

Verbatim du débat public ITER en Provence ITER et l'aménagement du territoire

Marseille, le 23 février 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC ITER EN PROVENCE	
ITER ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	1
Marseille, le 23 février 2006	1
Exposé sur le débat public	2
Patrick LEGRAND	2
Président de la CPDP	2
Les effets d'ITER sur la Provence	3
Pascale AMENC-ANTONI	3
Directrice générale d'ITER France et du centre de Cadarache	3
L'accompagnement d'ITER	6
Yannick IMBERT	6
Directeur du projet auprès du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire	6
Les pôles de recherche, outils d'aménagement du territoire	10
Georges RIBIERE	10
Ancien conseiller à la DATAR	10
Echanges avec le public	12

Exposé sur le débat public

Patrick LEGRAND
Président de la CPDP

Bonsoir et bienvenue à Marseille. Le débat public ITER en Provence entre dans sa seconde étape, celle des réunions thématiques. Manifestement, ce débat ne laisse pas indifférent. A la demande d'un certain nombre d'acteurs ou de groupes sociaux, il est prévu courant mars une réunion dans le Var sur les questions de technologie et d'économie et une autre à Marseille sur l'opportunité et l'utilité du débat. Cette utilité, nous sommes peut-être en train de la démontrer en marchant. Au total, ce ne seront donc pas 7 mais 9 rendez-vous qui nous permettront d'aller plus loin, au fond des interrogations.

Chacune à leur manière et parfois avec rudesse, les quatre premières réunions généralistes ont révélé que la machine ITER était inséparable des finalités et des institutions qu'elle servira. Elles ont aussi révélé qu'ITER en Provence était encore plus complexe qu'on pouvait l'imaginer, encore plus multiple et divers et que, dans tous les cas, il était hors de question qu'ITER en Provence se résume à la machine ITER. De ces réunions initiales, sans oublier une opposition et parfois une obstruction sans coup franc, il ressort plusieurs constats :

- le besoin d'informations accessibles, partagées, validées j'allais dire presque contradictoirement ;
- une aspiration au doute méthodologique et public sur les finalités, sur la réussite ;
- une aspiration au réalisme sur les retombées, sur la capacité à porter ensemble ce projet de long terme et aux multiples facettes ;
- un désir de cohérence globale et dans la durée ;
- un devoir d'intégration du projet dans l'espace social et culturel régional ;
- la nécessité d'une concertation ouverte à tous et au long cours.

Déjà des questions plus fines ont été évoquées, sur les aménagements, les conditions d'accueil, les intentions et les responsabilités des partenaires internationaux ou de l'Europe, le démantèlement et les déchets, les financements, le dispositif de suivi et d'évaluation périodique, etc.

ITER en Provence est autant un projet de société qu'un projet scientifique et technique.

Les thématiques retenues pour les réunions qui viennent sont ressorties confortées et enrichies de ces dialogues préliminaires. Pour cette première soirée, c'est la question des territoires de vie et de l'aménagement du territoire par laquelle il a été choisi d'entrer.

Georges Ribière, ancien conseiller à la délégation interministérielle de l'aménagement du territoire et à la compétitivité des territoires, nous dira tout à l'heure ce qu'il faut entendre par un intitulé qui suggère que les hommes, leur quotidien et leurs conditions de vie d'aujourd'hui et de demain, sont l'une des finalités essentielles d'un aménagement du territoire qui devrait par ailleurs être marqué par ce que l'on pourrait appeler « l'effet ITER ». En 5 à 8 minutes, il nous situera les champs à explorer, les questions à ne pas manquer, sans se préoccuper outre mesure de la spécificité d'ITER en Provence, un peu comme un spécialiste du domaine qui nous ferait le sommaire d'un ouvrage de référence, une collection de chapitres à ne pas oublier d'explorer par la suite, pour nous donner un cadre, un fil d'Ariane.

Auparavant, nous entendrons sur ce sujet, pour une présentation qui sera renouvelée à chaque réunion, les représentants des principales personnes publiques responsables du projet. Elles commenceront à esquisser ce que sera l'effet ITER en Provence sur l'aménagement du territoire et sur sa planification à long terme. Mme Pascale Amenc-Antoni est directrice générale d'ITER France et du CEA de Cadarache et M. Yannick Imbert est directeur du projet au ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire chargé du projet d'accompagnement d'ITER. Nous commençons à bien les connaître.

Je terminerai mon introduction par quelques rappels sur les principes du débat. Ils commencent à être connus mais, ma foi, il n'est pas inutile de répéter :

- la transparence et la clarté : on tente de ne biaiser ni l'information ni le raisonnement, même si l'on n'y parvient pas toujours ;
- l'équivalence : chacun est légitime à parler, mais aussi à entendre, à poser des questions, à émettre des avis, à partir du moment où il respecte les règles du dialogue ;
- l'argumentation : il faut s'efforcer d'exposer les raisons et les fondements de ses positions mais ce n'est pas toujours faisable ;
- la courtoisie : les premières réunions ont montré que l'on en manquait de temps en temps ;
- la concision, pour permettre à beaucoup de parler et de s'entendre ;
- l'attention aux uns et aux autres.

Pardonnez ce petit mémoire du « savoir débattre ».

Les questions écrites sont plutôt faites pour ceux qui n'envisageraient pas d'intervenir à l'oral quelle qu'en soit la cause. Le président de séance et le modérateur s'en feront les porteurs. Si d'aventure, l'évolution du débat ne leur laissait pas de place, il y sera répondu par écrit.

Après Mme Pascale Amenc-Antoni, M. Yannick Imbert et M. Ribière, la parole sera à la salle. Essayons d'emblée et ensemble de donner la priorité au citoyen débattant, de ne pas faire parler les experts qui parfois écrasent immédiatement des questions qui se révèlent ultérieurement utiles et efficaces. Merci de m'avoir écouté. Pour nous faire cette première esquisse de l'effet ITER sur la Provence, je laisse la parole à Mme Amenc-Antoni.

Les effets d'ITER sur la Provence

Pascale AMENC-ANTONI

Directrice générale d'ITER France et du centre de Cadarache

Ma présentation est centrée sur le thème du jour mais si des questions plus fines sont posées, Michel Chatelier, le chef du département fusion à Cadarache, pourra y répondre.

.I ITER, un projet de recherche et un projet d'aménagement du territoire

Ce grand projet international de recherche est également un grand projet d'investissement et d'aménagement du territoire.

Son objectif est de démontrer la faisabilité de la fusion comme une source d'énergie potentielle, capable à long terme d'alimenter le réseau.

Le projet ITER est une étape clé dans le domaine de la recherche en fusion, puisque pour la première fois, l'énergie produite sera supérieure à l'énergie injectée (globalement, un facteur 10 : 50 mégawatts seront injectés et 500 mégawatts seront produits).

ITER est aussi un projet structurant pour la région qui va représenter 10 ans de construction, 20 ans d'exploitation et 10 à 20 ans de démantèlement.

.II L'organisation

C'est une structure à 3 niveaux.

- C'est un projet international dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par une organisation internationale. Celle-ci est en cours de constitution. L'organisation internationale sera le responsable de la tenue des objectifs scientifiques, le maître d'ouvrage de la construction et de l'exploitation, et l'exploitant nucléaire puisque la machine ITER sera une installation nucléaire de base.
- Ce projet international aura des correspondants puisque l'essentiel des pays partenaires fourniront leur contribution en nature. Chaque pays partenaire aura une agence domestique chargée de fournir à l'organisation internationale les composants et les équipements qui lui auront été confiés. Pour ce qui nous concerne nous à Cadarache, c'est l'agence européenne, puisque Cadarache est un site qui a été porté par l'Europe et qui a été sélectionné au titre de l'Europe. L'agence domestique européenne sera installée à Barcelone. Elle sera chargée d'assurer la fourniture européenne, qui représentera aux alentours de 50 % du total.
- Au niveau français, il y a d'une part l'agence ITER France et d'autre part la mission d'accompagnement que dirige Yannick Imbert.

.III Le budget

Ce projet est aussi un projet d'investissement, qui a une portée économique importante. Son budget global s'élève à 10 milliards d'euros sur 40 ans répartis entre 32 pays, dont près de la moitié est assurée par l'Europe. Ces 10 milliards d'euros se décomposent en 3 principaux volets :

- le coût de la construction : 4,57 milliards d'euros à verser sur 10 ans, toujours par les 32 pays, suivant une répartition qui a été actée dans le projet de traité ; il faut ajouter à ces 4,57 milliards 155 millions d'euros d'aménagement du territoire qui sont à la charge seule du pays hôte, la France ;
- l'exploitation, dont le coût est estimé à 4,8 milliards d'euros sur 20 ans, soit 240 millions d'euros par an ;
- une provision pour démantèlement, qui sera constituée par les partenaires pendant la période d'exploitation et qui est estimée à 530 millions d'euros.

.IV Les enjeux économiques : les emplois et les dépenses générés

Ces estimations reposent sur des expériences de la réalisation d'autres outils scientifiques (le CERN à Genève, le JET en Grande-Bretagne et le chantier de Tore Supra à Cadarache).

Il y a 2 types d'emplois : les emplois directs (salariés d'ITER directement) et les emplois indirects (sous-traitants divers) ou induits (agro-alimentaire, immobilier, etc.).

