retoqué : un an de retard en vue

ajustements préconisés par l'État. Qualité de l'air, surfaces agricoles et biodiversité sont les points d'achoppement

Le site aujourd'hui au nord. On devine près d'un bosquet la bastide Lou Deven. Elle avoisine désormais les bureaux de Voyage Privé et 6SMIC. / PHOTO GILLES BADER

240 000

m² de surface de plancher de logements (soit 3 600 logements environ dont 25% seront des logements sociaux). 5 000 m² de commerces et services. 70 000 m² d'activités tertiaires.

128M€

A fin décembre 2019, les dépenses prévisionnelles de l'opération s'élèvent à 128 039 286 € HT : 3 788 511 € de frais d'études, 21 268 838 € d'acquisitions foncières, 9 206 600 € d'honoraires de géomètre, maîtrise d'œuvre, contrôle technique, sécurité et santé, d'avocats, huissiers... 8 000 000 € de rémunération du concessionnaire. L'ensemble de ces dépenses est équilibré par les recettes de cession (sources : Ville)

Qualité de l'air en cause : les bureaux reculés de quelques mètres de l'A8

La qualité de l'air est le point noir du dossier. Comment marier ville nouvelle, qualité de vie et sécurité sanitaire avec deux autoroutes qui longent la Constance au nord, à l'est et au sud, et des mesures qui révèlent déjà des dépassements des seuils ? La SPLA, concessionnaire du projet qu'elle porte depuis son origine, n'a pas été aidée en la matière avec des normes qui se sont considérablement durcies depuis les premières études avec des modélisations sur la pollution effectuées en 2013 qui ont dû être reprises. Il a fallu notamment intégrer des polluants tels les particules fines, puis, il y a tout juste un an, chrome, arsenic ou encore butadiène. Ce qui fut fait mais semble n'avoir pas convaincu l'Agence régionale de santé (ARS).

"*L'étude Air Santé réglementaire concluait à un niveau de risque sérieux pour la santé des populations riveraines*", nous répond l'organisme.

Pour Jean-François Roucole, directeur de l'aménagement du groupe Semepa/SPLA, "*les premiers dossiers étaient conformes aux normes en vigueur, nous étions aux seuils des limites de pollution, mais l'ARS a pris en compte les nouveaux objectifs de l'OMS qui sont beaucoup plus drastiques et vont au-delà de la réglementation*".

> **"Un dialogue constructif avec le porteur de projet"**
>
> L'AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ

"*La multiplicité des polluants risque un effet cocktail*, reprend le directeur de la DDTM. *L'ARS a demandé une clarification des méthodes de mesures, notamment sur les zones les plus proches des autoroutes, de nouvelles prescriptions. Les travaux vont dans ce sens.*" L'ARS ajoute que le "*dialogue constructif avec le porteur de projet a permis de faire évoluer la Zac vers un compromis assurant une meilleure prise en compte de la santé des populations.*"

"Perte économique"

Lequel ? Le recul des bâtiments de la frange nord vis-à-vis de l'A8. Autrement dit, si le site de Voyage Privé est bel et bien installé puisqu'il avait pu lancer illico son emménagement sur site, les autres équipements tertiaires seront légèrement décalés vers le sud.

Selon l'architecte Christian Devillers (Grand Prix de l'Urbanisme 1998), "*le projet se préoccupait dès le départ de la question de la qualité de l'air puisque nous avons positionné les bâtiments tertiaires le long de l'autoroute, ce qui forme une barrière pour les habitations, avec des façades en ouverture uniquement vers le sud du secteur. On a décidé de reculer légèrement les bâtiments les plus à l'est et à l'ouest de la bordure d'autoroute, on a positionné les parkings côté nord, ce qui ne remet guère en cause le programme dans son ensemble ; nous avons aussi modifié certaines hauteurs, réduit des espaces pour conforter cet effet paroi de protection.*"

"*Nous avons changé le règlement pour la prise d'air (qui doit être recyclé) au plus haut de l'aplomb des immeubles et le cahier des charges des promoteurs devra respecter des prescriptions sur l'étanchéité des façades, l'équipement des bureaux en filtres spéciaux pour éliminer les dernières particules, et sera mise en place une surveillance en continue de la qualité de l'air. Et non, ce recul de bâtiments ne va pas bouleverser l'harmonie architecturale : Voyages Privé et 6Smic sont déjà encastrés dans un talus.*"

Jaguar Networks doit déménager de Marseille pour s'installer à proximité et aurait toujours un fort projet de développement, ainsi que l'Esscat, école de commerce et de management dont l'antenne aixoise est à l'étroit ; plusieurs "centaines" de start-up sont prévues ; quant à Voyage Privé, l'entreprise aurait déjà besoin de s'agrandir in situ selon la SPLA.

