprendre l'harmonisation des taux de TEOM pour aboutir, au plus tard en 2015, à un taux établi par zone en cohérence avec le service rendu.

En 2012, pour la deuxième année consécutive, les taux de TEOM resteront inchangés

La Communauté urbaine n'augmentera pas la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, malgré l'existence d'une participation du budget principal au financement de la collecte et du traitement des déchets. Une seconde étape dans l'harmonisation de la TEOM sera conduite d'ici la fin de l'année pour une application en 2013.

En parallèle, pour respecter les objectifs du Grenelle de l'environnement et réduire les augmentations de charges, Marseille Provence Métropole poursuivra son effort en faveur du tri et de la collecte sélective afin de contenir les volumes de déchets à traiter.

Il est proposé de maintenir pour l'année 2012 les taux fixés en 2011.

Le produit attendu inscrit au BP 2012 est de 170,6 M€ soit une progression de 3,3% par rapport à 2011, sous l'effet de la progression des bases.

	Taux 2012
ALLAUCH	7,31%
CARNOUX-EN-PROVENCE	11,35%
CARRY-LE-ROUET	7,80%
CASSIS	7,53%
CEYRESTE	7,86%
CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES	5,11%
ENSUES-LA-REDONNE	9,36%
GEMENOS	9,46%
GIGNAC-LA-NERTHE	9,74%
LA CIOTAT	9,44%
LE ROVE	6,76%
MARIGNAGNE	11,50%
MARSEILLE	17,80%
PLAN-DE-CUQUES	7,71%
ROQUEFORT-LA-BEDOULE	11,40%
SAINT-VICTOIRET	7,20%
SAUSSET-LES-PINS	12,10%
SEPTEMES-LES-VALLONS	6,57%
MOYENNE MPM	16,10%



Fonctionnement de la Communauté urbaine

Opération d'intérêt national Euroméditerranée - Participation financière de la Communauté urbaine

La convention portant approbation du protocole cadre de partenariat pour l'extension d'Euroméditerranée et son protocole opérationnel pour la phase 1 (2011-2020) ont été officiellement signés par l'ensemble des partenaires le 30 juin 2011, concrétisant ainsi l'extension initiée en 2007 de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée.

L'engagement financier pris par la Communauté urbaine porte sur un montant total de **18,1 millions d'euros** pour l'ensemble du protocole financier, soit **15,1% de la subvention d'équilibre de l'opération (120 millions d'euros)**, dont 9,468 millions d'euros pour la phase 1 correspondant à la période 2011-2020.

Par ailleurs, les opérations du protocole précédent 2006-2012 ont généré un besoin de financement complémentaire de 15 millions d'euros dont 2,260 millions d'euros pour la Communauté urbaine soit 15,1% du montant total.

Une opération déterminante pour l'aménagement du territoire communautaire

L'opération d'extension constitue une véritable approche stratégique d'aménagement et de développement durable à l'échelle d'un quartier nouveau de 30 000 habitants et 20 000 emplois, au cœur même de la métropole. Son développement s'étendra sur une vingtaine d'années en plusieurs phases, dont la première aujourd'hui définie (2011-2020) prendra en 2013, le relais opérationnel du protocole financier 2006-2012.

Elle revêt ainsi pour la Communauté urbaine une importance considérable notamment dans le cadre de l'élaboration de son SCOT et de ses différents documents d'urbanisme.

En outre le projet d'extension a été sélectionné en tant que territoire EcoCité : l'« EcoCité Marseille Euroméditerranée » devient ainsi un laboratoire de recherche appliquée de la ville méditerranéenne durable et se fixe comme objectif d'expérimenter une démarche contextuelle et intégrée de la ville adaptée à ses spécificités climatiques, géographiques, culturelles et d'usages méditerranéens.

Aujourd'hui sur décision interministérielle du 3 octobre 2011, quatre dossiers ont été sélectionnés, présélectionnés, ou déclarés éligibles au fond « investissement d'avenir-Ville de Demain » qui permettra leur co-financement pour l'Etat dans le cadre d'une convention locale fixée avec la Caisse des Dépôts et Consignation, mandataire de l'Etat.

En 2012, deux protocoles organisent les financements publics de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée. L'EPAEM appelle, conformément à son budget voté, un montant total de 37 millions d'euros de participation auprès des partenaires publics de l'opération (Etat, collectivités locales, EPCI).

La participation de MPM est proposée à hauteur de **4,47 millions d'euros**.

Un véritable effet de locomotive au service du développement du territoire

A noter que le budget 2012 de l'EPAEM, d'un montant de 83,88 millions d'euros en crédits de paiement, traduit le rythme soutenu adopté par l'Opération d'Intérêt National. Ainsi, plus de 38 millions d'euros doivent être engagés sous maîtrise d'ouvrage de l'EPAEM en 2012 et près de 45 millions d'euros, affectés aux marchés de travaux en cours sur l'ensemble du périmètre.



Fonctionnement de la Communauté urbaine

Subvention à la Banque Alimentaire des Bouches-du-Rhône

Face à une précarité en constante augmentation, les associations caritatives et humanitaires multiplient les initiatives et les actions pour aider et assister les personnes en difficulté.

La Banque Alimentaire des Bouches-du-Rhône est un des rouages du tissu associatif qui œuvre dans l'accompagnement au quotidien des personnes qui n'ont pas ou qui n'ont plus les moyens de se nourrir convenablement en leur fournissant gratuitement des repas. Elle collecte gratuitement les denrées alimentaires provenant des sociétés agro-alimentaires, de la grande distribution, des particuliers, de la Communauté Européenne et de l'Etat français et les redistribue toute l'année à plus de 168 associations humanitaires et caritatives.

Cela concerne plus de 30 000 personnes dans les Bouches-du-Rhône soit plus de 3 millions de repas sont distribués.

Le contexte économique et social actuel rend difficile l'action et l'engagement de la Banque Alimentaire.

Aussi, elle sollicite l'aide financière des institutions politiques et économiques départementales.

Au regard de la nécessaire solidarité que Marseille Provence Métropole se doit d'exprimer et de mettre en œuvre auprès des habitants de son territoire, touchés directement par la crise, il est proposé qu'une subvention, au travers d'une convention partenariale, soit attribuée au titre de l'année 2012 pour un montant de **30 000 euros**.