500 personnes seront employées directement par ITER pendant la construction et 1 000 pendant la période d'exploitation.

On peut estimer à 3 000 le nombre d'emplois indirects ou induits, dont 1 400 à 2 400 en PACA suivant les périodes.

Les dépenses générées sont estimées à :

- pendant le chantier : 180 millions d'euros par an en France pendant 10 ans, dont 100 millions d'euros en PACA ;
- pendant l'exploitation : 165 millions d'euros par an en France, dont 135 millions d'euros en PACA.

Vous trouverez ces chiffres dans le dossier et dans la plaquette correspondante.

Les retombées seront de différents ordres pour ce qui concerne les marchés.

- Des marchés directs seront passés soit par ITER International, quand cette organisation aura été constituée, soit par l'agence européenne, soit par ITER France (aménagement du terrain, viabilisation, bureaux), soit par les maîtres d'ouvrage (pour les routes, pour l'école internationale). Tous ces donneurs d'ordres pourront passer des contrats par appel d'offres européens/internationaux. Les industriels et entreprises de service européens devront donc se mobiliser. Dans les premiers temps, seront principalement concernés les secteurs du BTP, des biens d'équipement mécaniques, de la métallurgie et également tout le secteur de la consommation des ménages.
- Des marchés seront également passés par les pays partenaires, puisque rien ne les oblige à se fournir dans leur pays d'origine et qu'un certain nombre de prestations sont liées à la situation sur le terrain.
- Enfin, des dépenses sur place seront effectuées par les personnels ITER, les fournisseurs et les sous-traitants.

ITER aura également des effets sur le développement économique induit :

- Valoriser le pouvoir d'attraction d'ITER et de la Provence. Nous avons déjà des demandes d'entreprises qui souhaitent venir s'installer à proximité, pas forcément à proximité de Cadarache, mais dans la région.
- ITER, mais aussi le pôle de compétitivité labellisé sur les énergies non génératrices de gaz à effet de serre, qui s'appelle maintenant « cap énergie », seront propices au développement de collaborations scientifiques, dont certaines ont été engagées depuis déjà deux à trois ans, mais qui sont amenées à se développer de manière significative au cours des années à venir.

- Il y a aussi place pour des projets de développement collectifs, que ce soit pour l'éducation, le sport, le logement ou la culture.
- Tout ceci doit contribuer à valoriser l'image de la région, qui est déjà très bonne.

Nous avons identifié les familles de métier concernées par le projet ITER, pour lesquelles des actions de formation devront être menées. En nous fondant sur l'exemple de la machine Tore Supra (même proportion pour le JET), nous pensons qu'il y aura deux tiers de chercheurs et d'ingénieurs et un tiers de techniciens.

Dans les métiers qui sont nécessaires pour cette machine, il y a, dans le registre des scientifiques et des ingénieurs, des sciences physiques. Mais il y a également beaucoup de demandes pour le chauffage des plasmas, pour l'informatique, l'électronique, la CAO, pour la mécanique, l'électronique, l'électrotechnique.

Il y aura besoin de formations de tous niveaux. Il n'y aura pas que des docteurs ou des ingénieurs de grandes écoles, il y aura des bacs professionnels, des bacs + 2, toute la palette. Un gros effort est entrepris actuellement, avec le rectorat, les CCI, les chambres des métiers et les représentants des partenaires d'ITER, pour définir de manière précise les besoins dans les années à venir. Nous avons un peu de temps pour former les jeunes des différents niveaux.

L'équipe ITER International commence à arriver. C'est l'un des rôles d'ITER France de les accueillir, de leur faciliter les démarches administratives, de leur trouver des logements, de faciliter leur travail sur le site.

Les premiers arrivants sont arrivés fin janvier. Le chef de site, M. Tada, est parmi nous ce soir. D'ici le mois de mars, ils seront une vingtaine.

A la mi-mars, le patron d'ITER International, M. Kanamé Ikeda, viendra prendre son poste définitivement. Il arrivera avec ses collaborateurs directs, notamment avec le chef de projet, son adjoint principal, qui sera un européen et qui sera sélectionné dans les jours à venir.

D'ici l'été, 70 scientifiques et ingénieurs pour l'équipe internationale seront sur place. Toutes les nationalités des partenaires seront représentées.

L'accompagnement d'ITER

Yannick IMBERT

Directeur du projet auprès du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire

Dès l'annonce de l'implantation de ce projet international à Cadarache, le gouvernement a demandé au Préfet de Région d'accueillir dans les meilleures conditions ce projet international scientifique :

- faire en sorte que tous les actes préparatoires nécessaires à la réalisation de ce projet international, soient tenus dans les délais et conformément aux engagements que la France a pris vis-à-vis de ses partenaires internationaux ;

- faire en sorte que ce projet scientifique, dont nous avons la chance d'être le territoire de réception, devienne une chance pour la région et puisse être transformé en projet d'aménagement et de développement du territoire. Dans une région qui ne manque pas de handicaps, notamment en matière économique et en matière sociale, il serait incompréhensible qu'un projet de cette importance ne bénéficie pas à la population du territoire d'implantation.

C'est ce qui a conduit le gouvernement à nommer une mission interministérielle, que je dirige depuis quelques semaines, composée de hauts fonctionnaires des ministères de l'Équipement, de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de l'Éducation nationale, qui anime ces logiques de développement du territoire en travaillant avec le support des services de l'Etat. Ce soir, je suis accompagné du Directeur régional de l'équipement, du Directeur régional de l'industrie et de l'environnement et du Directeur de l'agriculture et de la forêt.

.I Le logement et le foncier

Comment la population peut-elle s'approprier ce projet si elle n'a pas le sentiment que ce projet sert d'accélérateur ou de vecteur à la résolution de problèmes qui aujourd'hui ne sont pas résolus ? Les populations qui, dans cette région, sur le plan économique, sur le plan social, sur le plan du logement, vivent par moments comme des situations injustes la non résolution de leurs problèmes, vivraient de manière doublement injuste le fait que ces sujets soient résolus pour d'autres au motif qu'ils sont liés à ITER alors qu'ils ne le sont pas pour eux-mêmes.

Le logement est un bon exemple et tous les thèmes que nous allons développer dans cette problématique d'aménagement du territoire sont portés par ITER mais ne sauraient être résolus par ITER et ne sauraient être restreints à ITER.

Nous avons besoin de construire des logements pour l'arrivée d'ITER. Un certain nombre d'instruments ont été utilisés pour lutter contre les effets de la spéculation foncière. L'Etat a proposé à 23 communes de « pré-zader », c'est-à-dire d'arrêter des périmètres préparatoires à des zones d'aménagement différé (ZAD). Nous avons « pré-zadé » un certain nombre d'hectares, qu'il faudra maintenant affiner.

Personne ne comprendrait dans cette région que l'on trouve des logements à un certain nombre d'ingénieurs et de chercheurs qui vont nous rejoindre ou, pendant la phase de chantier, à tous les corps de métier qui viendront travailler pendant plusieurs années sur le secteur, alors que, dans certains secteurs de la région, la population locale a de grandes difficultés à se loger. Nous voulons nous servir d'ITER comme d'un accélérateur de programmes de logements, sachant que nous sommes dans une région en difficulté sur ce plan. En 2005, malgré des moyens de l'Etat assez considérables, sur un programme de 5 000 logements en PACA, nous en avons réalisé seulement 70 %, ce qui place la région plutôt en retard par rapport à d'autres régions de France. L'objectif est encore plus ambitieux en 2006. Nous devons donc nous servir d'ITER pour accélérer la construction de logements. Il ne s'agit sûrement pas de fabriquer des villes nouvelles, d'implanter de manière artificielle des îlots de logement réservés à une communauté internationale qui viendra le temps du projet.

Nous avons lancé hier avec les maires des communes concernées ce travail d'affinement des ZAD : entre le Conseil régional, l'Établissement public foncier régional et l'État, une étude a été lancée afin de permettre aux maires d'intégrer la logique ITER dans leur propre logique de développement. Il ne s'agit de réécrire le territoire parce que nous avons ITER ; en revanche, il

serait inconséquent de rester sur des logiques ou des raisonnements de développement sans intégrer à certains endroits les impacts ou les conséquences qu'ITER peut avoir.

Nous avons proposé aux maires une sorte de contrat d'assistance qui consistera, commune par commune, à faire le point sur les réflexions qu'ils avaient eues sur le développement de leur commune, et à les aider à intégrer la logique ITER dans les logiques qui avaient prévalu jusqu'à présent. Encore une fois, ITER ne sert pas à réécrire l'aménagement du territoire.

.II L'offre éducative

Il y a une réponse ITER et une réponse qui, à la faveur d'ITER, doit être apportée sur d'autres sujets.

La réponse ITER est la suivante : la France s'est engagée à réaliser une école internationale, qui sera une école publique de droit commun et qui accueillera 1 400 élèves de la maternelle au bac. Elle ne sera pas réservée à quelque élite que ce soit, qu'elle soit française ou étrangère. En moyenne, 30 à 35 % de l'effectif de cet établissement sera dû à un recrutement local. Cette école, dont le Conseil régional assure la maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble des collectivités locales, et dont le fonctionnement sera assuré par la Commune de Manosque pour la maternelle et le primaire, le Conseil général des Alpes-de-Haute-Provence pour le collège et le Conseil régional pour le lycée, ouvrira à la rentrée 2009/2010. Avec le proviseur, M. Hardy, une réflexion s'est engagée pour gérer la période tampon entre aujourd'hui et 2009, pour que les nouveaux arrivants puissent avoir leurs enfants intégrés dans les établissements existants dans l'attente de pouvoir basculer sur l'école internationale quand elle sera construite.

