

# Verbatim du débat public ITER en Provence

## Rendez-vous local

*St Paul-lez-Durance, le 24 février 2005*

### **Patrick LEGRAND, Président de la CPDP**

Je vous souhaite la bienvenue au premier rendez-vous local du débat public. Le débat public sur ITER se développe à plusieurs échelles géographiques : au niveau local, au niveau régional et au niveau national et international. Ce soir, un des représentants des personnes publiques responsables du projet ITER en France doit nous quitter vers 19 heures. Je vous propose de modifier la configuration de la réunion de ce soir, afin de pouvoir l'interroger en priorité, et de réserver les questions relatives aux aspects institutionnels, aux aspects scientifiques et techniques ainsi que les questions relatives à l'opportunité du débat public à la dernière partie de notre réunion, après 19 heures. J'en ai terminé avec cette rapide introduction. Si vous souhaitez revenir sur ce qu'est le débat public, nous le ferons un peu plus tard. Je préfère laisser la parole aux citoyens débattants et aux intervenants quand ils sont présents. Mme Pascale Amenc-Antoni est directrice du centre de Cadarache et d'ITER France. M. Yannick Imbert est chef de mission auprès du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et a en charge tous les projets d'accompagnement d'ITER. M. Michel Chatelier est le chef du département fusion nucléaire à Cadarache.

### **Pascale AMENC-ANTONI, directrice générale d'ITER France et du centre de Cadarache**

Le CEA représente les pays partenaires qui auront la maîtrise d'ouvrage du projet ITER. Dans l'attente de la création de l'organisation internationale ITER, ils ont confié au CEA le soin de les représenter et d'agir pour leur compte dans un certain nombre d'opérations et notamment dans le cadre du débat public. C'est à ce titre que moi-même et Michel Chatelier interviendrons.

Ces réunions publiques sont importantes pour tout le monde, pour les scientifiques et pour toutes les personnes de Cadarache qui ont soutenu ce projet.

Elles donnent l'occasion de présenter le projet sous un nouvel angle et d'entendre les questions du public, et notamment à St Paul, la commune la plus concernée. St Paul sera le siège de l'organisation internationale. En général, les organisations internationales ont leur siège dans des capitales ou des très grandes villes. Cette fois, l'organisation internationale ITER aura son siège à St Paul. Nous écouterons vos questions et vos remarques et nous essayerons d'y répondre le mieux possible. C'est un moment privilégié.

### **Yannick IMBERT, directeur du projet auprès du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire**

Bonsoir à toutes et à tous. Pardon de vous imposer une petite modification de l'agencement de la réunion mais je suis attendu ce soir pour une réunion à Toulon.

Comme Mme Amenc-Antoni, je crois que ces réunions sont très importantes pour vous écouter et percevoir la manière dont ce projet technologique et scientifique et ses conséquences en termes d'aménagement du territoire sont perçus par la population.

Dès après l'annonce de l'implantation du projet scientifique et technologique ITER à Cadarache, le gouvernement a confié au Préfet de région le soin d'accueillir dans les meilleures conditions ce projet :

- faire en sorte que tous les actes préparatoires administratifs nécessaires à la construction de la machine puissent être réalisés en respectant les délais prévus ;
- faire en sorte que ce projet scientifique et technologique international soit une chance pour cette région et puisse donc être transformé en projet d'aménagement et de développement du territoire.

Je rejoins tout à fait Pascale Amenc-Antoni quand elle précise qu'il s'agit d'un projet international. Vous avez la chance d'être le territoire d'accueil d'un projet international qui implique 32 nations et qui est financé à 50 % par l'Europe. Cela nous donne une responsabilité particulière. Nous sommes tous les deux, le CEA maître d'ouvrage et l'Etat, les garants du respect des engagements internationaux qui ont été pris par la France vis-à-vis de ses partenaires.

C'est un honneur de s'être vu confier ce grand projet international et c'est un devoir d'être à la hauteur des attentes de nos partenaires internationaux.

La mission que j'anime est composée d'une équipe de quinze personnes issues des différents ministères concernés par l'aménagement du territoire. Elle est placée auprès du Préfet de Région. Elle a pour but de voir en quoi le projet ITER peut être un facteur d'accélération du développement du territoire et d'accélération de la résolution d'un certain nombre de problèmes. Je crois qu'il faut éviter un double écueil dans cette affaire. D'abord, il ne faut pas considérer que tout va être résolu ou que tout doit être réécrit parce que nous avons ITER. Ce serait une erreur, parce que de très nombreuses réflexions ont précédé l'arrivée de ce grand projet. On ne va pas réécrire du jour au lendemain ce qui a été le fruit d'un long travail et qui doit perdurer. Pour autant, il serait aberrant de ne pas intégrer ITER dans ces logiques. Il faut que nous analysions en quoi ITER peut modifier telle ou telle façon de concevoir les choses, sur différents sujets : les logements, les transports, l'éducation, l'offre de formation, l'implantation d'entreprises et l'emploi, etc.

Il faut que nous soyons en matière d'accueil à la hauteur des attentes des partenaires étrangers qui vont nous rejoindre et qui nous rejoignent déjà, puisque les premiers membres de l'équipe ITER international sont arrivés fin janvier. Il faut que nous sachions les accueillir. Cela suppose de faciliter leur arrivée. Je salue Yves Focker, sous-préfet de l'arrondissement d'Aix, qui réfléchit depuis un an, en liaison avec la cellule d'accueil du CEA, à la manière de faciliter l'accueil des personnes étrangères qui viendront travailler pour ITER. La sous-préfecture d'Aix-en-Provence est le point unique d'entrée pour toutes les démarches administratives.

Je ne veux pas prendre plus de temps pour l'introduction. Je voudrais redire tout le plaisir que j'ai à répondre à l'invitation de la CPDP et à débattre ce soir avec vous.

**Patrick LEGRAND**

La parole est à la salle pour des questions, en priorité à M. Imbert.