Développer les transports urbains et périurbains

Ligne de BHNS Bougainville-Saint-Antoine Marseille 15^e et 16^e

Autorisation de programme

Dans le cadre de sa politique de développement des transports en commun, la Communauté urbaine a engagé des études techniques en vue d'améliorer le niveau de service de la ligne de bus n° 26 entre le terminus de métro Bougainville et le vallon des Tuves à St Antoine. 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, régularité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés.

La création de l'autorisation de programme est présentée dans la délibération cadre relative aux opérations d'investissement prévues au Budget Primitif 2012. Le montant prévisionnel total des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Bougainville-Saint Antoine est estimé à **28 M €°TTC**.

Les enjeux du projet

Améliorer la desserte des quartiers nord de Marseille

Du fait notamment du fort trafic de véhicules et du stationnement illicite, la ligne 26 connaît une forte irrégularité et une sous capacité en heures de pointe. L'objectif de cette opération est d'améliorer le fonctionnement de cette ligne afin que ses performances se rapprochent de celles d'un bus à haut niveau de service. Sa connexion avec le futur pôle d'échanges Gèze favorisera l'intermodalité.

Garantir un service de qualité

L'efficacité, la régularité et le confort seront recherchés tant au niveau du matériel roulant, des aménagements linéaires que des stations.

Repenser le stationnement et la desserte locale

L'itinéraire du BHNS dessert des zones d'activités importantes et des secteurs commerçants et facilite l'accès à de nombreux équipements publics. L'enjeu de cette opération consiste à redistribuer les espaces dédiés aux différents usages dans les emprises de voirie existantes. Elle aura comme objectifs de mettre aux normes le stationnement, faciliter la desserte locale et recréer des cheminements piétons confortables.

Le projet

Les contraintes foncières le long de l'ex-Route Nationale 8 étant très fortes, il est difficile de créer un couloir réservé au bus sur la totalité de l'itinéraire, notamment dans la traversée des noyaux villageois de la Viste, Saint-Louis et Saint-Antoine.

Par conséquent, les travaux consisteront avant tout à réaménager les carrefours pour donner la priorité au BHNS et à créer un couloir bus indépendant de la circulation générale, lorsque les emprises le permettent.

Les stations seront également réaménagées pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ; en outre, le service à l'utilisateur sera amélioré (information sur la ligne, affichage des temps d'attente, matériel roulant spécifique).





Cette opération s'accompagnera également d'une requalification des espaces publics, d'une mise aux normes du stationnement (livraisons et PMR) et d'une sécurisation des cheminements doux. Les noyaux villageois seront requalifiés et aménagés en zone de circulation apaisée.

Le calendrier

A l'issue d'une première phase d'études, qui s'est déroulée de juillet à septembre 2010, une concertation préalable a été organisée au cours du dernier trimestre 2010.

Une deuxième phase d'étude s'est déroulée au 1^{er} semestre 2011. Elle a été suivie d'une enquête publique qui s'est déroulée du 21 novembre au 21 décembre 2011.

Le démarrage des travaux est prévu fin 2012 ; ils devraient durer 15 mois.



Développer les transports urbains et périurbains

Ligne de BHNS technopôle Château-Gombert - Université de St-Jérôme à Marseille 13^e et 14^e arrondissements

Autorisation de programme

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.

La création de l'autorisation de programme est présentée dans la délibération cadre relative aux opérations d'investissement prévues au Budget Primitif 2012. Le montant prévisionnel total des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Château Gombert – Saint Jérôme est estimé à **54 M € TTC**.

Les enjeux

Relier les pôles technologiques et universitaires entre eux et au réseau métro-tramway

Réalisée dans le cadre du Plan Campus, 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 va 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 s'accompagnera d'une requalification des secteurs traversés.

Le parvis de l'université de St Jérôme sera également réaménagé dans le but de requalifier l'entrée du site, de faciliter les accès aux parkings et au campus, 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, sur la totalité de l'itinéraire. En outre, deux portions de la coulée douce seront aménagées le long de la rue Albert Einstein et de l'avenue Normandie Niemen.

A long terme, relier le quartier d'Euroméditerranée à Château-Gombert

L'itinéraire du BHNS constitue une première phase dans la réalisation d'une ligne qui reliera, à terme, le quartier d'Euroméditerranée à Château-Gombert.

Le projet

L'opération consiste à créer une voie de bus en site propre, sur 6 km environ, entre l'université St Jérôme et le technopole de Château-Gombert. Le BHNS circulera sur des voies qui lui seront affectées et bénéficiera d'une priorité aux carrefours. Des parcs relais seront créés aux extrémités de la ligne.

Les 12 stations seront également aménagées pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ; en outre, le service à l'usager sera amélioré (information sur la ligne, affichage des temps d'attente, matériel roulant spécifique).

Cette opération s'accompagnera d'une requalification des espaces publics traversés avec des aménagements de qualité (mobiliers urbains, éclairage, traitement des sols...), d'une réorganisation du stationnement et d'une amélioration des cheminements piétons. Une piste cyclable sera créée sur la quasi-totalité de l'itinéraire. 830 arbres seront plantés le long de l'itinéraire.

Le calendrier

À l'issue d'une première phase d'études, qui s'est déroulée de juillet à septembre 2010, une concertation préalable a été organisée au cours du premier trimestre 2011.

Une deuxième phase d'étude s'est déroulée durant l'année 2011, elle sera suivie d'une enquête publique qui se déroulera au deuxième trimestre 2012.

Le démarrage des travaux est prévu pour le début de l'année 2013 ; ils devraient durer 18 mois.



Développer les transports urbains et périurbains

Prolongement de la ligne 2 du métro Bougainville à Capitaine Gèze et création d'un pôle d'échanges (PQI 2009/2013) – Avant-projet

La Communauté Urbaine a décidé de prolonger vers le nord la ligne 2 du métro, depuis la station Bougainville jusqu'au boulevard du Capitaine Gèze, avec création d'une station supplémentaire et d'un pôle d'échanges.

