

Aix
confidentiels

Arc fleuve vivant lance une démarche collective pour la protection du cours d'eau



L'association Arc fleuve vivant lance une démarche collective de protection et de régénération sur le long terme au profit du cours d'eau. Cinq objectifs seront poursuivis : comprendre l'Arc et son importance pour tous ; comprendre l'importance de régénérer un fleuve ; penser un modèle agricole d'avenir tout au long du fleuve ; maîtriser et limiter les pollutions, en impliquant les entreprises dans une logique RSE ; être vigilants et acteurs, ensemble. Le rendez-vous de lancement est fixé à ce lundi, à partir de 17h30 dans l'amphithéâtre de l'Esap, école d'ingénieurs située allée de la Pomone. L'association Arc fleuve vivant veut se servir de cette soirée pour entendre les acteurs économiques, associatifs, et dévoiler quelques premières pistes en faveur d'une action concertée et efficace. Il s'agit également de commencer à dresser les objectifs des deux prochaines années avec un défi régénératif qui devra mobiliser toutes les parties prenantes. Pour s'inscrire : <https://live-neuve.eu/actualites/20-01-2025-comment-renaturer-le-fleuve-de-larc/>.
Ch.V.

Aix, "première ville où investir" en termes de logements étudiants



Selon une étude fraîchement livrée par Maslow.immo, qui a identifié les villes de plus de 10 000 étudiants où investir dans un logement étudiant peut s'avérer particulièrement intéressant, Aix-en-Provence arrive en tête du palmarès. La ville profite de l'explosion du nombre de places sur Parcoursup entre 2018 et 2023 : +464 %, ce qui la place loin devant Le Mans, qui enregistre une progression de +351 %, ou Orléans (+144 %). Voilà pourquoi Aix trône en tête du Top 5 des Villes où il fait bon d'investir dans un logement étudiant, pour un budget compris entre 100 000 et 120 000 euros, devant Lyon, Angers, Marseille, et Nantes.
Ch.V.

ETAT-CIVIL

LES NAISSANCES

Panzano Maalo ; Corse Mencya ; Jaries Lowen ; Garcia Loënn ; Bourg Valentin ; Bonnet Sellier Charly ; Paulmyer Yohann ; Seropian Bresson Margaux ; Abbaci Alma ; Konarzewski Maël ; Rastoll Anna ; Santiago Anthony ; Cabezos Marceau ; Dumontier Berrus Léon ; Leray Marin ; Maurel Anna ; Mœkel Giulia ; Nehari Ilyne ; Sallih Siraj ; Willems Biche Selij ; Caissou Lucile ; Facon Rybarik Clotilde ; Maillard Bel-paume Nolan ; Meyer Luis ; Molinas Dowson ; Musacchia Sanchez Alba ; Quenoute Victoire ; Senoussi Mattia ; Druelle Vasiolopoulou Ionas ; Dupont Louka ; Dupont Thomas ; Moutafis Hélène ; Sibouille Nino ; Soriano Lucas ; Bérard Lélia ; Marechal Agathe ; Motte Louise ; Petron Hugo ; Puggioni Mattia ; Spirial Angelina ; Zimmermann Ethan ; Assouline Levyn ; Aubin Nguyen Lenaël ; Debyser Clotilde ; Hubaut Victoria ; Meziane Maëna ; Plantin de Hugues Olivia ; Turquais Mathis ; Mille Logan.

LES MARIAGES

Joly Michel et Delon Colette ; Lepretre Aymard et Dorey Omblin.

LES DÉCÈS

Ciurar Nicolae (Aix) ; Laluyaux Monique (Aix) ; Muller Hélène (Aix) ; Donato Jean-Jacques (Aix) ; Contri Alain (Charenton-le-Pont) ; Lanini Isabelle (Le Tholonet) ; Pacini Valentine (Venelles) ; Vioups Vincent (Aix) ; Gracia Sylvie (Peyrolles-en-Provence) ; Gory Marie (Venelles) ; Joumon Paul (Aix) ; Prietto Jeannine (Aix) ; Galtier Pierre (Aix) ; Testut Mireille (Aix) ; Canarelli Michele (Aix) ; Dai-Pra Yvette (Mimet) ; Klarka Lucie (Aix) ; Peyre Giselle (Aix) ; Margerit Marie (Aix) ; Spadaro Danielle (Bouc-Bel-Air) ; Pierrgues Roseline (Fayosc) ; Vizzari Maria (Gréasque) ; Henry Bernard (Aix) ; Rebuffel Jean-Claude (Aix) ; Pauchon Lydie (Aix) ; Ravel Claude (Mimet) ; Dumas Jacques (Cabrès) ; Moutet Daniel (Aix) ; Mosconi Suzanne (Aix) ; Delecluse Georges (Saignon) ; Scappini Domenico (Rians) ; Quiot Denise (Pertuis) ; Bernard Michel (Châteauneuf-le-Rouge) ; Fantolini Jean (Berre-l'Étang) ; Barhoumi Hassan (Aix).