**Fernand ORTEGA, Maisons sans frontière**

Hier soir, j'ai entendu M. Imbert annoncer de façon définitive qu'il ne souhaitait pas qu'une ville nouvelle se construise. Ces propos sont d'ailleurs repris dans la presse ce matin. Vous avez expliqué que, pour ne pas être obligés de faire une heure de voiture chaque matin pour accompagner leurs enfants à l'école internationale de Manosque, les parents habiteraient dans un rayon de 15 à 20 minutes de trajet autour de l'école internationale : en clair, vous voulez les loger à Manosque. Vous savez certainement qu'un lycée international, entre les professeurs et les différents agents, représente 400 familles. Tout le monde va donc se retrouver sur Manosque. Pour loger tous ces gens, vous allez construire 2 000 logements sur la commune de Manosque. Il serait préférable de les loger dans une ville moderne, où tout a été pensé dans les moindres détails pour le meilleur accueil des familles.

**Patrick LEGRAND**

Nous avons cerné la question.

**Yannick IMBERT**

Si j'ai dit « je suis opposé à une ville nouvelle », veuillez m'en excuser, mais j'aurais dû dire « nous sommes opposés à une ville nouvelle ». De fait, personne ne souhaite une ville nouvelle. D'abord, nos partenaires internationaux veulent découvrir un territoire et ne pas être parqués dans une cité sous bulle. Les maires ne le souhaitent pas non plus, parce qu'ils se sont engagés fortement dans ce projet – leur appui nous a été indispensable pour que la France obtienne le projet - et ils attendent légitimement qu'ITER soit facteur de développement pour leur commune. Enfin, le contribuable ne le souhaite assurément pas. Construire une ville pour une population qui sera mobile et qui n'est pas appelée à rester définitivement à un endroit, c'est engager des sommes considérables pour une population qui viendrait remplacer la population étrangère une fois que celle-ci aurait quitté la région.

Hier soir, vous avez dit « les partenaires internationaux souhaitent s'implanter à Aix-en-Provence ». Je vous ai répondu que rien ne me permettait d'être aussi affirmatif. Vous me dites ce soir « vous avez donc décidé de les implanter à Manosque. » Je n'ai rien décidé du tout. Les partenaires choisiront librement leur lieu d'implantation.

Les premiers arrivés se sont déterminés par rapport à leurs contingences personnelles et familiales. La demande n'est pas la même entre un célibataire qui souhaitera peut-être habiter dans une ville, même si elle est plus éloignée de son lieu de travail, pour profiter de l'offre culturelle et de loisirs, et une famille avec des enfants. Certaines nationalités viennent par tradition avec non seulement leur descendance, mais aussi leur ascendance. Nous nous devons dans la tradition d'accueil de ce pays de répondre aux « cahiers des charges » des personnes qui vont nous rejoindre. Comme nous ne les connaissons pas a priori, nous nous bâtissons une capacité de réaction pour qu'ils puissent vivre là où ils entendent vivre.

Hier, j'ai simplement dit qu'il était vraisemblable que nos partenaires internationaux privilégieraient le temps de transport des enfants sur le temps de transport domicile-travail et que donc l'implantation de l'école à Manosque serait un élément structurant du choix de l'implantation.

Nous avons d'ores et déjà des éléments qui nous permettent de penser qu'un certain nombre de nationalités iront s'implanter dans le Var, pour être plus près de St Tropez, qui a un caractère plus ludique que Cadarache.

Encore une fois, nous nous devons de leur offrir le choix le plus large possible. Ils nous rejoindront de manière extrêmement temporaire.

Certains feront peut-être le choix d'acheter un logement mais, dans un premier temps, ils prendront une location.

Encore une fois, je ne régente rien, je ne suis que l'interprète du sentiment de plusieurs partenaires. La ville nouvelle ne semble pas correspondre à leurs attentes et à la nécessité d'équipement du territoire.

### **Barbara HARK, habitante de St Paul-lez-Durance**

Les logements vont certainement augmenter avec l'arrivée d'ITER. Avez-vous pensé à nos enfants qui ont déjà des difficultés à se loger ?

### **Yannick IMBERT**

L'Etat a proposé aux collectivités locales et notamment à 23 communes du secteur d'engager une procédure de pré-ZAD (zone d'aménagement différé), pour donner un signe clair au marché et stopper les mouvements spéculatifs. Tout n'est pas parfait mais les premiers indicateurs montrent que des projets spéculatifs très importants qui étaient envisagés sur certains points du territoire ITER ont été stoppés par cette procédure. Nous avons maintenant jusqu'à l'été 2007 pour arrêter les périmètres définitifs des ZAD. Nous avons engagé mercredi dernier avec les maires une étude qui va permettre de mieux cerner les endroits où les populations risquent de s'implanter, de mieux cerner les besoins des communes, de voir comment tout cela peut s'intégrer dans leur stratégie de développement.

Quel est le besoin ? Nous avons estimé le besoin à 700 logements/an à construire sur 10 ans. Ce ne sont pas des logements uniquement pour ITER. Nous sommes dans une région qui est confrontée à des difficultés sérieuses, où la population, notamment les jeunes couples, vit comme une injustice d'avoir des difficultés à trouver un logement. Si nous leur donnons le sentiment que, pour d'autres, parce qu'ils sont liés à ITER, on a su trouver les solutions qu'on n'a pas su trouver pour eux, ils vivront une double injustice. Ce raisonnement vaut aussi pour l'emploi, la formation, etc.

Je crois qu'il faut que nous nous appropriions ce grand projet : pour que la population de PACA s'approprie ce projet, il faut qu'elle en bénéficie sur tous les points où elle a des difficultés. Elle demande à ce qu'on lui démontre qu'ITER est un facteur accélérateur de solutions que l'on avait du mal à trouver. L'enjeu est facile à poser mais il n'est pas facile à résoudre.

Nous sommes dans une région qui est en retard en matière de logement. En 2005, l'objectif était de construire 5 000 logements dans l'année en PACA : nous avons atteint à peine 70 % de réalisation de cet objectif, ce qui place la région PACA dans les moins bonnes régions. L'objectif pour 2006 est de construire 6 500 logements. Le problème du logement se posait avant ITER. Voyons comment ITER peut être un facteur accélérateur de résolution de ce type de problème.