Par délibération n° DTUP 006-2288/10/CC du 1^{er} octobre 2010, le Conseil de Communauté a approuvé le programme de cette opération ainsi que la part de l'enveloppe provisoire affectée aux travaux. Le concours de maîtrise d'œuvre a été attribué au groupement COTEBA/XELIS/SOGREAH/C+T Architectures / Atelier BARANI/STOA le 26 août 2011. Il est proposé aujourd'hui au Conseil de Communauté d'approuver l'avant projet et d'acter de l'enveloppe définitive des travaux.

Le montant total affecté aux travaux est de **56,5 millions d'euros H.T.** (valeur mars 2011). Les travaux sont prévus de décembre 2012 à décembre 2014, pour un objectif de mise en service en avril 2015.

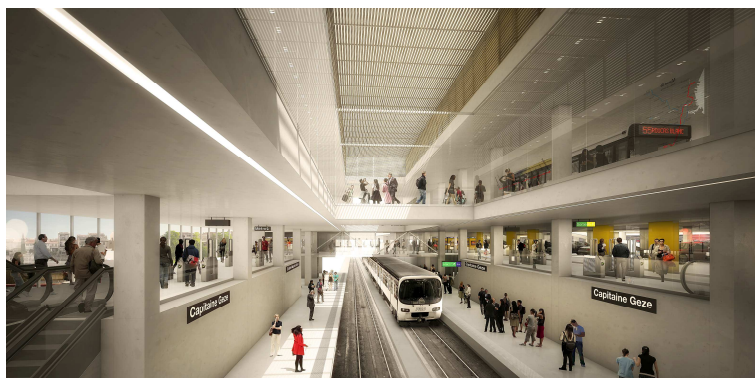
Le scénario retenu a été conçu suite aux échanges avec l'équipe en charge du projet d'urbanisme d'Euroméditerranée 2, l'objectif étant de s'intégrer au mieux au projet global conçu par ce dernier.

Il consiste à réaliser deux ouvrages majeurs :

- **Le prolongement du métro** sur un linéaire de 900 m environ entre la station Bougainville terminus actuel de la ligne 2 et le boulevard du Capitaine Gèze. Il est prévu la création d'une nouvelle station dont les quais seront implantés au plus près de la place projetée par l'équipe d'urbanistes d'Euroméditerranée 2 au niveau du carrefour Oddo – Capitaine Gèze.
- **La création d'un pôle d'échanges multimodal** regroupant à terme autour de la station de métro, les bus urbains, les cars interurbains et un parc relais.

Le pôle d'échanges est un bâtiment unique qui intègre :

- Une station métro apte à être exploitée en terminus et en station de passage,
- Une gare de bus avec un quai utile de 105m dédié au débarquement des passagers acceptant des lignes en terminus et les lignes de passages, 1 poste double pour bus articulés de 18m, 5 postes doubles pour les bus standards de 12m, 1 poste double pour les bus de 15m du conseil général. 5 bus en attente peuvent stationner.
- Un parc relais d'environ 625 places, incluant 12 places PMR et 12 places pour les véhicules électriques.
- Un abri pour les vélos de 60 emplacements.



Pour déterminer les cheminements, les équipements électromécaniques et l'organisation globale du pôle d'échange, les éléments suivants ont été pris en compte :

- prévision de trafic journalier : 20 000 passagers dont 15% en heure de pointe,
- 5 lignes de bus standard en terminus (122 passagers maximum pour les CITARO EVOBUS),
- 1 ligne de bus articulé long (170 passagers) en terminus
- 1 ligne de bus du CG13 (63 passagers maximum) en terminus
- en passage une ligne de bus standard RTM, 1 ligne de bus long articulé RTM et 1 ligne de bus de la RDT 13.
- un besoin d'environ 625 places de stationnement.

Ce projet répond à plusieurs objectifs alliant l'amélioration de la desserte d'un secteur urbain en devenir et l'optimisation de l'exploitation du réseau de transport.

Il s'agit tout d'abord d'améliorer la desserte d'Euroméditerranée et de son extension dans un projet urbain s'inscrivant totalement dans la démarche Ecocité.

L'opération poursuit également un objectif d'intermodalité volontariste :

- La ligne de métro ainsi prolongée desservira le centre ville de Marseille et le pôle Saint Charles, principal pôle régional de transports (TGV, TER, réseau de cars interurbains et internationaux, réseau urbain de Marseille) et permettra la correspondance avec les deux lignes de Tramway de Marseille, à la station Joliette et à la station Noailles.
- Le pôle d'échanges facilitera les liaisons entre la future station de métro Gèze, les terminus des lignes de cars départementales, les terminus de lignes de bus desservant le Nord de Marseille.

Développer les transports urbains et périurbains

Billettique pour les Bus à Haut Niveau de Service, les lignes structurantes et les extensions des réseaux de métro et tramway Acquisition et installation de matériel - Autorisation de programme

Entre 2010 et 2011, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, Autorité Organisatrice des Transports Publics, a mis en œuvre un système de billettique multimodal et interopérable sur l'ensemble des réseaux de transports en commun de son territoire.

Ce système contribue à développer l'usage des transports en commun sur l'aire métropolitaine et facilite l'accès des usagers à une offre multimodale.

Aujourd'hui, MPM investit pour développer son réseau de TCSP (Transport Collectif en Site Propre) aussi bien Métro que tramway et en lançant trois projets de Bus à Haut Niveau de Service.

Pour assurer la cohérence globale de l'accès aux transports collectifs, MPM accompagne le développement de ces nouvelles offres et prévoit l'acquisition et l'installation de plus de 600 valideurs supplémentaires et de 100 distributeurs.

Il est donc proposé de créer et d'affecter une autorisation de programme pour un montant de **4 000 000 euros**.

Ces équipements complémentaires facilitent l'achat de produits et permettent d'assurer le contrôle d'accès dans ces extensions de réseaux.

Les premiers véhicules articulés seront mis en service courant 2013, l'extension du métro est planifiée en 2014 les 3 lignes de BHNS seront mises en service progressivement entre 2013 et 2014, et l'extension du Tramway se fera courant 2014
Le montant de ces acquisitions est estimé à 4,8 millions d'euros.