INTERVIEW DES MAIRES DU PAYS D'AIX

Éric Garcin : "L'alimentation de nos enfants, une priorité"

JOUQUES L'édile, agriculteur de fibre écologiste, se réjouit du lancement de l'Atelier culinaire, projet de cuisine centrale, dont la première pierre sera posée ce matin.

En cette période de vœux, *La Provence* donne la parole aux maires du pays d'Aix. L'occasion pour eux de fixer les priorités pour l'année à venir et de revenir sur certains des projets qui ont animé le mandat, en passe de s'achever. Et parfois donc, de se pencher sur les municipales de 2026.

À un peu plus d'un an de la fin du mandat, quelle est votre plus grande satisfaction ?

C'est d'avoir suivi le programme pour lequel j'ai été élu. Le programme, c'est notre bible, on regarde toujours le plan d'exécution et on est satisfait de ce qu'on a réalisé. Début 2024, nous avons réalisé un bilan de mi-mandat où l'on a expliqué ce qu'on a trouvé, ce qu'on a et ce que l'on n'a pas fait, en expliquant pourquoi. On s'est rendu compte que pour l'exercice d'un mandat, le temps n'est pas le même que dans le privé. Or, on est quelques-uns dans l'équipe à venir du privé : mon premier adjoint est entrepreneur en maçonnerie, je suis paysan, l'adjointe à l'urbanisme est architecte, etc. On avait une idée de la réalisation du projet et on a dû se rendre à l'évidence : dans

“ On relocalise quelque chose de crucial pour la santé de ces citoyens à venir. ”

le public, c'est beaucoup plus long. On a quand même réussi à lancer ce projet qui nous tenait à cœur, la construction d'une cuisine centrale (dont la première pierre est posée aujourd'hui à 11 h, Ndlr) que l'on a appelé Atelier culinaire. Elle profitera aux petits écoliers mais aussi aux anciens, en partage. On a l'idée également de proposer des repas au club du troisième âge ou encore de proposer des plateaux lors de l'organisation des vœux à la population.

Qu'est ce que ça va changer pour les écoliers ?

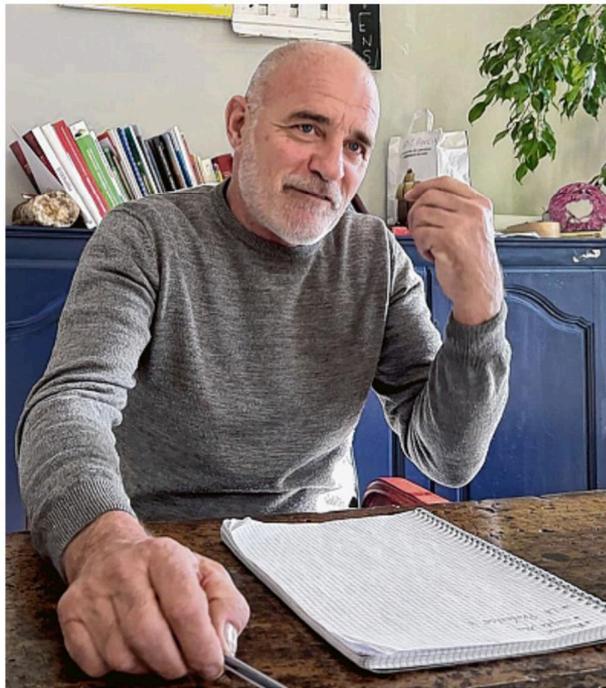
C'est une reprise en main de ce que l'on fait manger à nos écoliers. On a mis, lors de ce mandat, un gros accent sur l'enfance, puisque c'est l'avenir. Et l'alimentation, ça nous tient à cœur, c'est un moyen d'éveiller les consciences et de reprendre en main ce qu'on leur fait manger. Ça passe par la traçabilité des produits afin de bien savoir ce qu'on met dans leurs assiettes, comment c'est fabriqué etc. Au passage, on relocalise quelque chose qui nous paraît crucial pour la santé de ces citoyens à venir.

C'est aussi le moyen de faire travailler les producteurs locaux ?