En tout cas, je vous garantis que nous sommes très vigilants là-dessus car, encore une fois, rien ne serait pire pour le projet ITER lui-même que la population ait le sentiment qu'ITER n'a pas servi de facteur accélérateur de développement et d'aménagement du territoire et de résolution de problèmes auxquels elle est confrontée.

**Patricia FERRARESSI, salariée du CEA Cadarache, secrétaire de l'Union locale CGT, St Paul-lez-Durance**

La CGT, dès le début, a soutenu le projet ITER à Cadarache. Toutefois, nous sommes inquiets par rapport au volet social. Nous ne souhaitons pas que ce projet soit un miroir aux alouettes pour l'emploi, le logement, l'économie. Il semblerait des débats précédents et notamment de celui d'hier, que vous considériez les actions qui sont engagées comme une pré-labellisation « grand chantier ». Si nous pouvons nous en féliciter, nous ne pouvons pas nous en satisfaire car, en effet, ce label a été donné à la construction de centrales nucléaires, à la construction du viaduc de Millau et il serait le seul à apporter les garanties suffisantes en matière d'emploi, de qualifications, de formation, d'hygiène et de sécurité, de logement, d'équipements sociaux. Il pourrait aussi être un frein à la spéculation et il permettrait une harmonisation des conditions de vie et de travail des salariés.

C'est pourquoi la CGT souhaite que ce chantier soit labellisé « grand chantier ». A ce propos, elle a écrit en novembre 2005 une lettre demandant une entrevue avec le préfet Frémont, pour discuter de l'ensemble de ces questions, y compris celles des moyens financiers que cela implique.

Je profite de ce débat pour réitérer notre demande d'entrevue avec vous, Monsieur Imbert, et je demande, au nom de la CGT, que cette labellisation soit dès maintenant mise à l'étude.

**Yannick IMBERT**

Tout d'abord, je vous présente mes excuses pour ne pas avoir donné suite à votre demande. Je vous recevrai.

Pour labelliser un chantier, il faut que le maître d'ouvrage soit désigné, ce qui aujourd'hui n'est pas le cas. Le CEA est le porteur momentané d'un projet dont il ne sera plus le porteur dans un ou deux ans. Or pendant cette période une multitude de choses devront être faites si nous voulons respecter les échéances.

En outre, je ne suis pas certain que nous ayons la possibilité diplomatique et juridique d'imposer un label, qui est une spécificité française, à une organisation internationale. Le terrain sur lequel ITER va s'implanter est une extraterritorialité française : c'est un terrain international, à telle enseigne que les composants qui vont arriver à Fos ne seront pas dédouanés, mais seront en transit entre Fos et Cadarache, et c'est seulement lorsqu'ils arriveront sur le site que l'on effectuera les procédures de franchissement de frontières.

Ce n'est pas une fin de non recevoir mais l'honnêteté impose de dire que, juridiquement, on ne sait pas faire. En outre, je ne suis pas certain que nous soyons en capacité diplomatique et juridique d'imposer un label franco-français à une organisation internationale.

En tout état de cause, faut-il un label formel ? Je vois que nos débats sont suivis attentivement puisque, dans la nuit, madame a eu par sa collègue les éléments de réponse que j'avais apportés à sa collègue hier. Hier, j'ai suggéré de faire un peu de Canada Dry. Si nous ne pouvons pas

labelliser pour une raison ou pour une autre, inspirons-nous de la démarche. Faisons en sorte de développer une démarche de haute qualité en matière de respect de l'environnement, de conduite de chantier, de respect de la législation sociale. Ce qui nous manque encore une fois, c'est l'aspect engagement compensateur ou post chantier. Seul le maître d'ouvrage pourrait y répondre. Aujourd'hui, je ne sais pas à qui m'adresser pour imposer des engagements post-chantier.

Encore une fois, la mission qui nous a été confiée par le gouvernement, sur les différents volets de l'aménagement du territoire, est vigilante sur tous les points que vous avez cités. J'ai souhaité avoir dans mon équipe un directeur du travail.

### **Pascale AMENC-ANTONI**

Nous avons veillé dans les négociations à ce que le traité international prévoit que l'organisation internationale s'engage à respecter la législation française en matière de sûreté de l'installation, mais également en matière d'hygiène et sécurité et de radioprotection.

### **Jean-Claude DOUGNAC, CFE-CGC**

Monsieur Imbert, vous nous avez dit que l'acceptabilité sociale du projet dépendra de l'efficacité des mesures d'accompagnement. Je voudrais faire quelques propositions.

Le vœu a été souvent exprimé de faire une liaison ferroviaire à double sens de type RER entre Aix et Gap. Des travaux pourraient être envisagés avec en priorité une liaison Manosque-Pays d'Aix et l'utilisation des gares existantes de Mirabeau et de Corbières, pour peu qu'il y ait des navettes fréquentes entre ces gares et Vinon, St Paul et le site de Cadarache.

Les élus du Var demandent une liaison routière à grande circulation entre Manosque et Brignoles. On a fait un exercice d'application du plan particulier d'intervention (PPI) qui a montré la nécessité de cette liaison en cas de problème. Cela concerne les routes D534 et D23. Pourriez-vous donner des informations à la CLI (commission locale d'information) sur ce qui a été prévu au niveau du Conseil général du Var ?

La RD952 de Vinon au défilé de Mirabeau a été sans cesse améliorée mais il reste des passages délicats. Pourriez-vous donner à la CLI des informations sur les différents projets qui sont envisagés pour sécuriser la circulation locale ?

Enfin, pour les riverains de St Paul, de Vinon et de Ginasservis, il est important de connaître les avantages et les inconvénients du choix d'implantation de zones chantier. Cette question a déjà été posée au travers de la CLI pour d'autres réalisations sur Cadarache. Il pourrait y avoir des conséquences sur le trafic routier, sur la restauration, sur les logements, sur les rejets d'ordures, sur la mise en œuvre du PPI en cas de besoin.

S'il existe des transparents sur les routes, nous aimerions les avoir pour pouvoir débattre des projets.

### **Yannick IMBERT**

Les infrastructures de transports sont un bon exemple de ce que je disais en introduction sur le double écueil à éviter.