Développer les transports urbains et périurbains

Convention avec le Forum Mondial de l'Eau et la RTM pour la réalisation et l'exploitation de billets sans contact support du Pass FME (Bureau)

Le domaine des transports reste l'une des priorités de la Communauté urbaine pour le développement et l'aménagement structurels de son territoire. L'accès à une offre de transports est également essentiel pour l'accueil et l'organisation des grands événements prévus dès 2012 comme le Forum Mondial de l'Eau. A cet égard, MPM a mis en service un système billettique des transports. Par ailleurs, elle a, aux côtés de la Ville de Marseille, été sélectionnée comme territoire leader du mobile sans contact par le Ministère de l'Industrie.

Associer les dispositifs de billettique et de sans contact offre la perspective d'un service amélioré pour l'utilisateur. Pour cette raison, MPM et la Ville de Marseille ont répondu à l'appel à projet de l'Etat de 20 millions d'euros, visant à soutenir de telles initiatives. Une aide de plus de 30% des investissements réalisés sera ainsi consacrée au déploiement du sans contact dans les transports.

Faciliter l'accès aux transports en commun

Grâce à cette évolution du système billettique il sera possible d'acheter son titre de transport directement à partir de son téléphone mobile, de le charger dans ce même téléphone qui servira également à la validation dans les bus, le métro ou le Tramway. Ainsi un seul appareil permettra ces 3 fonctions.

Encourager la multimodalité

De plus le téléphone permettra, comme avec la carte TRANSPASS, d'avoir son abonnement *le Vélo* à partir de son téléphone. Une réflexion est également engagée pour permettre aux usagers de certains parkings d'avoir sur leur téléphone NFC, leur abonnement, et régler par ce biais le paiement horaire du parking.

Ces services seront progressivement mis en place en 2012-2013



Rénover et construire une ville solidaire

Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole 2012/2018

Le Programme Local de l'Habitat PLH de Marseille Provence Métropole a vocation à s'insérer entre le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté urbaine, et les POS/PLU des communes : le SCOT fait état de prescriptions en matière d'habitat, notamment sur les objectifs de mixité sociale³ et le PLH fixera le cadre des orientations des POS/PLU en matière d'habitat.

Genèse du projet

Pour préparer le projet de PLH et engager les travaux nécessaires à l'adoption de ce nouveau programme, la Communauté urbaine a organisé des « **Etats Généraux du Logement** » à l'échelle du territoire de la Communauté urbaine, en partenariat avec l'Association Régionale HLM et avec le soutien de la Caisse des dépôts. L'objectif est de lancer une dynamique de concertation avec les acteurs de l'habitat pour **construire le diagnostic et les premières orientations du PLH**.

Le lancement s'est fait au siège de la Communauté urbaine, au Pharo le 9 mai 2011. Trois ateliers se sont réunis, à trois reprises chacun, de mai à octobre 2011 :

- développer l'offre pour répondre aux besoins en quantité et en qualité,
- améliorer les parcours résidentiels et les conditions de vie,
- mobiliser les acteurs.

Ces séances de travail ont mobilisé plus de 140 personnes et les débats ont été retranscrits sur un site internet qui a servi aux échanges, « habiter-mpm.info ». Le 7 octobre 2011, la restitution s'est faite en présence du Président de la Communauté urbaine, qui a conclu en retenant plusieurs des propositions faites au cours des ateliers. Cette démarche a constitué un espace d'échange et de réflexion, qui a permis de dégager des enjeux et des objectifs en matière de politique du logement, et en ce qui concerne MPM, de politique locale de l'habitat.

Le document proposé aux élus de Marseille Provence Métropole s'inspire donc largement à la fois des constats portés au cours de ces réunions, et des propositions faites par les acteurs locaux.

Le contenu du projet de PLH

Orientation stratégique 1. Améliorer l'offre en quantité et en qualité

- **Une action publique offensive pour continuer à maintenir une offre suffisante en logements pour les habitants de la métropole**
Face aux besoins en logements, la Communauté urbaine a décidé de continuer à poursuivre des objectifs de production ambitieux dans son deuxième PLH pour répondre à la demande de la population en place comme à celle qui est conséquence de l'attractivité du territoire.
La production de logements tendra vers un objectif annuel de 6 200 logements, avec une répartition de cet objectif par commune et par bassin de vie.

³ Atteindre 20% de logements locatifs sociaux au sein des résidences principale, réaliser, dans les opérations significatives à vocation d'habitat, 20% ou 30% de logements locatifs sociaux, etc.

- **10 000 logements locatifs sociaux sur la durée du PLH (2012-2018)**

En ce qui concerne le logement social, MPM adopte un objectif annuel de plus de 1 700 logements locatifs sociaux répartis dans chacune des communes et pour Marseille, dans chacun des arrondissements. La Communauté urbaine privilégie désormais la réalisation de logements locatifs sociaux en PLUS et PLAI. Pour cela, la délégation des aides à la pierre, confiée à MPM par l'Etat, et les subventions accordées par MPM, continueront à être l'outil privilégié de mise en œuvre dans un souci de meilleure répartition du logement locatif social sur le territoire, c'est à dire dans une perspective de rééquilibrage. C'est ainsi que les 2/3 des PLUS-PLAI neufs de la programmation des aides à la pierre se font aujourd'hui dans les communes et les secteurs de Marseille qui sont à moins de 20%.

- **Pour l'habitat ancien, la poursuite de programmes d'intervention avec un effort sur la performance énergétique**
Le Programme d'Intérêt Général (PIG) communautaire et l'opération Grand Centre-Ville de Marseille sont les nouvelles opérations d'ensemble qui visent à requalifier le parc de logements anciens. Un nouvel outil sera encouragé, le bail à réhabilitation, pour lequel MPM réserve 3 millions d'euros en six ans.
- **La mise en œuvre d'opérations de rénovation urbaine permettant de recomposer des quartiers entiers et de diversifier l'offre d'habitat**

La Communauté urbaine est engagée aux côtés des communes de La Ciotat, Marseille et Marignane dans 15 projets permettant d'accélérer la mutation urbaine de certains quartiers et de structurer des espaces qui vont devenir publics pour désenclaver des cités d'habitat social.

Orientation stratégique 2 : Améliorer les parcours résidentiels

Il s'agit de faciliter l'accès et le maintien dans le logement locatif, l'accession aidée à la propriété, d'améliorer les « parcours de vie » en répondant aux demandes spécifiques.