Il faut que nous réfléchissions aussi à l'offre éducative en matière de formations initiale et continue.

Au niveau de la formation initiale, nous identifions avec le recteur les différents métiers qui seront mobilisés dans les années à venir : quel C.A.P., quel B.E.P., quel bac pro, quel bac + 2, quelle formation ingénieur ou quel master faut-il mettre en place pour préparer les jeunes de cette région à exercer les métiers qui seront générés dans les années à venir par ITER ?

De même, pour la formation continue, nous avons ouvert un dialogue avec les collectivités locales (le Conseil régional, mais également les Conseils généraux), pour voir dans les dispositifs de formation et d'insertion professionnelle dont ils ont la charge quels sont les amendements, les améliorations, les corrections à apporter pour mieux coller aux besoins de formation.

Cette démarche sur la formation initiale et sur la formation continue doit participer à ce que les emplois directs ou indirects générés par ITER puissent correspondre aux besoins de la population locale en matière de recherche d'emploi et de recherche de formation.

Le master « science de la fusion » est déjà en cours. Michel Chatelier y reviendra tout à l'heure.

.III Les transports

La aussi, il y a une réponse ITER immédiate et une réponse au-delà d'ITER.

La réponse ITER est la suivante : Tout comme nous avons fait un itinéraire à grand gabarit pour le transport des pièces de l'A380 entre Bordeaux et Toulouse, il nous faut faire un itinéraire de transport de charges lourdes entre Fos et Cadarache. Il ne s'agit pas d'échancier un territoire par une espèce d'autoroute à 2 x 2 voies uniquement dédiée au transport des charges lourdes. Cela se fera par l'aménagement de voies existantes sur la totalité du parcours. Les aménagements sont des aménagements d'exploitation. Cela consiste par exemple, quand vous avez un giratoire, à prévoir une voie pour que les camions puissent passer tout droit.

Nous avons entamé un dialogue avec les communes concernées, pour faire en sorte qu'une fois cet itinéraire utilisé par ITER, il puisse être utilisé à d'autres finalités, pour résoudre des problèmes qui existent déjà. On peut imaginer qu'à tel endroit, l'élargissement de la voie permettra à terme de servir de déviation poids lourds à une commune, d'aménager des pistes cyclables, etc.

La perturbation des convois ITER sera modérée. Certes, les convois seront tout à fait imposants, puisque ce seront des convois de 900 tonnes, qui iront jusqu'à 60 mètres de long, qui seront amenés par voie maritime sur Fos et par voie fluviale pour certains entre Fos et la pointe de Berre ou par voie routière sur un itinéraire qui est conçu comme tel. Pour le reste, il faut savoir que ces convois circulent à des moments où ils ne sont pas nuisibles pour la population, avec des normes sonores tout à fait particulières, dans des conditions de sécurisation extrêmes.

Mais ITER ne peut pas s'arrêter là. Cette région est confrontée à des problématiques de transport avec des insuffisances d'infrastructures notoires, qu'il s'agisse d'infrastructures ferroviaires ou d'infrastructures routières : il faut voir comment ITER peut servir d'accélérateur à la réalisation d'un certain nombre des projets qui étaient de toute façon envisagés.

Les convois arriveront par Fos. Une centaine de convois emprunteront l'itinéraire routier, 200 seront acheminés par voie fluviale sur la pointe de Berre puis par l'itinéraire routier. L'essentiel du tracé est sur la route départementale existante : c'est la raison pour laquelle le Conseil général des Bouches-du-Rhône a pris la maîtrise d'ouvrage de l'opération et a confié la maîtrise d'ouvrage déléguée à l'État pour des raisons de respect des calendriers et de rapidité d'exécution.

.IV Mise en place d'indicateurs

Sur l'ensemble de ces sujets, nous allons en liaison avec l'INSEE bâtir des indicateurs, pour mesurer les effets directs et indirects du projet ITER.

La logique du gouvernement consiste à profiter de cette formidable implantation d'un projet scientifique pour accélérer la réalisation d'un certain nombre d'équipements et d'aménagements dans cette région.

Quoi qu'il arrive du projet, qu'aurons-nous su faire dans cette région pendant 40 ans à l'occasion de ce projet ? En quoi aurons-nous su nous en servir comme un accélérateur, un dynamiseur ? En quoi aurons-nous su transformer l'essai de manière durable ?

Les pôles de recherche, outils d'aménagement du territoire

Georges RIBIERE
Ancien conseiller à la DATAR

Je voudrais traiter des relations entre pôle de recherche et aménagement du territoire.

I La politique nationale d'aménagement du territoire

Quand on parle d'aménagement du territoire, il y a deux dimensions : une dimension nationale et une dimension locale.

La dimension nationale consiste à avoir sur le territoire national et européen une répartition équilibrée entre les hommes et les activités sur le territoire. La politique nationale d'aménagement du territoire est née dans les années 60 du constat que l'hypertrophie de la région parisienne pouvait desservir l'ensemble du territoire national, en même temps qu'elle engendrait un certain nombre d'inconvénients pour le développement raisonné de la région parisienne. Un certain nombre d'outils ont donc été mis en place, notamment la DATAR qui est devenue la délégation interministérielle à l'aménagement du territoire, mais aussi des instruments financiers et des instruments de gouvernance interministérielle, pour essayer, avec les acteurs locaux, d'avoir une répartition plus équilibrée entre le territoire de Paris et de l'Ile-de-France et le territoire des régions françaises.

Je ne dresserai pas l'historique de toutes ces politiques. Je dirai simplement que, dans le cadre de ces politiques, les pôles de recherche ont toujours joué un rôle structurant dans l'aménagement du territoire. Dans une première étape, dans les années 60, on a renforcé les métropoles dites d'équilibre, dont Marseille. Un certain nombre d'établissements publics nationaux de recherche, d'écoles, d'établissements supérieurs d'enseignement ont été délocalisés de la région parisienne au sein des métropoles d'équilibre pour renforcer le tissu d'enseignement et de recherche local. Sophia Antipolis est un bon exemple de création ex nihilo d'un pôle de recherche avec toute la structuration du territoire qui l'accompagne.

Les pôles de recherche, au fur et à mesure de l'évolution des politiques d'aménagement du territoire, ont subi quelques transformations, jusqu'à devenir les fers de lance de la politique actuelle des pôles de compétitivité.

L'enjeu de la recherche n'est pas uniquement un enjeu de recherche fondamentale et de recherche appliquée. Le triptyque entre l'enseignement supérieur, la recherche et les entreprises, est facteur de développement économique et d'emploi, mais également d'image notamment à l'international.

La politique européenne procède de la même démarche, depuis le sommet européen de Lisbonne de 2000 qui a mis l'accent sur l'Europe de la connaissance avec la société de l'information, les efforts en matière de recherche et développement et les aides à l'innovation mis en place. On peut dire que les projets de recherche qui sont labellisés pôles de compétitivité sont une illustration de cette nouvelle politique européenne.

Ce pôle de recherche qui est créé sur le territoire d'Aix-Marseille est une illustration de cette politique, au sens où ce n'est pas un projet de plus qui s'implante à Paris ou en Ile-de-France. En même temps, c'est un projet qui est situé dans un territoire déjà très attractif.

.II Les politiques locales d'aménagement du territoire

A quelles conditions un pôle de recherche, qui associe l'enseignement supérieur et le tissu économique, peut être facteur structurant de développement économique, d'emplois ? Les éléments à regarder sont les suivants : les flux, notamment l'eau et l'énergie, les infrastructures de transport, non seulement pour le projet lui-même mais dans ses effets indirects, l'urbanisme, le foncier, la maîtrise des pressions sur le milieu naturel, la préservation des terres agricoles, l'offre territoriale (l'éducation et la santé, le logement, la qualité de la vie, le paysage, les services publics et le commerce, la qualité de l'architecture, la haute qualité environnementale, les équipements culturels), la présence de capacités de sous-traitance, la cohésion sociale et culturelle. Je ne sais pas si l'apport de 1 000 chercheurs et de leurs familles est déterminant. Par exemple, un projet comme Eurodisneyland représente plusieurs milliers d'emplois. Peut-être faut-il porter un regard particulier sur l'intégration culturelle des nouveaux arrivants. L'ensemble de ces éléments, leur nombre, leur complexité appellent très souvent dans ce type d'implantation de projet, l'élaboration d'un projet global d'aménagement du territoire local, avec un diagnostic partagé, un plan d'action commun, la mise en place éventuelle d'une structure fédérative ou d'une planification territoriale adaptée, qui permette à l'ensemble de ces éléments d'être bien pris en compte et bien maîtrisés.

.III Un projet de territoire nécessairement partagé

Ce projet de territoire global local ne peut être que partagé, du fait du nombre d'acteurs impliqués, du fait des compétences partagées en termes de décentralisation et du fait de l'existence d'un tissu d'entreprises très important. Et puis, il faut laisser une place à la société civile, pour un dialogue social de qualité. Le débat public doit se prolonger au-delà du débat public actuel. Je ne parle pas du partenariat politique entre les acteurs qui est une *condition sine qua non* de réussite.