Je ne vois pas pourquoi sur ce sujet nous nous départirions de notre méthode habituelle de travail. Il convient d'abord d'analyser le besoin, puis de voir en quoi ITER l'amplifie et enfin de choisir le mode de transport le mieux à même d'y répondre. Sur l'idée d'une liaison ferroviaire de type RER entre Aix et Gap, je ne suis ni pour ni contre. L'association Réussir ITER préconise même une liaison entre l'aéroport de Marignane, Marseille, Aix et Gap. Ces propositions seront regardées dans le cadre du schéma de transports collectifs du Conseil régional. Nous n'allons pas refaire du jour au lendemain des réflexions qui sont travaillées depuis des années. Ces sujets ne seront pas regardés parce qu'il y a ITER, ils devaient être abordés de toute façon. Voyons si ITER renforce la nécessité de se pencher sur ces sujets. S'il est démontré que c'est le cas, il va falloir parler finance. Certains reprochent aux collectivités locales d'investir beaucoup pour ITER mais il ne faudrait pas que les mêmes se plaignent dans quelques années que leurs impôts ont augmenté.

On ne financera pas sur l'enveloppe ITER des aménagements ou des infrastructures qui ne relèvent pas d'ITER stricto sensu. Commençons par démontrer l'impact réel d'ITER sur cette problématique.

Sur les routes dans le Var, je vérifierai les numéros. Je peux confirmer que le Conseil général du Var, au-delà des 30 millions d'euros qu'il verse dans la caisse commune du projet ITER, a décidé sur son propre budget, dès 2006, de rénover deux voiries départementales.

### **Guy LOMBARD, conseiller général du Var**

Je remercie mon ami Dougnac avec qui je travaille d'évoquer le problème routier. Je remercie également Mme Amenc, parce que j'ai appris avec plaisir que nous aurons un débat public à Brignoles le 24 mars.

La D3, qui relie Rians à St Paul, sera élargie. La D754, qui relie Ginasservis à Vinon, compte de nombreux virages en cote. Personnellement, j'envisagerais plus facilement la D3, parce qu'elle est très fréquentée.

Pourquoi le Var n'a-t-il qu'un pourcentage réduit par rapport au 04 ? Tout simplement parce qu'on ne peut pas y accéder. Je reconnais que ces investissements ne doivent être pas être supportés par ITER mais par les deux Départements.

Chacun sait ici qu'Aix devient un entonnoir. Plus on mettra de l'eau en haut de cet entonnoir, mieux la ville d'Aix se portera.

Ensuite, j'ai apprécié ce que vous avez dit sur les constructions : ne faisons pas un ghetto de chercheurs. Il faut que ces gens soient intégrés dans les populations et qu'ils deviennent nos amis. A nous de voir comment nous pouvons réserver un terrain à un prix correct, à la portée des jeunes. Il faut que ces gens construisent aussi au milieu de nos enfants.

Je fais partie de ceux qui ont apporté leur petite pierre dans la balance.

### **Patrick LEGRAND**

Vous avez oublié de remercier pour la réunion dans le Var le seul groupe qui a vraiment travaillé, c'est-à-dire la CPDP, mais ce n'est pas grave. Nous avons l'habitude.

Je vous remercie.

**Pascale AMENC-ANTONI**

Le chantier sera implanté sur les 180 hectares consacrés à ITER, de l'autre côté du centre, sur la route de Vinon. Tout sera sur le site, y compris la centrale béton, pour limiter le plus possible les allers et venues de camions.

**Yannick IMBERT**

Sur la circulation entre Vinon et Mirabeau, il faut regarder en quoi ITER causera éventuellement des désagréments supplémentaires. Sur cette partie, il est vraisemblable que c'est l'aménagement de l'itinéraire de transports de charges lourdes qui résoudra le problème.

**Jean-Claude DOUGNAC**

Profitons d'ITER pour accélérer des projets en cours. Il me semble que la Région avait déjà un projet de doublement de la voie ferrée.

**Patrick LEGRAND**

Vous aurez une réponse écrite complète sur le site Internet.

**Monsieur BERNARD, retraité, habitant de St Paul-lez-Durance**

Actuellement, pour traverser la route à St Paul, il faut être un peu kamikaze. Quand vous l'aurez élargie en grand boulevard, comment feront les habitants pour traverser ?

Par ailleurs, j'aimerais avoir plus de précisions sur les effluents gazeux, solides et liquides. Actuellement, dans votre brochure, vous parlez de filtres THE. J'aimerais avoir la garantie qu'en cas d'accident grave, la population alentour ne risque pas d'être contaminée.

**Henri MAUBERT, CEA**

Les effluents d'ITER concerneront principalement le tritium, qui est un isotope radioactif de l'hydrogène.

Les effluents gazeux de tritium seront de l'ordre de 90 terabecquerels et les effluents liquides de tritium de l'ordre de 370 gigabecquerels. Par rapport au centre de Cadarache, les effluents gazeux de tritium seront multipliés par 4 ou 5 et les effluents liquides divisés par 2.

Après, l'impact radioactif de ces rejets s'évalue par la dose de radioactivité. La dose de radioactivité due aux effluents d'ITER sera de l'ordre de 0,01 millisievert par an, ce qui est bien inférieur à la limite légale de 1 millisievert par an. A titre de comparaison, un vol Paris-New York représente 0,03 millisievert.



Mis à part le tritium, il y aura quelques rejets de poussières qui contiennent des produits d'activation : leur impact se situe au moins 10 fois en dessous, car ces produits d'activité ont une durée de vie très courte.

### **Yannick IMBERT**

Je ne réponds pas à la place du maire de St Paul pour la circulation dans sa commune.

### **Fleur SKRIVAN, conseillère régionale PACA**

La question du transport ferroviaire est une question importante : il faut y mettre des moyens pour éviter le « tout voiture ». Il n'empêche que le transport ferroviaire est budgétivore et que son financement implique nécessairement une action partenariale. Nous sommes tous dans le même bateau et nous n'avons pas à nous renvoyer la balle.

Le doublement partiel de la ligne Aix-Marseille aurait dû être fait depuis 30 ans. Ces travaux étaient inscrits au contrat de plan Etat-région mais il y a eu un problème de délais dans les attributions des crédits d'Etat, ce qui fait que les travaux ont pris du retard.