C'est notre volonté à terme. Les circuits sont plus ou moins courts, mais déjà, on porte une attention particulière à ce que les produits soient locaux.

Quel volume sera produit par cette cuisine centrale ?

On est sur du 400 repas par jour et l'outil va pouvoir à terme



Eric Garcin annoncera aux Jouquards s'il sera candidat ou non à l'élection municipale de 2026 lors de ses vœux, le 24 janvier prochain. /PHOTO A.M.T.

monter à 600 repas par jour.

L'outil est-il économiquement viable ?

Il le sera. Les retours d'expérience nous disent que ça peut coûter un peu plus cher au départ, mais le niveau de qualité augmente et à terme, on fait des économies.

Les premiers repas seront servis quand ?

Si tout va bien, au premier trimestre 2026.

Quelles sont les priorités de la commune pour 2025 ?

On va refaire les courts de tennis, on en a trois un peu en fin de vie. On a lancé les marchés, on va bientôt choisir les entreprises, ce sera réalisé en 2025. On va essayer d'obtenir le permis de construire avant la fin 2025 pour la construction d'environ 100 logements sociaux avec un pourcentage de lots en accession à la propriété sous conditions de ressources, pour attirer sur la commune de jeunes couples et leur permettre d'acquies leur premier bien. C'est aussi un moyen pour nous d'échapper à la pénalité SRU (la loi SRU impose aux municipalités 20 à 25 % de logements sociaux, NDLR). Cette année nous avons produit neuf logements sociaux sur des bâtiments communaux.

Cinq ans après votre élection, êtes vous en mesure de dire qu'il y a certaines choses que vous ne réiteriez pas ?

Peut-être de dire "oui" trop vite à certains administrés (rires) ! Je me suis rendu compte qu'entre ce qu'on dit et ce que

non seulement j'ai beaucoup appris sur le social mais en plus, j'y prends du plaisir.

Êtes-vous candidat à votre succession en 2026 ?

Je réserve la primauté de ma réponse aux habitants. Rendez-vous lors de mes vœux, le 24 janvier ! En tout cas, je tiens à dire que je suis entouré dans l'équipe municipale de personnes de qualité, compétentes, qui ont mis du cœur à l'ouvrage tout au long du mandat.

Vous vous décrivez écologiste... Sur quel segment de l'échiquier politique ?

L'écologie devrait dépasser les partis. C'est compliqué de se définir aujourd'hui sur l'échiquier politique. On est au centre, peut-être plutôt au centre gauche... Mais pourquoi ? Parce qu'on se soucie du bien-être de nos concitoyens ? À droite, on ne dirait pas autre chose... On vient du privé, je pourrais être considéré comme un sale entrepreneur capitaliste (rire) ! C'est compliqué... Quand je vois les batailles politiques, les mensonges, les querelles d'ego... Nous avons une commune, 9 000 hectares qu'on nous a confiés, un environnement qui est préservé, on a la chance d'avoir une trentaine d'exploitations agricoles - et l'un des premiers dossiers qu'on a lancés en arrivant était la création d'une zone agricole protégée de 1 500 ha préservant ainsi tout le foncier agricole de la commune. C'est ça qui nous définit réellement.

Lors du dernier congrès des maires, certains portaient l'écharpe en signe de deuil. C'est si difficile d'exercer votre fonction ?

Moi j'entends les autres maires qui, pour certains, ont effectué plusieurs mandats et connu une période dorée. C'est très personnel le ressenti. Pour moi, ce n'est pas une charge. Ce mandat, cette fonction, ce n'est pas lourd. J'en retire au contraire un vrai plaisir. Et la chose à laquelle je ne m'attendais pas, c'est de passer autant de temps sur l'humain, sur le social. Quand on présente une liste, un programme, on élabore des projets de construction... Pour le volet social on écrit souvent une ligne sur le sujet... Pas une pleine page ! Moi,

Recueilli par Antoine MARIGOT
amarigot@laprovence.com

Des couloirs de bus sur la RD9 pour réduire les bouchons ?

Alors que le projet de BHNS des Milles patine, un collectif d'associations propose cette alternative qui pourrait être mise en place rapidement, et permettrait de s'extraire en partie du piège des embouteillages.

Des files de voiture interminables, avec des véhicules pare-choc contre pare-choc et quasi à l'arrêt. C'est l'image que l'on a, matin et soir, de la RD 9 aux heures de pointe. L'accès au pôle d'activités des Milles (PAAP) est un véritable point noir. Et pour l'heure, en termes de transports en commun, aucune nouveauté à court terme. Le BHNS des Milles imaginé par la Métropole et la Ville ne pointerait le bout de son capot qu'à l'horizon 2035. Et encore, si tout va bien, et que les études de la Métropole confirment la faisabilité technique d'un projet qui amènerait à longer l'actuelle voie ferrée pour rallier le pôle d'activités jusqu'à Plan d'Aillane, dans un sens le matin et dans l'autre, pour les retours, le soir.