.IV Le développement durable dans les projets de territoire

Plusieurs aspects peuvent rénover l'approche de l'aménagement du territoire local :

- une stratégie davantage fondée qu'auparavant sur les économies de ressources et les économies d'espace : passer d'une politique d'offre à une politique de gestion de la demande au niveau des ressources et des espaces (préservation des territoires agricoles et ruraux, mobilité raisonnée, développement des transports collectifs, maîtrise des flux, prévention des risques) ;
- la valorisation des atouts locaux des territoires : faire plus crédit aux ressources endogènes des territoires, éviter les concurrences entre territoires, faire vivre une gouvernance collective.

Un pôle de recherche, et ce pôle en particulier, est le témoin de la politique actuelle nationale et européenne d'aménagement du territoire. C'est un enjeu territorial au niveau de la globalité de l'organisation du territoire local. C'est un enjeu démocratique à partir du moment où il y a un partenariat avec la société civile. Enfin, cela peut être un exemple potentiel d'intégration des préoccupations du développement durable dans l'aménagement du territoire.

Echanges avec le public

Clarisse BOURDET, physicienne dans le domaine de la fusion au CEA de Cadarache, administratrice salariée du CEA pour la CGT

Je suis intéressée par les conséquences scientifiques et sociales du projet ITER. Je voudrais revenir sur l'excellente introduction qu'a faite Monsieur Imbert sur les implications sur le développement du territoire et souligner mon doute quant à la volonté politique qui existe dans la région de développer à la fois le logement social et l'emploi pour tous. En effet, l'effet TGV n'a ni fait reculer significativement le chômage, ni facilité l'accès au logement. Pour que l'effet ITER soit un véritable moteur pour l'emploi et le logement, il me semble qu'il faut un cadre qui garantisse cet effet. Le label « grand chantier » est un cadre qui impose des obligations communes aux maîtres d'ouvrage, aux maîtres d'œuvre, aux entreprises : le viaduc de Millau en a bénéficié.

Qu'apporte ce label « grand chantier » ? En matière d'emploi, il impose de former les besoins de main d'œuvre, ce qui permet d'anticiper et de diriger l'effort de formation, d'adapter les marchés aux entreprises du bassin d'emploi, de façon à ce que les entreprises locales soient impliquées, d'articuler l'insertion des demandeurs d'emploi, de respecter la réglementation française en matière d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail, de respecter le Code du travail français, y compris le droit syndical.

En matière de logement, le label « grand chantier » impose de réaliser des logements et des équipements sociaux spécifiques pour héberger la population temporaire, et des logements et équipements anticipés pour couvrir les besoins de logements ultérieurs au chantier, d'intégrer le chantier dans l'environnement local, par l'implantation à moins de 2 kilomètres d'une localité suffisamment importante des logements et des cités sociales. La cité sociale doit abriter un service de restauration, de santé, des services sociaux et des locaux pour un comité inter-établissement et des organisations syndicales.

Connaissant les lacunes de la région en matière d'emploi et de logement, il est nécessaire de faire en sorte qu'ITER soit un véritable moteur pour le développement du territoire et il ne le sera pas sans un cadre contraignant.

Monsieur Imbert, la labellisation du chantier ITER est-elle à l'ordre du jour ?

Yannick IMBERT

Il ne faut ni maximiser ni minimiser l'effet ITER. Personne ne songerait raisonnablement à présenter ITER comme la panacée universelle pour résoudre tous les problèmes que vous avez évoqués. Notre ambition est d'en faire un facteur d'accélération de résolution des problèmes mais sûrement pas d'attendre benoîtement que "la fée ITER" se pose sur le territoire et, comme par enchantement, résolve tous les problèmes.

Sur l'opportunité d'une labellisation « grand chantier », la question reste ouverte mais, si vous m'avez bien compris, la démarche que nous entreprenons et l'objet même de la mission que je conduis est précisément d'être vigilant sur l'ensemble des points que vous avez évoqués. J'ai participé à un grand chantier dans une autre région de France. Je visitais le chantier il y a quelques jours et j'ai rencontré 7 coordonnateurs sécurité (pour un effectif de 1 300 personnes présentes en permanence). Je peux vous dire que le « zéro accident » est un objectif quotidien.

S'agissant de l'application du droit du travail, nous serons également très vigilants.

Sur l'accompagnement en matière de formation, j'ai esquissé quelques pistes, à défaut de répondre précisément à vos questions.

Ce soir, je suis incapable de vous dire, en tout cas je ne suis pas habilité à vous dire que nous allons labelliser, mais j'ai le sentiment d'avoir pré-labellisé par la manière dont nous avons défini les problématiques. Label ou pas, ma mission est d'être vigilant sur l'ensemble des points que vous avez cités.

Un porte-parole de Génération Ecologie, chercheur au CNRS

Premièrement, j'ai l'impression que tout est « ficelé » et je ne vois pas très bien où est le débat.

Ma deuxième question s'adresse plutôt à Mme Amenc-Antoni : je voudrais qu'il soit bien clair qu'ITER est un projet de recherche et non un projet industriel.

Patrick LEGRAND

Le fait que vous ayez posé la 2^{ème} question répond à la 1^{ère}.

Pourquoi la CNDP a-t-elle décidé de continuer ce débat ? Je rappelle la décision de la CNDP du 6 juillet 2005 :

« Considérant que le projet qui est présenté par la personne publique est présenté comme la mise en œuvre d'une politique de recherche majeure dans le domaine de l'énergie, impliquant une large coopération internationale ;

Considérant qu'il est susceptible d'induire des impacts territoriaux significatifs tant sur le plan environnemental (risques et paysages) que sur le plan socioéconomique (emploi, effets induits, urbanisme) ;

Considérant que ces impacts concernent selon toute vraisemblance une zone intéressante au moins 4 départements et une population de plusieurs millions d'habitants ;

Considérant enfin que les résultats attendus de la recherche elle-même constituent une nouvelle source d'énergie dont il est souhaitable que les avantages annoncés en termes d'environnement notamment soient confrontés aux réactions du public. »

Nous sommes 40 ans avant l'EPR, ce qui est plutôt une bonne nouvelle.

Si j'avais eu à voter à la Commission nationale, puisque j'en fais partie, contre la poursuite du débat public, je vous aurais privé d'une belle occasion de mettre à plat toute une série de choses et peut-être même, après l'euphorie qui a conduit à la décision de l'installation de la machine, l'occasion de redescendre un peu sur terre pour en faire un projet d'aménagement au niveau national et au niveau local.

Plus ça va, moins je m'inquiète sur cette question-là.

Pascale AMENC-ANTONI

Il s'agit uniquement d'un projet de recherche. L'étape industrielle sera encore précédée d'une étape de démonstration. Si vous voulez en savoir plus sur les aspects scientifiques, des spécialistes dans la salle pourront répondre à vos questions.

Jean-Luc BENNAHMIA, député européen, conseil régional PACA

Nous tenons à ces débats publics et à la CNDP. Je ne vous cache pas que, sur l'opportunité d'avoir ITER ou pas, le débat a déjà eu lieu et la décision a déjà été prise par 32 pays. Ce débat-là est un peu fallacieux, c'est le moins que l'on puisse dire. Par contre, le débat sur l'impact est important : c'est pour cela que nous sommes là.

Nous ne pensons pas que le projet ITER soit un bon projet, et financièrement et énergétiquement, mais nous débattons aujourd'hui sur l'impact.

Sur l'impact sur l'aménagement du territoire, nous ne sommes plus sur une dimension de plusieurs dizaines de milliers d'emplois comme on avait pu l'entendre, nous sommes sur quelques centaines voire quelques milliers d'emplois : dans le cadre de l'aménagement du territoire, cela remet les choses à plat en termes d'emplois et d'impacts. C'est une moyenne entreprise qui arrive sur le territoire de PACA. C'est bien, mais cela remet les choses en place.

Soyons sérieux, Monsieur Imbert. Je n'ai pas entendu les populations riveraines de Cadarache demander une nouvelle autoroute alors qu'elles en ont déjà une. Alors, qu'à la marge, il y ait besoin de déviations routières de certaines villes, nous sommes d'accord, mais pour le reste, cette route nouvelle ne servira à rien après le transport des convois ITER : donc, on a là une gabegie financière importante au niveau routier, malheureusement payée par nos impôts et par le Conseil général.

Sur l'aspect éducatif, je me félicite comme beaucoup d'autres que nous ayons une école internationale sur Manosque : j'eusse préféré que l'on utilise les établissements déjà existants sur la commune. Sérieusement, je pense que nous aurons dans les années qui viennent un surdimensionnement de ce collège et de ce lycée car le nombre de personnes qui vont arriver sera moindre que celui que nous attendons.

Sur la politique territoriale et d'aménagement du territoire, le Conseil européen de décembre dernier a diminué les budgets d'aménagement du territoire et de recherche. Soyons sérieux, là aussi. Il n'y a pas derrière tout cela de grand projet européen.