S'agissant de la liaison Aix-Gap, nous y réfléchissons. Des travaux de rénovation de gares sont faits. En termes d'impôt, cela représente beaucoup et les budgets des collectivités sont ce qu'ils sont. Il faut que chacun y mette du sien, car c'est un vrai enjeu.

L'Etat transfère un certain nombre de compétences aux collectivités locales, ce qui accroît les charges de celles-ci. On le voit avec les routes nationales qui sont transférées aux départements qui doivent en assumer l'entretien. Il faut que chacun mesure bien ce qu'il fait et ne renvoie pas la balle systématiquement aux collectivités locales qui ont le budget qu'elles ont. Le Conseil régional PACA a un budget de 1,5 milliard d'euros, ce qui est inférieur au seul budget du Conseil général des Bouches-du-Rhône.

De même, les collectivités et l'Etat ont à se saisir de la question du logement et nous n'avons pas à donner l'impression que les personnes qui viendront travailler à ITER auraient plus de chance de trouver un logement que ceux qui vivent ici. ITER a fait monter les prix. C'est invivable. Les collectivités et l'Etat doivent agir. Vous disiez « il y a un manque de logements au niveau de la région », mais je crois qu'il n'est pas juste de dresser un constat général parce que, au sein de la région, certaines communes ou groupements intercommunaux ont fait des efforts, mais pas d'autres.

L'établissement public foncier régional a la capacité de constituer des réserves foncières...

### **Yannick IMBERT**

L'Etat a doublé les moyens de l'établissement public foncier régional.

Oui, mais il faut des moyens. Je signale que la Communauté d'agglomération du pays d'Aix a mobilisé 1,5 million d'euros pour la réserve foncière, ce qui est indigent. A titre de comparaison, elle a donné pour "Cézanne 2006" 3,5 millions d'euros.

ITER, c'est bien à différents points de vue mais il y a de vrais problèmes, notamment le logement et les transports, que l'on ne résoudra pas uniquement à travers ITER.

### **Yannick IMBERT**

Nous reprendrons cette discussion.

Globalement, vous souscrivez aux propos que j'ai tenus sur le fait que l'on ne peut pas réécrire l'ensemble des problématiques d'aménagement du territoire seulement parce qu'il y a ITER.

Taquinerie pour taquinerie, la question de l'attitude de telle ou telle commune ou secteur géographique est politiquement partagée. Gardons-nous de stigmatiser les uns ou les autres. Il y a une absence de prise de conscience collective du retard de la région en matière de logement, notamment en matière de logement social.

L'ensemble des préfets de la région PACA a déclenché des procédures de carence mettant en demeure les communes ne respectant pas leur quota de 20 % de logement social d'expliquer pourquoi elles ne le faisaient pas et, si elles confirmaient ne pas vouloir le faire, la loi Borloo a augmenté les pénalités pour ces communes récalcitrantes. Après, il y a eu un amendement parlementaire récent, qu'il ne m'appartient pas de commenter, qui redistribue les cartes.

### **M. COURTOT, habitant de St Paul**

Quelle sera la largeur de la route grand gabarit ?

A quelle distance la route grand gabarit passera des habitations ? Quelles seront les nuisances pour les habitants de St Paul ?

ITER utilisera-t-il la RD11 qui relie St Paul à Rians ? Actuellement, il y a un quartier de St Paul qui n'a pas d'eau. La commune de St Paul attend que cette route soit faite pour mettre de l'eau dans ce quartier.

### **Yannick IMBERT**

Le Maire complètera mes réponses car elles sont de sa compétence.

Sur l'itinéraire grand gabarit, nous ne créons aucune nouvelle infrastructure routière. Les convois emprunteront exclusivement des voiries existantes, départementales et, à certains endroits, passeront sur des terrains appartenant à l'Etat.

L'aménagement de l'itinéraire consiste à adapter les caractéristiques physiques de la route en termes de résistance de sol, en termes de largeur, en termes d'arasement ou d'aménagement du giratoire.

Nous avons commencé depuis trois semaines des rencontres bilatérales avec les maires concernés pour affiner le tracé. Il fera l'objet d'enquêtes publiques à l'automne prochain.

Enfin, j'ai suivi l'itinéraire à grand gabarit de l'A380. Je peux vous dire que nous apportons un soin particulier aux conditions d'exploitation de cet itinéraire. Les camions qui transportent ces charges sont des engins très sophistiqués, avec des normes sonores bien au-dessus des normes acceptables. En plus, ils ne risquent pas de vrombir, puisque les convois se déplacent à 5 kilomètres/heure en moyenne. Par ailleurs, tous les convois sont des convois exceptionnels « au carré » et font l'objet d'un accompagnement par les forces de gendarmerie sur la totalité du parcours. Enfin, les convois rouleront à des horaires les moins perturbants pour la population.

Sur St Paul, je laisse la parole à Monsieur le maire.

### **Roger Pizot, maire de St Paul-lez-Durance**

Concernant la D11, une demande a été faite par le Conseil général du Var. Les deux réunions que nous devions avoir dans l'année 2005 ont été annulées pour raison de santé. Je me suis laissé dire que les discussions reprendraient dans le courant de l'année 2006.

Le Var a demandé une pénétrante pour ITER et pour Cadarache.

Quant à l'aménagement pour l'assainissement, il serait judicieux de le faire au moment de l'élargissement de la voie, si cela se fait.

Enfin, sur l'itinéraire grand gabarit, à St Paul, rien ne sera touché sauf l'éclairage public qu'il faudra reculer.

### **Patrick LEGRAND**

Je suis désolé, mais Monsieur Imbert doit nous quitter.

### **Yannick IMBERT**

Je peux prendre une dernière question avant de partir. Sinon, sachez que je réponds aux questions qui sont posées sur le site Internet du débat public.

### **M. LUCAS**

Je rappelle que le préfet Frémont s'est engagé auprès de Mme Joissains, député-maire d'Aix-en-Provence, à ce que le doublement de la voie Aix-Gap soit mis à l'étude incessamment sous peu.

Par ailleurs, pourquoi ne recule-t-on pas le péage autoroutier à Manosque pour que les gens utilisent cette portion de l'A51 comme une rocade et non plus comme une autoroute ?