Mais beaucoup de doutes entourent encore ce projet. Alors, plusieurs associations placent sur une alternative, qui aurait l'avantage d'apporter un début de solution à relative brève échéance. La réflexion est portée par le Cercle Mirabeau, l'association Adava et l'association d'architectes et d'urbanistes Devenir. Le constat, lui, est des plus simples : "Il y a réellement un problème très grave, pour la desserte du pôle d'activités, voire de la gare TGV, avec des embouteillages monstres matin et soir. Cela crée du mal-être, les gens qui vivent mal ces thromboses mériteraient qu'on s'intéresse à leur cas", pose Didier Bonfort, un des responsables du cercle Mirabeau.

Largueur suffisante sur la voie rapide

Olivier Bodard, membre du cercle et spécialiste des transports, a creusé la question. Et l'hypothèse avancée est, elle aussi, des plus simples : la mise en place de transports en sites propres, sur les bandes d'arrêt d'urgence. Des couloirs réservés aux bus donc, comme il en a fleuri récemment sur l'A 51, et qui feraient gagner un temps certain pour rallier le pôle d'activités, un des plus importants de la région avec ses 1500 entreprises. "On a la chance que ça a été fait sur les autoroutes. Ça fonctionne, il n'y a pas de démonstration à faire. Donc on



L'accès au pôle d'activités des Milles, aux heures de pointe, est une gageure pour les automobilistes et un défi pour les entreprises de la zone. / PHOTO ARCHIVES SERGE MERCIER

propose le même schéma sur la RD 9", observe Olivier Bodard. Pour les associations, la largeur de la voie rapide des Milles permet, sans gros travaux et donc à moindre coût, une telle réalisation sur 90% du trajet. Le tout, dans un délai de 18 à 24 mois pour la première phase... si la volonté politique est là. Des rencontres ont déjà eu lieu avec la Métropole, le Département, et la Ville d'Aix. L'enthousiasme des collectivités n'a pas semblé débordant à propos de ce projet qui, pourtant, "tient la route", assurent les associations, qui estiment qu'il y a vraiment urgence à agir. "Il y a 20 ans que c'est catastrophique", peste Olivier Domenach, président de l'Adava. Pour qui l'absence de volonté politique des collectivités pour traiter le problème revient à "prôner la régulation

par la congestion. Ce qui est un mode de gestion qui a des effets pervers !"

Dans le plan des associations, la première phase du chantier visera à traiter quelques points noirs, sur les 5,2 kilomètres de distance entre la sortie d'Aix et l'entrée du PAAP. Ils seraient au nombre de trois, pour les associations : l'insertion des bus sur l'A51, de la sortie d'Aix, avenue Henri-Mouret, jusqu'à la zone de la Pioline; l'entrée sur le Pôle d'activités, qui nécessite là aussi la création d'une voie de sortie spécifique; et enfin le pont enjambant l'A51, pas en situation aujourd'hui de gérer de manière optimale les flux de circulation, dans les deux sens. Entre la sortie du rond-point de la Glacière, au niveau de l'Hypermarché Carrefour, et celle du cimetièrre, la congestion routière est bien

moindre. Et cela tombe plutôt bien : à cause des ouvrages d'art sur ce tronçon qu'il faudrait reprendre pour élargir la voie rapide et obtenir, en plus des deux voies de circulation de chaque côté qui seraient maintenues, cette voie supplémentaire réservée aux bus, le coût du projet ne serait plus le même.

Traiter les points noirs en premier

Cela pourrait se faire dans une seconde phase, estiment les associations, qui là encore prennent l'exemple de l'autoroute, avec ces voies réservées qui s'achèvent, pour reprendre quelques hectomètres plus loin. "Ce n'est pas là où les problèmes de circulation sont les plus importants, mais c'est là où ça coûte le plus cher. Un ouvrage d'art, c'est 1 M€ pour l'élargir.

Si on veut tenir un délai de 18 à 24 mois, il faut vraiment se positionner sur les points noirs qui amélioreront la circulation des bus. Le reste, on le fait plus tard", avance Olivier Bodard.