Orientation stratégique 3 : Mobiliser les acteurs

- **Une politique de l'habitat partenariale**
La coopération originale, l'articulation performante et complémentaire mise en œuvre entre la Communauté urbaine et les communes membres pendant le premier PLH doit être maintenue :
 - à MPM de définir le cadre stratégique en concertation avec les maires,
 - aux communes d'agir et de mettre les moyens pour le programme habitat qu'ils entendent conduire.
- **Innover pour mieux associer les habitants**

Pour concilier les problématiques d'urbanisme, d'habitat et d'aménagement en amont de la réalisation des programmes, pour tester une **démarche de « projet urbain »** associant habitants, opérateurs publics et privés, et décideurs bien avant que les opérations ne soient engagées, une démarche d'« ateliers urbains » va être initiée sur deux ou trois sites retenus avec les maires de la Communauté urbaine.

Un **Fonds d'Innovation pour l'Habitat** est créé sur la durée du PLH à hauteur de 6 millions d'euros pour encourager des projets qui permettront de tester la conception de nouvelles formes d'habitat, de relancer la réflexion autour de la cellule logement et de son environnement, et de mettre en œuvre de nouveaux modes de production. Il sera proposé aux autres collectivités de s'y associer.



Enfin, l'Agam est missionnée pour continuer à animer un **Observatoire de l'Habitat** : il alimentera la réflexion des Etats Généraux du Logement qui sont pérennisés, ainsi que le site internet « habiter-mpm.info ». Et pour la bonne information des usagers sur le thème du logement (16 000 personnes renseignées par an), le partenariat de MPM avec l'ADIL est prolongé.

La suite de la procédure de définition du PLH

Le projet de PLH va être soumis à l'avis de chacune des communes membres dans un délai de deux mois. A la suite de quoi MPM délibèrera à nouveau, en prenant en compte les modifications souhaitées, pour que le document puisse être transmis au préfet. Celui-ci pourra faire part de ses propres observations, mais aussi de celles du Comité régional de l'Habitat, dont la mise à l'ordre du jour d'une rencontre est une étape incontournable de la procédure d'adoption. Ce n'est qu'après toutes ces démarches que le PLH de Marseille Provence Métropole 2012-2018 pourra être adopté.



Rénover et construire une ville solidaire

Préfiguration du Fonds d'Innovation pour l'Habitat et du dispositif de soutien aux baux à réhabilitation

A l'occasion des Etats Généraux du Logement de MPM qui ont permis de préparer le deuxième PLH de la Communauté urbaine, les acteurs de l'habitat ont souligné l'intérêt qu'il y aurait à relancer des expérimentations dans le domaine du logement pour trouver des solutions aux problèmes rencontrés aujourd'hui.

Fonds d'innovation pour l'habitat

Retrouver le chemin de l'innovation dans l'Habitat

MPM souhaite lancer un appel à projet avec le concours d'autres collectivités.

L'objectif est d'encourager la réalisation de projets qui permettront de tester la conception de nouvelles formes d'habitat, de relancer la réflexion autour de la cellule-logement et de son environnement, de mettre en œuvre de nouveaux modes de production.

Pour soutenir cette expérimentation, importante au regard des enjeux liés au logement dans notre société, une autorisation de programme doit être approuvée d'un montant de **6 millions d'euros sur la durée du PLH, soit 1 million par an de 2012 à 2018.**

Les modalités de cet appel à projet et de la sélection des opérations seront précisées ultérieurement.

Un nouvel outil d'intervention en habitat ancien, le bail à réhabilitation.

Cette proposition a été retenue comme l'une des actions à engager dans le Programme Local de l'Habitat 2012-2018, qui devrait contribuer au développement du Programme d'Intérêt Général d'amélioration de l'habitat ancien de Marseille Provence Métropole.

Le bail à réhabilitation peut s'adresser :

- à des propriétaires occupants qui n'arrivent plus à faire face aux travaux à réaliser dans leurs logements. Avec le bail à réhabilitation, ils se retrouvent locataires d'un opérateur qui réhabilite et gère pour leur compte leur logement en les maintenant dans les lieux,
- à des propriétaires bailleurs qui souhaitent faire réhabiliter leur patrimoine sans en assurer la gestion,
- aux communes propriétaires de logements. Le patrimoine communal (correspondant notamment aux logements prévus pour les instituteurs et qui n'ont plus lieu d'être proposés aux professeurs des écoles) peut être confié à un opérateur qui fait les travaux nécessaires, les conventionne avec l'Anah et les gère pour la durée du bail à réhabilitation.

Dans tous les cas, il donne lieu à loyer conventionné pour des occupants dont les ressources sont plafonnées.

Il est proposé au Conseil de Communauté de créer pour la durée du nouveau Programme Local de l'Habitat 2012-2018 une Autorisation de Programme d'un montant total de **3 millions d'euros** pour la mise en place d'un dispositif de soutien aux baux à réhabilitation.

Rénover et construire une ville solidaire

ADIL des Bouches-du-Rhône – Charte de partenariat 2012-2014 et subvention

En juillet 2009, une Charte de partenariat a été signée entre la Communauté urbaine et l'ADIL jusqu'à fin 2011.

15 000 réponses apportées chaque année par téléphone dans les 12 permanences organisées sur le territoire.

Face à ce succès, il a été décidé de reconduire cette Charte.

L'ADIL, partenaire du Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole

Outre le conseil réalisé à partir de son siège marseillais, l'ADIL assure des permanences dans les communes de MPM. Elle apporte ainsi un service juridique de proximité aux habitants en les informant sur les aspects juridiques, financiers et fiscaux de l'habitat (rapports locatifs, accession, amélioration...) et en les conseillant sur leurs démarches.

L'ADIL peut être partenaire de l'observatoire du Programme Local de l'Habitat, notamment au titre de son expertise et de ses données qualitatives et statistiques produites à travers son activité de conseil dans les permanences de proximité et ses partenariats avec l'ARS et la CAF par exemple.

Aux élus et à leurs techniciens, elle offre une expertise juridique par le biais de son service téléphonique. Elle effectue également une veille informative et juridique au niveau local ou national.

Enfin, l'ADIL organise des formations à destination des communes dans le domaine du logement et de l'habitat.