Je me félicite d'une chose. Nous avons passé un accord avec Michel Vauzelle, président de la région PACA, qui est un bon accord : pour un euro investi sur ITER, nous aurons un euro investi sur les énergies renouvelables (photovoltaïque, éolien, filière bois et biomasse). Ce budget consacré aux énergies renouvelables suscite un vif intérêt. Nous avons des demandes naturelles de la part du CEA pour aider à la filière biomasse et à la filière solaire. Dans les années qui viennent, nous allons essayer de vous prouver, car les Verts sont pour la recherche, bien au contraire, que l'on peut produire immédiatement de l'énergie avec les énergies renouvelables, dans le cadre de la maîtrise de l'énergie. Il faut arrêter la fuite en avant et le « toujours plus ».

Dans le cadre d'un débat public, nous attendons que nos gouvernants, je vous le dis à vous, monsieur le préfet, ne prennent pas de décision avant la fin d'un débat public, qu'ils écoutent ce

qui se dit dans ces réunions citoyennes, qui sont des moments de vraie démocratie citoyenne participative. Malheureusement, nous avons de nombreux exemples de non respect des débats publics. Le dernier en date est sur la LGV PACA. Un ministre a annoncé le tracé la veille de la fin du débat public. Si nous voulons que nos concitoyens croient aux débats publics, il faut que les décisions soient prises après avoir écouté l'ensemble des participants associatifs, citoyens, syndicalistes, partis politiques, etc. Si ce n'est pas le cas, les débats publics seront difficiles, et ceux qui les animent auront parfois quelques difficultés à les animer et même à les tenir. Je vous remercie.

Yannick IMBERT

Vous avez abordé trois sujets : l'école, la route et les aspects économiques.

Sur l'école, la question s'est posée : faut-il ouvrir des sections internationales dans les établissements existants ou faire une école internationale ? Le débat a été tranché en faveur d'une école internationale pour deux raisons.

D'abord, en termes d'accueil, nous nous devons d'offrir une réponse à la hauteur des attentes de nos partenaires : les techniciens, ingénieurs et chercheurs qui viendront des 32 nations souhaitent avoir une réponse directement appropriée pour leurs enfants. Nous avons décidé, je ne dis pas que nous avons eu raison, mais c'est la décision que nous avons prise, nous avons décidé d'offrir un produit identifiable et sécurisant en réponse à une diversité de demandes émanant de différentes nationalités.

Ensuite, je suis moins pessimiste que vous sur le dimensionnement de l'école. Je rappelle que d'ores et déjà un 3^{ème} lycée est en construction sur le secteur de Manosque. Sur Manosque, 1 750 personnes se sont implantées en une année (sur 20 000 habitants). Manosque est une ville qui, de par sa situation, est appelée à un certain développement économique.

Encore une fois, nous n'avons pas la prétention de répondre toujours de manière pertinente. Je me suis engagé à faire une évaluation régulière des dispositifs que nous mettrons en place.

Sur la route, quand on dit que cette construction et les aménagements « vont défigurer les paysages et ne seront pas réutilisables par les populations locales », c'est évidemment faux. Je vais laisser Alain Budillon, directeur régional de l'Équipement, vous dire en quoi consiste l'aménagement d'un itinéraire existant. Ensuite, Pascale vous répondra sur les aspects économiques.

Alain BUDILLON, directeur régional de l'Équipement

Nous parlons de l'aménagement de l'itinéraire entre Berre et Cadarache sur une centaine de kilomètres en utilisant uniquement des routes existantes à deux ou trois kilomètres près où nous serons obligés de créer des pistes provisoires, par exemple dans la base aérienne.

Cela consiste à faire des trouées dans des giratoires, à aménager quelques carrefours, à recharger/modifier des ponts pour qu'ils puissent supporter les charges lourdes.

Dans quelques cas, cela peut servir, sur quelques kilomètres au maximum, à faire un jour une déviation d'un petit village.

Il faut que ce soit clair : nous ne créons pas du tout une trouée nouvelle mais nous aménageons un itinéraire existant.

Pascale AMENC-ANTONI

Les chiffres que j'ai présentés ce soir sur les estimations des retombées en termes d'emplois et de dépenses sont ceux que moi-même et mes collaborateurs présentons en toutes occasions depuis trois ans. Nous n'avons pas varié. A mon sens, il n'y a pas de révélation ce soir sur la « petite PME-PMI ».

Didier HOUI, membre de la CPDP

Je vous donne lecture d'une question écrite posée par Bernard FONTAINE, directeur de recherche au CNRS. La question porte sur une meilleure implication du Département du Var dans l'aménagement du territoire, et la suggestion est d'organiser une réunion de la commission dans le département du Var, si possible dans une grande ville. J'en profite pour dire à ceux qui prennent des notes qu'un compte-rendu très précis de la réunion sera réalisé et mis à disposition sur le site Internet.

Patrick LEGRAND

Une réunion est prévue à Brignoles le 24 mars.

Chantal BRISSON, habitante de Rognac

Premièrement, on vient de nous dire que les convois ITER emprunteront des voies existantes. Le nœud routier de Rognac-Berre est un point noir au niveau du transport de matières dangereuses : ce problème a-t-il été intégré dans le transport des matériaux qui seront nécessaires à la construction d'ITER ?

Ma deuxième question porte sur les besoins énergétiques pour la mise en place d'ITER : quelles sont les mesures envisagées pour alimenter ITER en énergie, sachant qu'il sera peut-être nécessaire d'avoir recours à des turbinages particuliers sur la chaîne Durance ? Or ces turbinages posent problème compte tenu des limitations de rejets dans l'Etang de Berre.

Patrick LEGRAND

Je vous signale que nous parlerons de la route lors d'une réunion spécifique.

Alain BUDILLON

La circulation des convois se fait de manière exceptionnelle. La circulation est interrompue. Les convois sont accompagnés. Concernant le passage sur Rognac, on prend même la bretelle de l'autoroute à contresens et on ne passe pas dans Rognac. Ce sont des convois exceptionnels, qui sont parfaitement encadrés. Dans certains cas, nous allons couper l'autoroute. Ce sont des mesures d'exploitation. En outre, les convois ne sont pas des convois de matières dangereuses.

Michel CHATELIER, chef du département de la fusion à Cadarache

L'alimentation d'ITER se fait par une ligne 400 kV qui a été construite pour l'usage de Tore Supra et qu'il suffira de prolonger d'un ou deux kilomètres.

Concernant l'eau, la machine ITER est une machine expérimentale : comme elle ne fonctionne pas en permanence, le refroidissement est relativement modeste. L'eau vient par gravité du canal de Provence et ensuite elle est rejetée en Durance.

Stéphane VARTAGNAN, habitant de Manosque

On dit souvent qu'ITER récupère tous les budgets au niveau de l'énergie. Qu'en est-il par rapport aux autres budgets européens et notamment le budget énergies renouvelables ?

Par ailleurs, au niveau de l'aménagement du territoire, qu'est-il prévu pour les entreprises locales et européennes ?

Enfin, au niveau médical, est-ce que des choses spécifiques sont prévues pour ceux qui vont arriver ?

Yannick IMBERT

Nous assurons un système de couverture de santé pour la prise en charge de soins de santé. Par ailleurs, un programme de modernisation de l'hôpital de Manosque est prévu.

Sur les entreprises et l'aménagement du territoire, je n'ai pas compris votre question.

Stéphane VARTAGNAN

Au niveau des entreprises locales et européennes, des rencontres inter-entreprises sont-elles prévues ?

Yannick IMBERT

Les milieux économiques (réseaux consulaires, organisations professionnelles...) avaient très largement anticipé l'arrivée de ce projet. Ainsi, la Chambre régionale de commerce et d'industrie, dont je salue le président Cardella, a pris l'initiative d'organiser les premières rencontres économiques qui ont rencontré un franc succès, puisqu'elles ont attiré 350 participants. Nous allons leur donner un premier prolongement et nous allons engager dans les prochaines semaines un dialogue avec les professionnels des différentes filières pour permettre aux industriels de la région et au-delà de rencontrer les donneurs d'ordres que sont ITER International et ITER France pour avoir une idée plus précise de la manière dont il faut travailler pour pouvoir espérer travailler sur le projet ITER.

Nous nous devons de donner une information équitable à l'ensemble des entreprises. Après, chaque entreprise jouera son jeu dans un esprit de libre concurrence.

Dans ce type de projet, il y a plusieurs catégories d'entreprises. Certaines entreprises croient que, parce qu'elles sont provençales et qu'elles ont la compétence technique, elles auront automatiquement les marchés : nous leur conseillons vivement de passer par des procédures de certification, d'agrément, de référencement.

D'autres à l'inverse s'imaginent que, compte tenu de leur petite taille, elles n'ont aucune chance de participer à cette grande aventure : nous leur disons qu'elles ont sûrement la compétence pour capter des niveaux 3 ou 4 de sous-traitance.

D'autres enfin sont des entreprises qui probablement ne pourront pas capter de manière directe les marchés mais que nous souhaitons présenter à nos partenaires étrangers et qui pourront servir de relais locaux aux entreprises étrangères bénéficiaires des marchés.

Notre but est de donner une information à tous. Après, chacun jouera son jeu, sachant que cet accord a défini les conditions dans lesquelles les retours s'opèrent sur les pays contributeurs.

Pascale AMENC-ANTONI

Si l'on prend comme référence le budget Euratom et le 7^{ème} PCRD (programme commun de recherche et développement) européen, le budget fusion est à peu près égal au budget consacré aux énergies non nucléaires.