La priorité, donc, serait de traiter au plus vite les trois points de blocage identifiés. Et là, l'ajout d'une voie bus, parfois en rognant sur le large terre-plein central, est techniquement possible sans travaux trop lourds. "La technique n'est pas le problème de fond, c'est la décision politique. Il faut lancer les études, plaide Olivier Bodard. Nous, on a chiffré les travaux entre 5 et 6 millions d'euros. La sortie d'Aix, sur l'A51, c'est entre 500 000 et 1 M€ de travaux. Le secteur de l'entrée du PAAP, c'est entre 2,5 et 3 M€, car il y a un kilomètre de voie supplémentaire à faire, plus l'élargissement de

“
Ça a été fait sur les autoroutes. Ça fonctionne.”

OLIVIER BODARD, CERCLE MIRABEAU

la bretelle de sortie et du rond-point." Le reste du budget passerait dans l'aménagement du pont enjambant l'A51. Tout ça pour avoir, dès 2027, ces couloirs réservés qui pourraient être utiles et faire gagner du temps à l'ensemble des bus qui circulent sur la RD 9 : soit 514 aller-retours quotidiens, dont 476 aller-retours qui concernent spécifiquement le pôle d'activités des Milles.

À terme, c'est un vrai BHNS sur ce trajet qu'imaginent les associations, avec, à l'issue des aménagements complets, une ligne qui proposerait l'accès le plus rapide possible au PAAP et desservirait aussi l'Arena, la Duranne, mais aussi la gare TGV d'Aix. Un BHNS qui, selon eux, ne viendra pas concurrencer celui imaginé par la Métropole, puisque celui-ci desservirait certains quartiers d'Aix, comme la Constance. Surtout, "on peut peut-être faire quelque chose, avant 10 ou 15 ans, pour les salariés du pôle d'activités", souffle Olivier Domenach.

En parallèle, son association Adava propose aussi un plan pour une continuité cyclable de la gare routière, jusqu'au pôle d'activités, via Brossolette, l'avenue du Pignonnet, celles du Club hippique et du Camp de menthe, la petite route des Milles, puis l'ancien chemin des Tuilleries (moyennant l'accord de la SNCF). Passé le camp des Milles, il s'agira de longer la voie ferrée, jusqu'au chemin de la Valette et au pôle d'échanges multimodal de Plan d'Aillane. "À allure normale, et en vélo musculaire, c'est une demi-heure. Le temps de parcours est tout à fait compétitif, et le parcours en majorité très agréable", assure Frédéric Serres, vice-président de l'Adava. Avec quelques modestes aménagements, on pourrait, là encore, enlever quelques voitures des routes saturées...

Christophe VIAL
cvial@laprovence.com

POUR LE PÔLE D'ACTIVITÉS DES MILLES

"Sur le papier, l'idée est bonne, mais..."

Stephan Guérin, responsable mobilités au sein du pôle d'activités, se montre intéressé par l'idée des associations aixoises. Mais sans s'emballer, faute d'études pour le moment.

Stephan Guérin, patron de l'entreprise Arkadia, au pôle d'activités des Milles, a aussi en charge les questions de mobilité au sein du PAAP. Et, comme tout le monde il subit depuis des années une situation qui ne fait qu'empirer, et qui devient même problématique pour "l'attractivité et le développement de la

zone", alerte-t-il. Alors, c'est montré à l'écoute, lorsque le collectif d'associations est venu présenter son projet. "Sur le papier, l'idée est bonne. Mais il faudrait faire des études d'avant-projet étayées, pour être sûr que c'est réalisable", glisse-t-il, prudent. Les études permettraient de confirmer la faisabilité technique de ces voies de bus réservées, de vérifier que le projet n'est pas contraire aux réglementations en vigueur, en termes environnemental notamment. Si tous les feux venaient à passer au vert, "il est évident que ce projet est plus intelligent que de faire une voie de BHNS sur l'emprise ferroviaire.

Ça marche bien, ces couloirs de bus sur l'A51. Et nous, on est preneur de toute solution rapide, qui fonctionne, et qui ne coûte pas très cher. Vraiment, l'idée est bonne, mais il nous faut des garanties sur la faisabilité", avance Stephan Guérin. Le projet aurait le mérite de faire avancer un dossier enlisé depuis bien trop longtemps, celui d'une meilleure accessibilité au pôle des Milles. Où les entreprises payent, et pas qu'un peu, la taxe transport de la Métropole : "Chaque année, le pôle verse 150 M€. Tout ça pour financer des projets marseillais", lance, amer, Stephan Guérin.

Ch.V.



Le premier BHNS a rapidement connu le succès à Aix. Un deuxième bus à haut niveau de service est espéré pour les Milles. / PHOTO CYRIL SOLLIER