Les sociétés d'autoroute sortent de l'emprise publique : il ne sera pas simple de faire modifier l'implantation d'un péage. Dans le pays basque, j'ai mis 3 ans et demi à faire reculer un péage de 600 mètres, alors que le motif était louable, puisqu'il s'agissait d'améliorer la sécurité routière.

**M. FOSTER, Jouques**

Nous sommes fiers d'accueillir le projet ITER sur Cadarache.

La flambée des prix des logements n'est pas imputable à ITER, elle a commencé il y a 5 ans, depuis l'arrivée du TGV.

**Yannick IMBERT**

Vous avez raison.

**Guy LOMBARD, Conseil général du Var**

Je relève une parole de Mme Fleur Skrivan. Le budget de la Région est bien inférieur au budget du Conseil général des Bouches-du-Rhône et équivalent au budget du Conseil général du Var.

**Bernard FONTAINE, conseiller municipal d'une commune située à proximité de Brignoles**

Est-il envisagé un moyen commode d'aller de Paris à Cadarache via la gare de l'Arbois ?

**Patrick LEGRAND**

Nous mettrons cette question sur le site internet et une réponse lui sera apportée.

**Bernard FONTAINE**

Le tracé de la LGV PACA a suscité un débat houleux dans le Var. Une option « nord » proposait que la LGV relie Avignon à Draguignan en passant par le centre Var avec une gare à Cadarache. Je pense que les Niçois et les habitants du bassin d'emplois de Draguignan, St Raphaël, Fréjus ont intérêt à ce que le TGV aille le plus rapidement possible chez eux.

**Fleur SKRIVAN, conseillère régionale PACA**

La région lance une étude pour la liaison de la gare de l'Arbois en passant par l'ancienne ligne Aix-Rognac : cela fait partie des réponses.

**Patrick LEGRAND**

Jean Courtot (St Paul les Capelles) pose une question écrite sur les nuisances d'ITER pour St Paul.

**Pascal GARIN, directeur adjoint de l'agence ITER France**

L'étude d'impact d'ITER sur la région a plusieurs facettes. Sur le plan écologique, le déboisement de la zone sur laquelle ITER sera construit appelle des mesures de compensation. Nous étudions également l'impact du chantier. La sortie d'autoroute permettra probablement à beaucoup de convois d'éviter le village de St Paul, ce qui est une chance. Les mesures de sécurisation de la D542 qui relie Mirabeau à Vinon sont à l'étude : la DDE est en train de regarder comment aménager cette route pour le trafic lié à la construction de la machine. Bref, nous essayons de limiter autant que faire se peut toutes les nuisances induites au niveau de la commune.

**M. CHATAIN, habitant de Vinon-sur-Verdon**

Quelles seront les incidences d'ITER sur la zone de survol et sur le terrain d'aviation de Vinon ?

**Maurice HAESSLER**

Il est envisagé de décaler les limites de survol aérien d'environ un kilomètre pour tenir compte du fait qu'ITER va s'implanter en se rapprochant de la zone de l'aéroport. Ce déplacement est compatible avec le fonctionnement de l'aéroport.

**M. COURTOT**

Je voudrais évoquer la voie rapide pour St Maximin. Y a-t-il un projet qui coupe la zone urbaine de St Paul en deux, c'est-à-dire qui passerait par la D11 ? Vinon espérait que cette route pour St Maximin passerait juste à la limite de St Paul et de Vinon. Où en est-on ? On parle de cette route depuis 1980 !

**Roger Pizot, maire de St Paul-lez-Durance**

Pour revenir sur le projet autoroutier St Maximin-Cadarache, je crois que c'est Maurice Faure, quand il était à l'aménagement du territoire, qui l'avait prévu. Depuis, nous n'avons plus de nouvelles. L'Etat peut prendre la décision du jour au lendemain ou dans 5 ans.

GDF, quand il a alimenté le centre d'études de Cadarache en gaz, a posé la question à la société d'exploitant. Celle-ci a répondu que le projet était toujours dans les tiroirs.

De même, au sujet de la D11, qu'est-ce qui sera décidé ? Je ne le sais pas.

**Guy LOMBARD, Conseiller général du Var**

C'est justement en partant de la D11 qui relie la D3 que l'on arrive sur la route qui conduit à St Maximin.

**Un habitant de Marseille**

Est-il prévu de créer des zones industrielles pour les fournisseurs et les entreprises liés au projet ITER ?

Par ailleurs, une entente a-t-elle été conclue entre les différents partenaires sur les dépôts de brevet pour partager la technologie et la rentabiliser ?

### **Pascale AMENC-ANTONI**

Une zone d'activités est prévue sur le chantier et plus tard sur le site, comme aujourd'hui sur le site de Cadarache, des zones permettent aux sociétés sous-traitantes de travailler.

Pour le reste, c'est une question d'aménagement du territoire et une question dont se soucie "Réussir ITER". Il ne faut pas que chaque commune ait sa zone d'activités : il faut qu'une réflexion soit menée en commun, avec l'État et la Région.

Le projet ITER va solliciter des entreprises sous-traitantes mais il ne sera pas le seul. Pour le RJH, les travaux vont commencer en même temps qu'ITER et sur la même période. En outre, le pôle de compétitivité « cap énergie » est destiné à favoriser le rapprochement des laboratoires de recherche, des institutions de formation de tous niveaux, des industriels, pour développer des projets dans les énergies non génératrices de gaz à effet de serre qui englobent, en dehors du nucléaire, le solaire, l'hydraulique, l'éolien, la biomasse et la maîtrise de l'énergie. Les entreprises qui travailleront pour des projets qui seront soutenus par le pôle de compétitivité bénéficieront, quand le Conseil d'Etat aura donné son accord sur les zonages de recherche, d'exonérations fiscales.

### **Pascal GARIN, directeur adjoint de l'agence ITER France**

L'organisation internationale ITER recevra des partenaires des lots fabriqués par eux (apports en nature) et assemblera l'ensemble de ces composants pour construire la machine.

Toutes les découvertes qui seront faites dans le cadre de la construction et dans le cadre de l'exploitation scientifique seront partagées : c'est un principe fondateur du projet.