ITER ne consomme pas tout le budget de recherche sur la fusion. D'autres sommes sont dépensées dans la fusion, notamment au travers des associations entre l'Euratom et les différents pays. Par exemple la machine de Tore Supra est exploitée dans le cadre d'une association Euratom/CEA.

Nathalie D'AGOSTINO

Je m'intéresse à l'écologie depuis 30 ans, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, puisque j'ai fait des études dans cette discipline.

Le projet est déjà décidé. En tant que citoyenne, je suis scandalisée par le fait que la population française n'ait pas été plus informée sur tous les impacts d'un tel projet. Le citoyen moyen peut se laisser leurrer par le discours optimiste sur ITER, d'autant plus que le CEA a l'habitude de vanter à tous les enfants dans les écoles les bienfaits du nucléaire. Quand j'avais 17 ans, je suis allée visiter avec la classe une centrale nucléaire en Touraine : on nous a expliqué que le nucléaire, c'est très bien.

Je voudrais quand même dire que ce projet est très dangereux pour 3 raisons.

Premièrement, selon un Prix Nobel de physique 2002, Matatochi Kochiba, les 2 kilos de tritium qui circulent dans ITER correspondent à la radioactivité de Tchernobyl et pourraient tuer 2 millions de personnes.

Deuxièmement, ITER laissera plus de 33 000 tonnes de déchets rendus radioactifs par le tritium et les neutrons. Le démantèlement doit s'achever en 2120. Ce sera sûrement bien plus tard et à la charge de nos descendants.

Troisièmement, le centre nucléaire de Cadarache est situé sur la faille d'Aix-en-Provence, la plus active de France, et à proximité de celle de la Prévaresse qui a causé le tremblement de terre de Lambesc de 1909.

On ne nous a pas dit non plus qu'ITER coûtait très cher : 450 millions d'euros dans la région PACA. Les collectivités locales seront asphyxiées par ces charges financières, qui s'ajoutent aux transferts de charges de l'Etat dans le cadre de la décentralisation. Ces 450 millions d'euros pourraient être plus utilement investis dans les énergies renouvelables.

Dans les établissements scolaires, le CEA est présent pour promouvoir le nucléaire mais pas les associations qui défendent les énergies alternatives.

En termes d'aménagement du territoire, les infrastructures routières vont détruire des milieux très riches comme la forêt domaniale de Cadarache et la faune du confluent Durance-Verdon.

Moi, je suis très triste et scandalisée. Ici, des gens se résignent et pensent que tout est déjà décidé, mais moi je dis : « citoyens français, pensez à vos enfants, pensez à votre environnement. »

On peut créer beaucoup d'emplois dans les énergies renouvelables, dans les économies d'énergies dans le bâtiment, dans le recyclage des déchets. Le nucléaire et les grands projets scientifiques dangereux pour l'environnement ne sont pas les seuls moyens de créer des emplois.

Je travaille à l'ANPE : je suis donc sensibilisée à l'emploi.

Jérôme PAMELA, directeur du JET (Angleterre)

Le JET est actuellement la plus grosse installation de recherche sur la fusion. Il se trouve en Grande-Bretagne près d'Oxford. Je peux donc vous donner des éléments de réponse sur le tritium.

Sur le JET, nous utilisons du tritium depuis 15 ans dans des conditions opérationnelles similaires à celles qui seront utilisées sur ITER, et nous n'avons jamais eu aucun incident et aucune conséquence sur la santé des gens.

Il existe au Canada une installation qui extrait le tritium de réacteurs à eau lourde et qui gère chaque année des quantités de tritium qui sont supérieures à celles qui seront gérées sur ITER, et il n'y a jamais eu d'accident non plus.

La manipulation du tritium est donc relativement bien maîtrisée.

Quant aux calculs que ce prix Nobel a pu faire, je ne sais pas comment il a procédé, mais si vous extrayez l'alcool contenu dans une bouteille de vin et que vous l'injectez directement dans le sang, vous allez tuer dix personnes. C'est sans doute ce genre d'extrapolation qui a été faite mais je ne me permettrai pas d'en dire plus.

Ensuite, vous parlez d'effets financiers négatifs. Je peux vous dire que les retombées du JET sont substantielles : quand le gouvernement britannique dépense directement ou indirectement (à travers les budgets européens), une livre sterling pour le JET, il y a 3 livres sterling qui sont dépensées en Grande-Bretagne.

Bernard FONTAINE, directeur de recherche au CNRS

Je suis là avec trois casquettes. D'abord, je suis spécialiste des plasmas : à ce titre, je suis partisan du projet de recherche scientifique et technologique qu'est ITER. Ensuite, je suis élu d'une commune proche de Brignoles. Enfin, je suis secrétaire fédéral à la recherche à l'université du PS pour le Var.

Je pense que ma question sur l'aménagement du territoire mérite un petit développement. Il y a eu ces dernières semaines un certain malaise dans le Var concernant l'implication du département du Var dans le projet ITER en termes d'aménagement du territoire. Je viens d'apprendre avec satisfaction qu'une réunion se tiendra à Brignoles, ce qui n'était pas prévu dans le planning initial, mais je crois que se limiter à l'économie et à la technologie, c'est un peu court, car c'est un problème général d'aménagement du territoire pour le Var. Comment va intervenir ITER dans les réflexions sur le Scot Provence Verte et sur la LGV ?

Patrick LEGRAND

Les thématiques des réunions sont des portes d'entrée.

Yannick IMBERT

Ce dossier de candidature de la France n'aurait probablement pas abouti si nous n'avions pas joué unis (Etat et collectivités territoriales).

450 millions d'euros sur 10 ans, cela représente 45 millions d'euros par an à 8 collectivités avec la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix : il faut donc relativiser. Ensuite, tous les projets de cette dimension ont des retombées économiques significatives : le rapport est de 1 à 2, voire à 3 en termes de retombées sur l'économie locale.

Sur le Var, j'ai pris un engagement avec chaque président de collectivité départementale : j'entends copiloter les logiques d'aménagement du territoire avec les collectivités territoriales. Concrètement, une fois tous les 2 mois, le Préfet de région réunira le comité des financeurs, dont fait partie le Président du Conseil général du Var. Quant à moi, je réunirai tous les mois les directeurs généraux des services de ces collectivités pour les informer en permanence de l'avancée des sujets et voir avec eux où sont les difficultés. Avec le Conseil général du Var, nous avons eu déjà des discussions sur les questions de formation, notamment pour voir en quoi le plan départemental de formation et d'insertion socioprofessionnelle peut être abondé ou complété à l'aune de ce que peuvent être les intérêts ou les retombées du projet ITER. Dernier point, sous l'égide du Préfet du Var, je rencontre prochainement les élus du haut Var, du secteur plus particulièrement impacté par le projet.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Je voudrais revenir sur les propos euphorisants et l'autosatisfaction de M. Ribière.

Premièrement, le centre de Cadarache est d'importance spatiale démesurée. Je m'étonne que l'on n'ait pas fait un effort pour insérer au moins en partie le centre ITER dans ce périmètre.

Deuxièmement, dans le dossier, figure une image du futur centre : une grande partie est consacrée à un parc de stationnement automobile. J'ai exercé dans plusieurs centres nucléaires et, à l'époque, on se rendait dans ces centres par autobus. J'aurais aimé que l'on fasse un effort pour imaginer autre chose que des déplacements individuels en automobile.

Troisièmement, vous avez évoqué très maladroitement Disneyland : je trouve que ce n'est pas très flatteur pour les chercheurs du CEA. Mais surtout, vous avez fait allusion à Sophia Antipolis. Il faudrait tirer les leçons des erreurs commises à Sophia Antipolis : la consommation démesurée d'espace et l'absence de mode de déplacement.

Je vous en conjure : prenez le temps de réfléchir et essayez de préparer un projet qui ménage un peu plus notre espace qui a été très amputé ces dernières années.

Georges RIBIERE

Je n'ai pas eu le sentiment ni d'être euphorisant ni d'afficher de l'autosatisfaction.

Premièrement, Disneyland était un exemple, j'aurais pu en donner bien d'autres.

Deuxièmement, j'ai simplement indiqué quels étaient les thèmes à étudier pour avoir un projet pertinent d'aménagement du territoire local.

Troisièmement, j'ai indiqué en conclusion qu'il fallait veiller justement à une meilleure gestion de la demande en matière d'espace et de ressources.

Pascale AMENC-ANTONI

Je voulais rassurer Monsieur. On se rend toujours, quand on le souhaite, au Centre de Cadarache en bus. Nous avons 31 lignes de car qui tous les jours transportent le personnel.

Sachez que le CEA a engagé une réflexion avec des collectivités locales pour mettre ces lignes de transport au pot commun, de manière à avoir un service plus étendu, avec des fréquences plus grandes.

Patrick LEGRAND

Sur l'insertion d'ITER dans votre propre domaine ?

Pascale AMENC-ANTONI

ITER est un projet international. Le CEA n'est pas actionnaire. C'est un projet qui sera sous maîtrise d'ouvrage internationale et qui donc n'avait pas à être sur un centre CEA. Il sera tout près du CEA, notamment pour faciliter les échanges entre les chercheurs, pour mutualiser les cantines, les services de stations d'effluents, mais ce n'est pas un projet CEA.

Fernand ORTEGA, Maisons sans frontière

Nous nous intéressons à ITER depuis plusieurs années et nous avons commencé à nous préoccuper du problème du logement très en amont de la décision. Nous avons la possibilité d'avoir un terrain de 250 hectares dont le prix ne représente que 5 % du prix des logements. Nous avons beaucoup travaillé sur ce projet.

