

Réunion avec SAMIA GHALI, le lundi 21 février 2022.

LIEU : palais du Pharo sis 58 boulevard Charles Livon 13007 Marseille.

HORAIRES : de 14h45 à 16h15.

PERSONNES PRESENTES : Mme Samia GHALI, Mme LAUGIER, M. COURT, M. ALLAIN.

Samia GHALI est la 3^{ème} adjointe au maire de Marseille, en charge de la stratégie municipale sur les projets structurants de la ville, pour l'égalité et l'équité des territoires, de la relation avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, des grands équipements, de la stratégie événementielle, des grands événements, de la promotion de Marseille et des relations Méditerranéennes.

Mme LAUGIER est une collaboratrice de Mme GHALI.

M. COURT est le président de la commission d'enquête publique.

M. ALLAIN est un commissaire enquêteur, membre de la commission.

Mme GHALI rappelle que son rôle est d'assurer le lien avec les institutions. En particulier, lorsqu'il s'agit d'un public vivant dans des conditions sociales et économiques difficiles et qui demande donc plus d'attention.

Malgré l'intérêt reconnu au niveau national et régional du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, l'impact futur du projet sur ces populations fragilisées est probant ; en particulier, avec l'aménagement de la tête nord du tunnel sous Marseille prévue à La Delorme (15^{ème} arrondissement de Marseille).

Après s'être entretenu avec les habitants de la cité BASSENS II qui devrait être démolie dans le cadre de cet aménagement programmé en phase 2 du projet LNPCA, Mme GHALI indique qu'ils souhaitent majoritairement continuer à vivre ensemble à l'issue de la procédure d'expropriation. Leurs *desiderata* doivent en conséquence être contractualisés avec les institutions.

En décembre 2021, le principe de mise en œuvre une MOUS¹ est retenu, en collaboration avec le bailleur social de BASSENS II (CDC Habitat²) : l'objectif est de réaliser une résidence sociale sur une emprise foncière disponible qui reste à cibler.

MM. COURT ET ALLAIN rappelle que SNCF Réseau, dans le dossier présenté à l'enquête publique, apporte les précisions suivantes : « *la solution sud retenue pour l'entrée du tunnel sous Marseille prévoit le relogement des habitants de la Cité Bassens. : les autorités en charge du renouvellement urbain ont souhaité saisir l'opportunité d'un relogement de qualité d'un groupe bâti isolé.* » (Cf. : page 97/170 de la pièce D du dossier intitulée « Evaluation économique et sociale » - paragraphe « entrée nord de La Delorme »).

En outre, dans l'estimation sommaire des dépenses (pièce B3 du dossier mis à l'enquête - page 54/56), le coût des mesures prises en faveur du « milieu humain » - incluant la contribution au renouvellement urbain - est chiffré à 81,9 M€.

SNCF Réseau fait le commentaire suivant à propos des coûts des mesures prises en faveur de l'environnement : « *La prise en compte des remarques formulées lors de l'enquête préalable à la*

¹ La maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) a pour objectif de promouvoir l'accès au logement des personnes et familles défavorisées.

C'est une prestation d'ingénierie dont le champ favorise la prise en considération de situations très diverses (exemples : accès au logement de gens du voyage sédentarisés, démolition reconstruction d'un foyer de travailleur migrants et transformation en résidence sociale).

Parmi les MOUS à vocation plus directement opérationnelle, la **MOUS projet** permet, lorsqu'elle est mise en place, d'affiner un projet en vue de sa parfaite adéquation aux problèmes rencontrés (exemple : réalisation d'une résidence sociale, d'un habitat adapté pour les gens du voyage).

² Opérateur global de l'habitat d'intérêt public, filiale de la Caisse des Dépôts, le groupe CDC Habitat est l'un des acteurs majeurs de l'habitat en France avec plus de 525 000 logements gérés.

déclaration d'utilité publique permettra de préciser la nature et d'affiner le coût de l'ensemble des mesures proposées. Elles intégreront alors les caractéristiques définitives du projet. C'est ce principe de progressivité des études qui permet d'assurer la bonne adéquation finale des caractéristiques du projet à son environnement. »

La sensibilité sociale des opérations LNPCA sur l'aire métropolitaine de Marseille est prééminente dans les 15^e et 16^e arrondissements, estime Mme GHALI, et l'exploitation ferroviaire future ne doit pas favoriser le développement du transport de marchandises (le fret) source de désagréments pour les populations riveraines en termes de nuisances sonores et phénomènes de vibrations.

Cela fait huit ans que Mme GHALI suit de près les incidences possibles du projet LNPCA sur le quartier de Saint-André (16^e arrondissement). Un nouveau plan de circulation dans le quartier pourrait conduire au rachat de maisons situées à des points névralgiques (par exemple, angle boulevard Cauvet / traverse du Chemin de Fer). Au niveau du projet de halte de Saint-André, le parcours prévu pour le tramway doit être réétudié dans le contexte d'une desserte multimodale.

La modification, conçue par SNCF Réseau, de la voie d'accès au centre de transfert nord des déchets ménagers (15^{ème} arrondissement) inquiète Mme GHALI : le chemin de La Commanderie est une voie de circulation particulièrement fréquentée au sein d'une zone résidentielle ainsi que la rue Le Châtelier qui le rejoint.

Un porter à connaissance sera lancé pour alerter le maître d'ouvrage et les parties prenantes associées sur ce point de vigilance en termes de sécurité des usagers.