### **Un habitant de Marseille**

Demain, si un pays demande à acheter la technologie ITER, quand elle sera en exploitation, le produit de la vente sera-t-il réparti entre tous les pays en fonction de la mise de départ ? Je pose cette question parce qu'aujourd'hui, au niveau international, le nucléaire pose beaucoup de problèmes de partage de technologie. Nous le voyons avec l'Iran.

### **Patrick LEGRAND**

Ce n'est pas une question simple.

### **Michel CHATELIER, chef du département de la fusion à Cadarache**

Vous posez une question complexe mais je crois qu'il faut la resituer dans le contexte. ITER est une expérience dont le risque est partagé par de nombreux partenaires. Dans 10, 20 ans, nous saurons si la fusion est prometteuse, c'est-à-dire s'il faut s'engager plus avant dans les recherches. Je suis convaincu que, dans la situation énergétique que nous connaissons dans 20 ans, si ITER est un succès, chaque partenaire pour son propre compte construira l'étape suivante, chacun avec les

technologies qu'il aura développées. La phase d'industrialisation sera très certainement de nature différente de la phase d'expérimentation.

### **M. COURTOT**

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur l'école internationale ITER ?

### **Pascale AMENC-ANTONI**

Cette école accueillera des enfants depuis la maternelle jusqu'au baccalauréat. Elle proposera un enseignement en neuf langues. Elle ne sera pas réservée aux enfants des salariés d'ITER : elle pourra accueillir au moins 30 à 35 % d'enfants de la région.

Des entreprises internationales qui sont installées dans la région sont très intéressées par le fait qu'il y a une école internationale à Manosque et prévoient d'y envoyer leurs enfants. Cette école est d'un type très nouveau. Il existe des écoles européennes, il existe des lycées internationaux, mais il n'existe pas encore d'école internationale de la maternelle au bac.

Accessoirement, nous espérons que cette expérience permettra de faire reconnaître le bac dans un certain nombre de pays.

### **Patrick LEGRAND**

Deux questions écrites ont été posées.

Gilbert Puech, de Gréoux-les-Bains, souhaite savoir si « compte tenu de l'augmentation du trafic, une sortie A51 face au CEA est envisagée. » Mme Amenc, pouvez-vous répondre à cette question ?

### **Pascale AMENC-ANTONI**

Non, le CEA n'est pas décisionnaire pour les routes.

### **Patrick LEGRAND**

Une réponse sera apportée par voie écrite.

Jean-Pierre Madose demande : « le dossier du débat public ITER en Provence n'évoque pas le management du projet : comment la structure va s'organiser pour conduire à bien le projet, en particulier sur la qualité de son management, sa lisibilité, son éventuelle reconnaissance par une « tierce partie » ? »

### **Pascale AMENC-ANTONI**

Nous avons 3 niveaux.

- **L'organisation internationale ITER**

Les 7 partenaires, l'Europe comptant pour un, qui viennent de finaliser le texte de traité vont créer une organisation internationale comme l'Unesco, l'Onu, qui sera installée à St Paul-lez-Durance et qui sera le maître d'ouvrage du projet, de sa construction, de son exploitation et qui sera également exploitant au sens nucléaire du terme (ITER sera une installation nucléaire de base, comme nous en avons déjà 17 à Cadarache). Son directeur général est M. Kanamé Ikeda. Il vient s'installer pour au moins 5 ans à partir du 15 mars. Il aura autour de lui une équipe avec un directeur général adjoint principal, qui sera en même temps le chef du projet : ce sera un européen. Il est en cours de sélection (plus de 400 candidats). Il y aura d'autres directeurs adjoints : responsable administratif, responsable sûreté sécurité, etc. Il y aura un directeur par nationalité des participants. Ensuite, les postes seront publiés dans un certain nombre d'organisations dans tous les pays partenaires. Certains seront salariés de l'organisation internationale et d'autres seront mis à disposition par leur pays d'origine.

- **Les agences domestiques**

Les partenaires apporteront une grande partie de leur contribution en nature : matériel et personnel. Chacun constituera une agence domestique qui sera responsable de la fourniture de ses lots. L'agence domestique européenne sera installée à Barcelone. Elle n'est pas encore officiellement constituée, mais quelques personnes commencent déjà à s'installer à Barcelone.

- **L'agence ITER France**

La France s'est engagée à fournir à l'organisation internationale ITER plusieurs prestations : fournir un terrain viabilisé, accueillir l'équipe internationale (nous avons monté une cellule d'accueil à Cadarache pour faciliter les procédures administratives), canaliser la remontée des fonds des collectivités, du CEA et de l'Etat vers l'Europe puis vers l'organisation internationale ITER. Tels sont les rôles de l'agence ITER France.

### **Emmanuelle FRET, journaliste à *La Provence***

Est-il prévu sur Cadarache un centre d'information pédagogique sur la technologie ITER ?

### **Pascale AMENC-ANTONI**

Sur le site d'ITER, il est prévu un bâtiment consacré à l'information du public. A côté, sur un terrain du CEA, situé près de la sortie de l'autoroute, il sera construit une Cité de l'énergie et de l'environnement à vocation informative et pédagogique dans le cadre du pôle de compétitivité « cap énergie ».

### **M. CHATAIN, habitant de Vinon-sur-Verdon**

Premièrement, l'équipe de maîtrise d'ouvrage qui se trouvera à Cadarache représentera combien de personnes ?

Deuxièmement, peut-on espérer que le français restera la langue véhiculaire ?

Troisièmement, est-ce la même maîtrise d'ouvrage pour la viabilisation des terrains ?



**Pascale AMENC-ANTONI**

Pendant la construction, 500 personnes seront employées directement dans l'équipe internationale et 1 000 pendant la période d'exploitation. La montée en puissance sera progressive : nous pensons qu'ils seront 70 à 80 à la fin de l'année. A ces emplois directs, il faudra ajouter tous les emplois de sous-traitants.

La langue de travail d'ITER est l'anglais. Néanmoins, grâce à l'école, les enfants apprendront le français. Pour toutes les personnes qui arrivent, des cours de français sont mis en place par nous-mêmes et par le rectorat.