Marseille Provence Métropole contribue au financement de L'ADIL qui apporte aux usagers des conseils gratuits et de qualité sur un sujet aussi complexe et technique que le logement.

La subvention de MPM s'élève **105 000 euros** pour 2012.





Développer l'économie et servir l'emploi

Développement du site de Luminy Biotech – Autorisation de programme

Marseille Provence Métropole accompagne la dynamique technopolitaine du Parc scientifique et technologique de Marseille Luminy Biotech, notamment dans le domaine des biotechnologies.

Parce qu'il existe une réelle synergie et des liens étroits avec la recherche universitaire déjà présente, la demande d'implantation sur ce site des entreprises du secteur est forte.

Pour répondre à cette demande, MPM prévoit la réalisation d'immobilier d'entreprises sur un nouveau site à proximité de Luminy Biotech. Ce site sera consacré à l'accueil des entreprises de biotechnologie.

Le projet d'aménagement se déroulera en plusieurs étapes : étude de faisabilité, réalisation des travaux, construction d'un premier bâtiment. Le montant de cette opération est évalué à **6 millions d'euros**. La première phase doit se dérouler de 2012 à 2013.

En cohérence avec sa stratégie globale de développement économique, MPM crée des conditions favorables à l'implantation de nouvelles entreprises de biotechnologies et à la création d'emplois sur le territoire communautaire.





Développer l'économie et servir l'emploi

Restructuration du Marché d'Intérêt National, site des Arnavaux Autorisation de programme

Le projet de la L2, dont l'Etat est maître d'ouvrage, consiste à réaliser une voie rapide urbaine sur le territoire de la commune de Marseille, entre les autoroutes A7 et A50. Le tracé retenu dans le cadre de la déclaration d'utilité publique empiète sur le Marché d'Intérêt National, ce qui rend sa restructuration nécessaire.

Selon le protocole du 17 août 2007, le projet L2 est cofinancé par l'Etat (27,5%), le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (27,5%), le Conseil général des Bouches du Rhône (22,5%) et **la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (22,5%)**. Selon le protocole du 13 août 2010, les co-financeurs se sont accordés sur le mode de financement du projet dans le cadre du contrat de partenariat public-privé et sur la répartition des maîtrises d'ouvrage des opérations d'accompagnement. La Communauté urbaine est le maître d'ouvrage de la restructuration du Marché d'intérêt National, indissociable de l'opération L2.

La restructuration du MIN

Plusieurs bâtiments doivent être démolis, ce qui conduit à construire un nouveau bâtiment pour accueillir les entreprises à relocaliser. Des travaux de voirie et de réseaux divers devront être réalisés, notamment pour la mise en conformité du réseau incendie.

La date de fin de l'opération de restructuration du MIN est prévue au cours du premier trimestre 2015.

Le montant de cette opération s'élève à **29,5 millions d'euros**.

La restructuration du Marché d'intérêt National conditionne la libération de l'emprise foncière du tronçon de la L2 compris entre le rond-point de Sainte Marthe et l'autoroute A7.



Une agglomération éco-responsable

Aménagement d'équipements enterrés – Revalorisation de l'autorisation de programme

Dans le cadre de l'amélioration du cadre de vie et de l'optimisation des collectes, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est engagée dans une politique d'enfouissement des postes fixes destinées aux ordures ménagères dans certains secteurs géographiques prioritaires⁴ et des colonnes aériennes pour la collecte sélective des emballages ménagers.

185 nouveaux équipements sur deux ans

Afin d'accélérer la réalisation de son programme et atteindre un objectif fixé à **185 équipements sur deux ans**, les services de MPM demandent la revalorisation de l'opération initiale à un montant total de **3,3 millions d'euros**.

Des implantations à soigneusement préparer

La mise en place de ce type d'équipements exige la réalisation d'études de faisabilité et d'intégration des projets aux aménagements en cours, l'implantation de colonnes et le suivi de travaux pour l'installation de dispositifs enterrés.

Les études réalisées au préalable permettent de définir la validité et l'opportunité de mise en place de tels équipements. Des réserves peuvent en effet apparaître quant à :

- la faisabilité de la mise en œuvre d'équipement enterré en milieu urbain (difficultés/facilités) et leur intégration dans l'espace,
- l'existence de problèmes techniques, les coûts de collecte et de maintenance de l'équipement,
- la réceptivité des usagers, définie par le taux d'utilisation et de satisfaction,
- l'impact sur la propreté autour des points aménagés et notamment le risque d'apparition de dépôts sauvages au pied des équipements.

Qualité de service et intégration dans l'espace urbain

Bien adaptés à l'habitat urbain, ces dispositifs permettent d'améliorer la gestion des déchets, la propreté des rues. Le confort de l'usager est également favorisé grâce à une liberté horaire de dépose des déchets, la libération des trottoirs et la maîtrise de certaines nuisances (bruit, hygiène, odeurs, dégradations...).

⁴ vocation touristique, à forte fréquentation, fréquence de collecte élevée...



Une agglomération éco-responsable

Adhésion de Marseille Provence Métropole au pacte d'Istanbul (FME)

Le pacte d'Istanbul en bref

Le Pacte d'Istanbul est un accord entre les autorités locales et régionales du monde entier afin de relever ensemble les nouveaux défis d'aujourd'hui qui impactent le secteur de l'eau et l'assainissement. Reconnaisant le besoin de faire face à l'urbanisation rapide et à la pollution environnementale croissante, à l'augmentation des situations climatiques extrêmes et à la pauvreté endémique, le Pacte a été lancé à Istanbul en 2009 lors du 5^e Forum mondial de l'eau. Le Pacte rassemble les acteurs clés au niveau local qui s'engagent pour rechercher les meilleures politiques et pratiques pour relever ces défis globaux.

L'objet est d'évaluer les impacts futurs du changement global, de sélectionner des priorités d'actions ainsi que des objectifs cibles de mise en œuvre.

Il s'agit d'un mouvement mondial : en mai 2011 plus de 700 villes de 47 pays avaient déjà signé le pacte d'Istanbul pour l'eau, dont en Europe Paris, Barcelone, Marseille, Berlin et Vienne.