Depuis le 6 juillet 2005, le débat public a été lancé, mais le lycée international s'est décidé à Manosque avant même que les gens prennent le pouvoir. La CPA souhaiterait vivement que les chercheurs habitent dans les communes de la CPA. Vous savez que Manosque est à 25 kilomètres au nord de Cadarache et que les communes pouvant recevoir les gens sont à 25 kilomètres au sud de Cadarache. Vous savez que les enfants des personnels ITER fréquenteront le lycée international dès la maternelle, ce qui veut dire que les mères de famille vont lever leurs enfants aux aurores pour leur faire faire 50 kilomètres. Tout le monde sait que, le matin, il y a des embouteillages partout. C'est une insulte aux mères de famille des pays non francophones qui vont venir ici parce qu'on va les obliger à vivre dans des conditions absolument insupportables.

Le dernier point qui me paraît très important est le coût des logements. On a pris l'habitude de considérer qu'une maison coûte 300 000 euros. On trouve des maisons à 300 000 euros partout. Sur Manosque, dans le petit lotissement qui vient de se terminer, les maisons se vendaient à plus de 300 000 euros, dans le petit lotissement en cours de construction à côté de la voie de chemin de fer, les maisons se vendent à 267 000 euros. Au Puy Ste Réparate, dans un petit lotissement, les maisons sont proposées à 326 000 euros. Monsieur Pain, à Rognes, lance des logements sociaux de 75 m² à 226 000 euros. Dans ces prix-là, quelle est la participation pour les infrastructures ?

Nous avons un projet : il est sur Internet. Tout le monde peut le lire avec la définition qualitative, quantitative et estimative. Nous pouvons prendre à notre charge tous les frais d'aménagement, y compris un tramway qui amènerait les ouvriers et les chercheurs à 5 minutes de leur poste de travail et les enfants à 4 minutes du lycée, si on décidait de construire le lycée non pas à Manosque mais à côté des logements. On pourrait faire quelque chose qui soit une vitrine de toutes les technologies européennes.

Yannick IMBERT

J'ai bien reçu votre courrier et j'ai demandé à M. Villeneuve qui, au sein de la mission, est chargé de ces problèmes, de vous recevoir.

Je vous livre quelques éléments de réflexion pour vous encourager à amender un peu vos projets.

D'abord, nous ne souhaitons pas faire des implantations artificielles de cités bulles ou de cités internationales disséminées sur le territoire : ce n'est pas une bonne solution pour les chercheurs et techniciens internationaux qui y habiteraient et pour assurer la réappropriation ou la mixité avec les populations locales.

Ensuite, vous partez d'un postulat qui me paraît faux. Moi, je n'ai aucune indication me permettant d'affirmer que les populations veulent s'implanter dans les communes de la Communauté d'agglomération du pays d'Aix. Peut-être y en aura-t-il mais rien n'est plus structurant que l'appareil éducatif. La décision d'implanter l'école internationale à Manosque sera très structurante : les familles planteront une pointe de compas au niveau de l'école internationale et chercheront un logement situé à 15 à 20 minutes maximum de l'école. Les populations préféreront

mettre plus de temps pour rejoindre leur domicile et le centre d'ITER à condition que leurs enfants, eux, aient des temps de transport raisonnables pour rejoindre l'école internationale. Vous partez donc d'un postulat qui, à ce stade, est invérifiable. D'ailleurs, les chercheurs internationaux qui ont rejoint les premiers le projet ITER s'installent tous autour de Manosque

Enfin, vous indiquez des prix du foncier, mais nous sommes persuadés que, dans un premier temps, les personnes qui vont nous rejoindre loueront leur logement. Pour ceux qui cèderont aux charmes de la région, ils mettront à profit leur séjour pour prospecter, trouver un endroit qui leur convient et envisager à terme une acquisition. Notre problème est donc d'arriver à organiser une offre suffisante de logements locatifs.

Jérôme PAMELA, directeur du JET (Angleterre)

Je voudrais renforcer ce que disait Monsieur Imbert sur l'aspect structurant d'une école.

A quelques kilomètres du JET, il y a une école européenne, qui offre également un enseignement de la maternelle jusqu'au bac. C'est un élément essentiel pour attirer des chercheurs de nationalités très variées. Moi, quand on m'a proposé d'aller là-bas il y a 7 ans, j'avais 4 enfants en âge scolaire. J'aurais refusé le poste aussi intéressant qu'il soit, s'il n'y avait pas eu cette école à côté.

Par ailleurs, un accord a été conclu entre l'école et BMW qui a racheté les usines automobiles Morris il y a quelques années : ainsi, les Allemands qui viennent travailler à BMW pendant quelques années sont assurés que leurs enfants auront un enseignement en allemand dans cette école.

Un centre européen de météorologie s'est installé à proximité de l'école européenne, quelques années après le JET. Là encore, les enfants viennent à l'école européenne.

En tant que parent, je peux témoigner qu'une très grande proportion de nos amis sont venus s'installer dans la région à cause de l'école européenne. Les parents choisissent de commuter tous les jours sur Londres, mais d'habiter à proximité de l'école européenne afin que leurs enfants puissent bénéficier d'un enseignement international.

L'école est un élément très important et va structurer la région dans son avenir.

Monsieur LUCAS

Ma question s'adresse au directeur régional de l'équipement et à Monsieur Bennahmias. Depuis quelques années, on assiste dans la région à un certain nombre de débats publics : l'A51, la LGV, le projet ITER, la THT Boute-Carros qui doit passer dans le Verdon. Pourquoi, devant ces 4 grands projets, ne ferait-on pas une réflexion globale ? Puisque l'on doit réaliser un barreau autoroutier entre l'A51 et l'A8, on pourrait faire passer la LGV à ce niveau pour rejoindre Toulon, puis, emprunter la voie littorale pour aller de Toulon à Cagnes, ce qui permettrait de prendre la version 1 et la version 3. Ensuite, on passerait la THT de l'autre côté de l'autoroute et on longerait l'A8 pour aller vers Nice Carros, ce qui éviterait de traverser les gorges du Verdon qui ont été classées patrimoine mondial par l'Unesco.

Ce n'est pas une question facile, parce que chaque projet a sa propre fonctionnalité. Il n'est pas certain que la ligne THT ait les mêmes fonctions que l'amélioration de la liaison entre Grenoble et Sisteron. Ensuite, il y a des problèmes de géographie et de territoire.

Je propose de faire une réponse écrite.

Monsieur DOUGNAC

Qu'est-il prévu en termes d'aménagement routier autour de Cadarache ? Cadarache et ITER sont sur la rive gauche de la Durance, le lycée international est sur la rive droite. Qu'est-ce qui sera fait pour relier la rive droite et la rive gauche ?

Il y a 3 cas particuliers : ceux qui montent sur Aix et qui, au niveau du défilé de Mirabeau, ont beaucoup de mal à croiser un car ou un camion en raison de l'étroitesse de la route à cet endroit ; ceux qui empruntent la route dangereuse qui relie Vinon-sur-Verdon à Cadarache ; ceux qui habitent sur la rive droite de la Durance et qui ont toutes les peines du monde pour rejoindre Cadarache.

Est-il prévu un nouveau pont à hauteur d'ITER qui permette de traverser de la route nationale à Cadarache ?

Yannick IMBERT

On ne peut pas du jour au lendemain réécrire l'aménagement du territoire et l'organisation des infrastructures à l'aune d'ITER sans avoir vérifié la réalité des effets d'ITER. D'abord, nous n'aurons pas demain matin un afflux de population tel qu'il engorgera complètement les axes.

A ce stade, je n'ai pas le sentiment qu'aujourd'hui la nécessité, à cause d'ITER, de redimensionner tel ou tel itinéraire routier soit avérée. D'ailleurs, ce serait contradictoire avec le souhait exprimé par certains dans la salle de privilégier le transport collectif sur le transport routier.

Nous avons besoin d'analyser finement la montée en puissance des personnes sur le site, ensuite d'étudier par rapport aux nouvelles implantations de population les types de transports permettant de répondre le mieux aux besoins.

Encore une fois, gardons-nous, et pas seulement pour des raisons budgétaires, de caricaturer le débat, en pensant qu'il faut tout remettre à plat du jour au lendemain.

Je peux vous donner un exemple. Le Conseil général du Var a budgété, en plus de sa contribution à ITER de 30 millions d'euros, sur son budget 2006, le recalibrage et le redimensionnement de deux routes départementales dans le secteur ITER. Ils le font plus vite qu'ils l'avaient prévu, parce qu'ils ont le sentiment qu'il faut accélérer le mouvement.

Le 13 mars, nous mettons en place un groupe de travail "transport" qui va associer les services de l'équipement, les services de RFF et le CEA pour essayer, en face des besoins exprimés par ITER, d'identifier les types de réponse à apporter en matière de transport.

Marianne MOUKOMEL, Verts des Bouches-du-Rhône

Tout le monde connaît l'opposition des Verts au projet ITER. Nous ne sommes pas opposés au projet de recherche mais nous sommes contre le développement du nucléaire sur notre territoire. Ce projet nous paraît grandiose, pharaonique et ne correspondant pas aux nécessités actuelles.