Le directeur général d'ITER International, M. Ikeda, parle français. Dans les fiches de poste qui sont déjà sorties, il est précisé « langue française appréciée ».

Pour les premiers travaux, notamment la viabilisation du terrain, le maître d'ouvrage est ITER France, puisque cela fait partie des engagements français.

La maîtrise d'ouvrage des aménagements routiers est assurée par le Conseil général des Bouches-du-Rhône. Il a délégué la maîtrise d'ouvrage à l'Etat (DDE).

Pour l'école internationale, le maître d'ouvrage est le Conseil régional, puisqu'il assure la totalité du financement de cette école (55 millions d'euros).

**Patrick LEGRAND**

Xavier Chanez demande : « Pourquoi le concours d'architecture est-il réservé aux seuls bâtiments annexes alors que le tokamak est le bâtiment le plus important ? Il est destiné à rester environ 50 ans en place et il sera vu par 40 000 personnes par jour. »

**Pascale AMENC-ANTONI**

Nous commençons par les bâtiments annexes (locaux de bureaux, cantines, service médical, bâtiment destiné à l'information du public), donc nous lançons le concours d'architecture pour les bâtiments annexes. Ensuite, je pense que l'organisation internationale lancera un concours d'architecture pour le tokamak.

Les travaux pour les bâtiments annexes commenceront aux alentours de fin 2006, début 2007. Je suis peut-être un peu optimiste mais il faut se fixer des objectifs ambitieux. Pour la construction de la machine elle-même, le premier coup de pioche est prévu pour 2009.

**Daniel MASSIMINO, Président du Comité d'intérêt du quartier de St Lazare à Manosque**

Je voudrais poser deux questions : une question technique et une question économique.

Une question technique. ITER sera une grosse boucle qui consommera beaucoup d'énergie. Les réseaux électriques de la région PACA seront-ils perturbés ? Faudra-t-il renforcer les lignes électriques ?

Une question économique. Quel est le pourcentage prévu pour l'énergie dans le budget de fonctionnement d'ITER ?

**Pascal GARIN, directeur adjoint agence ITER France**

ITER utilisera la ligne 400 kV qui vient de Tavel et qui est déjà utilisé pour Tore Supra. Cette ligne sera prolongée d'un ou deux kilomètres pour alimenter ITER. Nous bénéficions dans la vallée du Rhône d'une grande force électrique. RTE (réseau de transport d'électricité) a montré que l'impact des démarrages d'ITER conduisait à une variation de fréquence très faible, très inférieure à celles qui sont communément acceptés par le réseau électrique. Sur le site, il y aura une compensation de la puissance active générée par ITER qui sera gérée sur le site. ITER n'aura donc pas d'impact sur le réseau RTE d'après les calculs qui ont été faits par RTE lui-même.

**Michel CHATELIER, chef du département fusion à Cadarache**

ITER consommera plusieurs centaines de milliers d'euros d'électricité par an. La facture d'électricité représentera une part significative du budget de fonctionnement. Elle donnera lieu à la négociation d'un accord commercial avec le fournisseur d'électricité. Le coût de l'électricité en France est modéré : c'est l'un des arguments qui a plaidé en faveur de la France pour l'implantation d'ITER.

**Patrick LEGRAND**

Des compléments de réponse seront apportés par écrit.

**Barbara HARK, habitante de St Paul-lez-Durance**

Est-il prévu d'implanter de nouvelles antennes relais pour le téléphone ? Il ne faudrait pas qu'elles soient installées trop près du village.

**Pascal GARIN, directeur adjoint agence ITER France**

Les trois opérateurs, Bouygues, France Télécom et SFR, ont déjà des antennes implantées dans le secteur. Ils n'auront pas besoin d'installer d'autres antennes.

**Madame l'adjointe au maire de St Paul-lez-Durance**

Nous étions sur le point de concrétiser un projet de crèche à St Paul-lez-Durance et nous avons appris qu'une crèche de 300 places allait se faire pour ITER. Quid de notre projet ? Nos enfants auront-ils accès à la crèche ITER ?

**Pascale AMENC-ANTONI**

C'est un sujet auquel nous réfléchissons, mais rien n'est décidé. Nous avons recensé dans les salariés du CEA et des entreprises présentes sur le site les besoins éventuels : nous avons collecté 300 demandes.

**Mme MATTEI, une collaboratrice de Pascale AMENC-ANTONI**

Pour l'instant, nous n'en sommes qu'aux études liminaires. Nous n'avons pris aucune décision. Nous sommes preneurs de toutes les suggestions que vous pourriez faire à ce sujet.

**Pascale AMENC-ANTONI**

Nous ne voulons pas vous couper l'herbe sous le pied. Il n'est pas question de retarder un projet que vous auriez.

**Madame l'adjointe au maire de St Paul-lez-Durance**

Le 1<sup>er</sup> mars, nous avons rendez-vous en mairie avec une personne qui « ficelle » apparemment votre projet.

**Patrick LEGRAND**

Nous avons encore deux rendez-vous locaux dans la région : à Vinon-sur-Verdon le 6 avril et à Beaumont-de-Pertuis le 27 avril.

S'il n'y a plus de question, je vais lever la séance. Le débat public est un processus. Je ne suis pas un gentil organisateur. La CNDP et la CPDP sont là pour recueillir les avis, les propositions, les interrogations et les porter à la connaissance du maître d'ouvrage de façon un peu plus synthétique. Nous ne sommes pas seulement des gentils organisateurs mais aussi des porteurs d'interrogations. Tout ce qui s'est dit sera repris dans un rapport, qui sera validé par la CNDP et ensuite remis aux personnes publiques responsables du projet. J'ai encore une question. Je vous demande de faire court car tout le monde a envie de partir.

**De la salle**

J'aurais souhaité que le public puisse prendre connaissance du projet scientifique.

**Patrick LEGRAND**

Nous avons toute une série de réunions. Elles commenceront différemment, parce que je suis à peu près persuadé que Monsieur Imbert sera là pendant les 2 heures à Vinon ou ailleurs.

Pour prendre connaissance du projet, je vous invite à lire dossier. La prochaine fois, on présentera probablement la machine. Le débat public est un processus « itératif » comme disent certains. Merci à tous et à bientôt.