Le Forum Mondial de l'Eau à Marseille

L'assemblée générale de l'ONU a reconnu en juillet 2010 le droit à une eau potable salubre et propre comme un droit fondamental essentiel pour l'exercice du droit à la vie et de tous les droits de l'homme.

Marseille Provence Métropole est particulièrement concernée par ces enjeux liés à l'eau et à l'assainissement : elle dispose dans ce domaine des compétences dévolues par chaque commune membre.

Aussi, MPM a souhaité adhérer au pacte d'Istanbul. Un acte fort pour inscrire son action en matière de politique publique et de service public de l'eau et de l'assainissement au regard des défis environnementaux.

Il s'agit également pour MPM de valoriser les potentiels existants en matière d'infrastructures d'eau et d'assainissement qui font de Marseille et de son territoire communautaire depuis le XIX^e siècle l'une des zones les plus équipées du territoire hexagonal.

Les grands chapitres de Marseille Provence Métropole en matière d'eau et d'assainissement :

- Le renouvellement des contrats de gestion des services publics de l'eau et de l'assainissement pour l'ensemble du territoire communautaire permet de revoir et renforcer les modalités de gestion, la sécurité d'approvisionnement ainsi que le contrôle des futurs gestionnaires.
- L'élaboration d'un schéma directeur de sécurisation de l'approvisionnement en eau potable en est une autre illustration.
- L'élaboration d'un schéma directeur de l'assainissement garantit à la fois les conditions de gestion et protection de l'environnement avec pour objectifs principaux la sécurité et la salubrité des biens et des personnes.
- Les démarches sociales au travers des différentes aides matérielles et numéraires apportées aux personnes les plus démunies.



Développement durable – Innovations - Prospective

Rapport annuel de Développement Durable de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

La situation de MPM en matière de développement durable

Pour la première fois cette année, un rapport annuel de développement durable sera présenté à l'assemblée communautaire en application du décret n°2011-687 du 17 juin 2011⁵.

Ce rapport a pour objectif d'évaluer l'ensemble des actions, projets et pratiques de MPM au filtre du développement durable :

- les actions conduites au titre de la gestion de son patrimoine, de son fonctionnement et de ses activités internes
- les actions et projets, prioritairement les plus importants ou les plus coûteux, s'inscrivant dans le cadre de ses politiques publiques et de ses orientations.
- les initiatives orientées vers le développement durable, comme par exemple la mise en œuvre d'un Plan Climat.

Dégager des pistes d'amélioration

Dans l'esprit d'une amélioration continue, des pistes d'amélioration peuvent être dégagées à partir de la situation d'ensemble décrite. A moyen terme, ce nouvel outil peut permettre de définir des indicateurs de suivi et d'évaluation.

L'ensemble des pôles et directions de MPM sont ainsi amenés à analyser le type de gouvernance mis en place pour accompagner leurs projets (simple information ou participation des usagers) et si, et en quoi, les actions ou les projets mis en œuvre répondent aux finalités du développement durable :

- la lutte contre le changement climatique
- la préservation de la biodiversité, la protection des milieux et des ressources
- l'épanouissement de tous les êtres humains
- la cohésion sociale, la solidarité entre les territoires et les générations
- la production et la consommation responsable.

⁵ Dans le cadre de la loi d'engagement national pour l'environnement dite Grenelle 2, le décret n°2011-687 du 17 juin 2011 prévoit que les collectivités territoriales, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants doivent produire annuellement un rapport développement durable. Ce rapport doit être présenté par l'exécutif de la collectivité préalablement aux débats sur le projet de budget.



Développement durable – Innovations - Prospective

Contrat de Baie relatif à la préservation du littoral méditerranéen

Elaboration et mise en œuvre

Marseille Provence Métropole et la Ville de Marseille ont souhaité s'associer pour créer et piloter un **Contrat de Baie sur le domaine maritime des communes membres de la Communauté urbaine**.

Les Contrats de Baie, préconisés par le Grenelle, ont pour objectifs principaux de proposer des actions concertées visant à **préserver et restaurer la qualité des eaux et des écosystèmes** (dépollutions, traitement des risques d'inondation, des rejets pluviaux, etc.). A ce titre, le contrat de baie s'inscrit pleinement dans la démarche du Plan Climat piloté par MPM.

La démarche du Contrat de Baie permet de réunir les acteurs, publics et privés, qui jouent un rôle dans la qualité des eaux des bassins versants concernés.

Elle débute par une **phase diagnostic** et se concrétise par un **programme d'actions chiffré**, échelonné sur 5 ans, et listant les opérations retenues, leur échéancier et leur maître d'ouvrage.

L'agrément du projet est acté par le Comité National d'Agrément et notifié par le ministère chargé de l'environnement.

Première étape : réalisation d'un dossier de demande de candidature

Un « dossier de demande de candidature » doit être adressé au Comité de Bassin à la fin mars 2012.

Ce dossier doit :

- détailler les éléments de diagnostic,
- identifier les futures structures porteuses de projets et les structures éventuellement concernées,
- répondre aux questions suivantes : quoi faire ? avec qui ? Pourquoi un Contrat de Baie ?
- s'articuler avec les autres procédures (SCOT, SAGE etc...)

Le 16 décembre 2011 s'est tenue une réunion d'information à destination des principaux acteurs concernés par la démarche Contrat de Baie : Syndicat de l'Huveaune, GPMM, Parc Marin Côte Bleue, GIP Calanques...

Prochaines étapes

- 13 février 2012 : délibération de principe par MPM pour lancer officiellement l'opération et entériner le mode de gouvernance/pilotage retenu.
- Réunion de lancement officiel de la démarche
- Fin Mars 2012 : remise du dossier préalable de candidature au « *Comité de Bassin* »
- Juin 2012 : Validation du dossier par le « *Comité de Bassin* ».



Projet d'aménagement du Vieux-Port de Marseille

Déclaration de projet d'intérêt général et Mise en compatibilité du POS de Marseille

Bilan de l'instruction au titre du Code des Ports Maritimes – Déplacement du réseau GRDF – Réalisation préventive d'un diagnostic d'archéologie par l'INRAP – Convention de maîtrise d'ouvrage unique avec la Ville de Marseille

La première phase opérationnelle du projet Vieux-Port à échéance 2013 s'étend du parvis de la Mairie sur le quai du Port, à la place aux Huiles sur le quai de Rive Neuve, en intégrant le quai de la Fraternité. Cette phase comprend également le réaménagement du plan d'eau sur le même périmètre.