A écouter la réunion ce soir, on a vraiment le sentiment que c'est un projet hors sol, parachuté dans la région. L'aménagement du territoire se fera autour du projet. Ce n'est pas une concertation : nous devons nous arranger avec ce projet qui nous est imposé.

Sur le foncier, quand on est avec les acteurs locaux, tout le monde s'effraie du foncier pour les habitants. Les prix grimpent mais le foncier social n'existe plus et les gens ont du mal à se loger. Quand on nous a parlé tout à l'heure des 2 000 logements sociaux, je me suis demandé si ces logements allaient être des baraquements pour les travailleurs du BTP.

Sur l'école internationale, comment peut-on dire dès à présent que 35 % de locaux pourront en bénéficier ? Donner un chiffre a priori suppose que les élèves seront sélectionnés à l'entrée. Selon quels critères ?

Sur le transport, le Conseil général va donner 152 millions d'euros pour l'aménagement routier. Ils auraient été plus utiles sur le doublement de la voie ferrée entre Marseille et Aix. On peut s'interroger sur l'opportunité de développer les axes routiers, à l'heure où les énergies fossiles sont en voie de disparition à l'échelle de la planète.

Un dernier mot, un emploi créé sur l'énergie nucléaire, c'est 3 emplois qui seraient créés dans les énergies renouvelables en plus, les emplois créés dans les énergies renouvelables sont très souvent des emplois de proximité. L'investissement dans les énergies renouvelables répond à l'urgence actuelle, l'urgence énergétique, puisque nous manquons dès à présent d'énergie.

Yannick IMBERT

Je suis inquiet et peiné quand vous parlez de « projet hors sol ». J'ai essayé de démontrer exactement l'inverse. L'erreur que nous souhaitons ne pas commettre serait de réécrire l'aménagement du territoire et les problématiques de développement de cette région à la seule aune d'ITER. J'ai dit simplement qu'il serait tout aussi inconsidéré de continuer à réfléchir à un certain nombre de projets et de problématiques sans y intégrer ITER. Je vérifierai mon verbatim mais je suis un peu embêté.

Sur le dimensionnement de l'école, quand je dis qu'elle accueillera 35 % d'élèves issus de la population locale, je ne lis pas dans la boule de cristal. J'annonce ce chiffre, parce que l'établissement a été dimensionné de telle sorte qu'il permette d'accueillir au moins un tiers d'élèves par recrutement local. Nous voulons que cet établissement ne soit pas réservé aux enfants des chercheurs et techniciens qui viendront travailler sur le projet ITER.

Sur la crainte que vous avez d'une école élitiste, je vous rassure : le projet pédagogique a été travaillé sous l'égide du Recteur d'académie. Il fera l'objet des procédures de certification et d'agrément des commissions nationales qui sont prévues à cet effet. Le document est parti fin décembre. Il sera validé dans les formes classiques.

Dernier élément, je me permets de rectifier votre appréciation sur l'aménagement routier. Il s'agit bien de l'aménagement d'un itinéraire existant. Le Conseil général des Bouches-du-Rhône ne

consacre pas 152 millions, mais 46 millions d'euros à ce projet qui est cofinancé entre le Conseil général et l'Etat et qui pour l'instant est chiffré en valeur 2008 à 80 millions d'euros.

Patrick LEGRAND

J'en profite pour dire que les verbatim sont disponibles sur notre site et sont rectifiables.

Monsieur DOUGNAC, syndicaliste

Je rappelle à Monsieur Imbert que, depuis 1960, date de création du site de Cadarache, les syndicats des salariés, les maires des communes voisines se battent pour que soit amélioré le trajet entre le rond-point du pont de Mirabeau et la commune de St Paul-lez-Durance. Je vous demande, dans votre enquête, de bien vouloir consulter la gendarmerie de Peyrolles, qui vous expliquera que la largeur de la voie n'est pas suffisante pour permettre le croisement de 2 camions. Dans le cadre de ce que vous avez appelé l'aménagement des itinéraires existants, les gens de la région se battent pour qu'on arrange cette portion de route sur un ou deux kilomètres entre le rond-point du pont de Mirabeau et l'embranchement de Jouques.

Le deuxième point de mon intervention concerne les franchissements de la Durance entre le pont de Mirabeau et Manosque. Dans le temps, il y avait un pont suspendu à Mirabeau. On l'a enlevé parce qu'il était dangereux. On a construit un nouvel ouvrage. On a fait de même pour le pont suspendu de Manosque. Actuellement, il manque une liaison entre le Vaucluse et le Var, liaison qui pourrait aboutir soit vers ITER soit vers Vinon, pour faciliter les liaisons entre Pertuis, Vinon et Brignoles. Le département du Var a besoin d'avoir un débouché. Quand il y a un accident ou une perturbation, on est gêné pour franchir la Durance.

Yannick IMBERT

Les préoccupations que vous avez citées sont partagées par les Présidents des Conseils généraux du Vaucluse et des Alpes-de-Haute-Provence.

Alain BUDILLON, directeur régional de l'Équipement

Sur le premier point, nous vous donnerons satisfaction car nous en avons besoin pour faire passer les convois ITER.

Bruno MALVEZIN, Les alternatifs

Je crois que l'on ne peut pas occulter les dangers éventuels pour la population. Territoires de vie, cela veut dire aussi préservation et respect de la vie humaine, de la flore et de la faune. Dans le schéma global, quel périmètre de sécurité et de sûreté envisagez-vous ?

Henri MAUBERT, CEA

Dans le cas d'un accident sur ITER, il peut y avoir un relâchement de tritium égal au maximum à 0,2 millisievert pour les populations les plus proches. Or le premier niveau d'intervention prévu par

la loi pour la mise à l'abri des populations est 10 millisieverts. Le danger en cas d'accident est donc très faible et il est en tout cas en dessous des premiers niveaux d'intervention.

Au maximum, le périmètre d'intervention est de 2 kilomètres. Dans ce périmètre, il n'y a quasiment pas de population, à part les travailleurs.

Monsieur LUCAS

J'ai relevé beaucoup de contradictions dans le débat. Comme tout le monde, j'ai lu dans des revues les avantages et inconvénients de la fusion. Dans le dossier, on prône les énergies fossiles, on prône la forêt, mais dans le même temps, on se bat contre la déforestation en Amérique du Sud. J'ai vécu dans le nord : j'ai vu quantité de personnes mourir à 50 ans de la silicose. On sait que, de par le monde, 3 000 personnes meurent d'accident du travail au fond de la mine, sans parler des enfants qui, à l'âge de 12 ans, sont embauchés dans les mines en Chine. Je voudrais que l'on apporte des éléments de réponse.

Patrick LEGRAND

Je pense que nous finirons par avoir quelques éléments de réponse à la fin du débat, car les problèmes que vous posez sont particulièrement massifs.

Marie BOUCHER, conseillère régionale Verte, région PACA

Je voudrais intervenir sur l'équité des territoires. Il me semble qu'ITER est contraire à la nécessité de faire du développement local au niveau de toute la région. On a l'impression qu'ITER et le pôle de compétitivité sont la vitrine durable. On y retrouve encore le CEA et encore EDF.

En tant qu'élue, j'ai le souci de l'efficacité de l'argent public. J'ai peur qu'ITER ne bénéficie d'un double financement via le pôle de compétitivité et via ITER.

Le chargé de mission à la DATAR a tenu un discours très technocratique et loin des réalités. Moi qui suis élue référente du territoire, je peux vous dire que les diagnostics partagés se font en amont et non pas quand la décision est prise. C'est un déni de la démocratie et des outils mis à notre disposition pour qu'il y ait des projets cohérents qui soient portés par toute la population.

J'exprime un dernier souci : quand on voit l'état des finances de l'Etat, quand on voit les questions que l'on peut se poser sur le contrat de plan Etat-région qui est mis à mal, quand on voit que les fonds européens seront sûrement redistribués sur la compétitivité des territoires, je pense que des solutions sont à mettre en œuvre dans les années à venir, qui sont vitales pour les territoires et pour les citoyens.

Pascale AMENC-ANTONI

Il n'y aura pas de fongibilité entre les sommes destinées à ITER et les sommes qui viendront par le biais d'un certain nombre d'agences (l'ANR, l'AII, la DFCE) pour le pôle de compétitivité.

A titre informatif, sachez que, sur les premiers projets qui ont été soutenus par le pôle de compétitivité « cap énergie » en 2005, aucun ne concerne le nucléaire : ce sont des projets qui

concernent exclusivement le photovoltaïque, la biomasse et la maîtrise de l'énergie, notamment dans l'habitat. Ceux que nous sommes en train de préparer pour 2006 portent sur les mêmes sujets. On a regroupé toutes les énergies non génératrices de gaz à effet de serre pour donner de la visibilité à ce pôle et pour permettre à des compétences et à des entreprises qui sont sur ce créneau de se développer ou de se créer. Ce pôle regroupe aujourd'hui 120 partenaires, dont la moitié sont des entreprises, petites et grandes, qui travaillent dans les énergies renouvelables.

Patrick LEGRAND

Je crois qu'il est l'heure d'arrêter la discussion. Je vous rappelle que les prochaines réunions essayeront de rentrer dans le projet d'une autre façon, par la science à Aix-en-Provence la semaine prochaine et par les enjeux économiques et technologiques à Salon-de-Provence le 9 mars. Merci. A bientôt.