> **"Cette réalisation est souhaitée par tout le monde, y compris les services de l'État"**
>
> L'ARCHITECTE CHRISTIAN DEVILLERS

"*On se réjouit de l'évolution du projet*, conclut Christian Devillers, *cette réalisation est souhaitée par tout le monde, y compris les services de l'État. Le programme est pensé sur une densité importante pour sauvegarder les espaces naturels et contrer l'étalement urbain.*" Interrogé sur le retard, il réagit : "*Il s'est passé un an entre le dépôt du dossier et son refus. Le temps de l'administration n'est pas vraiment compté. Et les avis sont donnés par une multitude d'acteurs, eux-mêmes parfois divisés.*"

Pour la SPLA, le lancement du chantier pour 300 logements et 7 000m² de bureaux aurait pu se faire il y a un an pour être livrés en 2022. "*Cela représente une perte économique pour de nombreux acteurs locaux*".

ET CEZANNE, DANS TOUT ÇA ?

Les tenants du patrimoine cezannien se sont rugueusement battus pour préserver un site depuis lequel le peintre a posé son chevalet et conçu une quarantaine de ses œuvres. La Ville s'est reposée sur Denis Coutagne, président de la société Cezanne, pour organiser un parcours-découverte et ne pas gommer les points de vue reproduits dans des tableaux aux cimaises des plus grands musées du monde entier. La Zac est aussi censée réussir à insérer parmi les constructions les bastides remarquables. Les associations patrimoniales telle celle de Sauvegarde des paysages de Cezanne ne désarme pas et on imagine qu'elle se remettra à l'œuvre lors de la nouvelle enquête publique, notamment pour réclamer une réduction de l'envergure de la Zac et une meilleure remise en valeur des sites.

Des vergers au milieu du parc ?

Selon la DDTM, le dossier reste faible sur l'impact des espèces protégées et les services préconisent un nouvel inventaire. L'arrêté préfectoral considère que "*la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées ne démontre pas l'intérêt public majeur du projet ni l'absence de solutions alternatives*" et ne "*garantit pas une absence de perte nette de biodiversité*". "*Nos investigations remontent à 2015*, reconnaît Jean-François Roucole, *depuis, la méthodologie ayant changé, nous avons repris et finalisé les études. Nous sommes sur le point de les déposer.*" La ripisylve est une composante majeure du secteur avec ses deux cours d'eau : l'Arc et La Thumine.

Autre point d'achoppement : les terres agricoles rognées. Si sur les 100 ha du site à urbaniser, la moitié restera en espaces verts, c'est tout un historique de cultures locales qui en prend un coup, même si, selon la Ville, il ne s'agit plus que de friches et que les derniers cultivateurs sont partis. Mais dans un contexte local de raréfaction croissante des espaces dévolues à l'agriculture, il y a débat. "*Nous avons une interprétation différente sur la compensation agricole qui doit être appliquée*, reconnaît Jean-Philippe d'Issernio. *Soit on recrée des surfaces exploitables, soit on développe d'autres projets. Le concessionnaire semble se diriger en ce sens.*"

La SPLA relève que sur ce point aussi, la législation a changé depuis le dépôt des premières moutures : "*On aurait pu être exempté des mesures compensatoires, on n'a pas voulu croiser le fer juridiquement et perdre plus de temps. On finalise avec la Chambre de l'agriculture des propositions : sur les 3 ha exploités en périphérie, sur un réaménagement du parc de 16,5 ha prévu au cœur de la Zac, l'introduction de nouvelles cultures compatibles avec le quotidien des promeneurs tels des vergers ou des oliveraies, ou le positionnement de points de vente en direct.*"

LES DÉPLACEMENTS, ÇA ROULE...

Pointée dans les nombreux avis précédents, la problématique des déplacements dans cette zone enclavée semble aujourd'hui ne plus perturber les services de l'État. Si l'argument de la réouverture de la ligne Aix-Rognac semble encore s'éloigner, depuis ces dernières années ont vu le jour la nouvelle bretelle d'autoroute, la mise en place du BHNS aux portes nord de la Zac, la reconfiguration du chemin des Aubépines et la porte de l'Ensoleillée. La circulation restera limitée aux grandes artères et les vitesses seront réduites à 30 km/h au cœur de la Constance.