L'imbrication au sein d'une opération unique, des compétences de deux maîtres d'ouvrage (MPM et Ville de Marseille) a nécessité la passation d'une convention de maîtrise d'ouvrage unique entre les deux collectivités notifiée en janvier 2010, par laquelle les compétences de la Ville (éclairage public, espaces verts et réseau pluvial) sont transférées à la Communauté urbaine. La convention prévoyait que la Ville de Marseille s'engageait à rembourser les dépenses correspondantes effectuées pour son compte par MPM, les conditions financières découlant du transfert de compétences étant précisées ultérieurement, à un stade plus avancé des études de maîtrise d'œuvre.

Les études de projet de la première phase opérationnelle étant achevées, la participation financière de la Ville de Marseille a pu être fixée à 5,4 millions d'euros sur un coût total d'opération de 63,5 millions d'euros. Un avenant est présenté à cet effet (Rapport n° VOI 015-13/02/12 CC).

Suite à l'approbation du bilan de la concertation préalable par le Conseil Communautaire le 8 juillet 2011, les procédures administratives ont été lancées.

L'arrêté préfectoral du 19 octobre 2011 a ainsi prescrit l'ouverture conjointe :

- D'une enquête publique portant sur la déclaration de projet et la mise en compatibilité du POS de Marseille,
- D'une enquête publique au titre de la procédure d'autorisation prévue aux articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement issus de la loi sur l'eau,
- D'une enquête publique au titre du Code des Ports Maritimes concernant l'aménagement du plan d'eau.

La Communauté urbaine a piloté les procédures relatives au Code des Ports Maritimes. Les avis émis au cours de l'instruction sont favorables à la réalisation du projet. **Le Conseil Portuaire et la grande commission nautique ont quant à eux émis un avis très favorable.**

Les enquêtes publiques se sont déroulées du 8 novembre au 8 décembre 2011.

Dans ces rapports transmis à Marseille Provence Métropole, **la commission d'enquête a émis un avis favorable sans réserve**, assorti de recommandations portant sur les points suivants du projet :

- la circulation et les déplacements,
- la réorganisation du plan d'eau,
- l'assainissement des estacades,
- la mise en place d'une équipe dédiée au chantier,
- la mise en place d'une équipe permanente dédiée au bon fonctionnement de l'espace Vieux-Port.



Les rapports n° POR 002-13/02/12 CC et VOI 007-13/02/12 CC ont ainsi pour objet d'approuver le dossier de déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet Vieux-Port, d'approuver les pièces du document d'urbanisme qui ont nécessité une mise en compatibilité avec le projet d'intérêt général et d'approuver le bilan de l'instruction relevant du Code des Ports Maritimes.

Le projet est aujourd'hui en phase exécution avec l'attribution des marchés de travaux de VRD et d'aménagements portuaires. Les marchés relatifs à la construction de l'ombrière et aux travaux d'éclairage sont en cours d'attribution. Avant le démarrage effectif des travaux prévus en mars 2012, il s'avère nécessaire de procéder au déplacement de quelques réseaux de gaz enterrés, afin de les rendre compatibles avec les aménagements envisagés.

Une convention avec GrDF a ainsi été conclue afin de fixer les modalités techniques et financières de réalisation des déplacements de réseaux, dont le montant, estimé à environ 0,5 millions d'euros, sera intégralement pris en charge par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole. (Rapport n° VOI 001-13/02/12 BC)

Par ailleurs, le réaménagement du plan d'eau prévu dans le projet entre dans le champ d'application du Code du Patrimoine et en particulier des dispositions relatives à l'archéologie préventive.

Par arrêté ministériel du 4 octobre 2011, a ainsi été prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique dans le plan d'eau du Vieux-Port, afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges sur l'emprise des estacades prévues dans le projet.

Conformément à l'arrêté précité, ces travaux seront confiés à l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) ; les modalités techniques et financières de réalisation de ces travaux sont fixées dans une convention, dont l'approbation est l'objet du rapport n°VOI 002-13/02/12 BC.



Projet d'aménagement du Vieux-Port de Marseille

Travaux d'aménagements portuaires connexes : nouvelle capitainerie Autorisation de programme

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole est compétente pour la gestion de 24 ports de plaisance dont le Vieux Port de Marseille, riche en patrimoine historique.

Dans la perspective de 2013, année où Marseille Provence sera « Capitale Européenne de la Culture », Marseille Provence Métropole a engagé une vaste opération de réaménagement du Vieux-Port approuvée par le Conseil de Communauté en 2010. Cette opération est désormais entrée dans sa phase opérationnelle.

Afin d'accompagner cette opération, il est prévu de transformer le bâtiment des anciennes consignes sanitaires, d'une superficie de 550 m² et ses abords en une capitainerie et en un quai d'accueil de prestige.

Le projet

La Capitainerie du Vieux-Port est actuellement située quai Marcel Pagnol, sur un ponton flottant à l'espace limité. Afin d'accueillir dans les meilleures conditions les plaisanciers, la capitainerie du Vieux-Port sera installée dans l'aile Ouest des locaux des anciennes consignes sanitaires.

La future capitainerie disposera d'un espace d'accueil des plaisanciers spacieux et convivial ainsi que des services de qualité.

L'aile Est du bâtiment aura pour sa part vocation à accueillir des événements ou des associations liés à la plaisance.

Les travaux de rénovation du bâtiment seront effectués dans le strict respect de l'architecture initiale. Il est notamment prévu de recréer la coursive d'origine ouverte sur le quai.

Ces travaux de rénovation sont estimés à 800 000 € HT et s'achèveront mi 2013.

Ce projet de réaménagement est mené en concertation avec les Services des Bâtiments de France et de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Allier le passé et l'avenir pour servir un site emblématique

Pour MPM, ce projet de rénovation des anciennes consignes sanitaires vise à redonner au Vieux-Port de Marseille une capitainerie et des services dignes d'un site aussi emblématique susceptible d'accueillir les événements nautiques les plus prestigieux ainsi que de nombreux navires en escale.