

# Portrait d'une élève atypique



/ PHOTO STÉPHANE DUCLET

À Manosque, Claude Chevalier, 78 ans de passion, joue de six instruments de musique! **P.7**

## CASTELLANE

# Le sous-préfet nommé en Guyane **P.12**

# La Provence

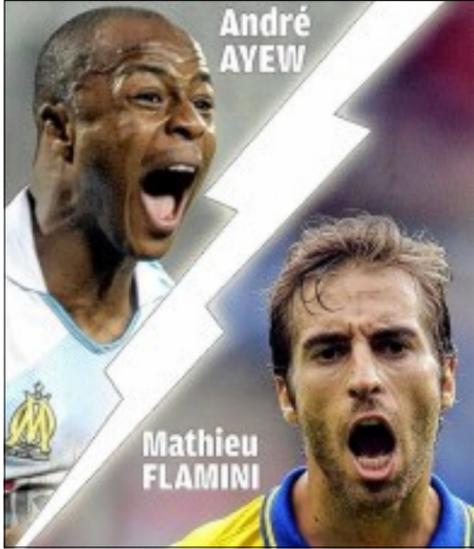
MERCREDI 18 SEPTEMBRE 2013

ALPES



laprovence.com / 1,00€

## FOOT (20 H 45)



André AIEW

Mathieu FLAMINI

## OM - Arsenal : le Vélodrome prêt pour le choc

3 pages spéciales

## CHÂTEAU-ARNOUX Le dossier Silpro devant le tribunal de commerce **P.10**

## SÉCURITÉ SOCIALE La Cour des comptes sonne (encore) l'alerte **P.11**



avec votre quotidien

0 20264 - 918 - 1,00 € - 0



CAHIER1 - N° 5940

\*Journal respectueux de l'environnement, 100% papier recyclé



# Du très lourd sur la route

L'itinéraire prévu pour les futurs convois hors norme d'Iter est actuellement mis à l'épreuve entre Berre-l'Étang et le site nucléaire de Cadarache. C'est ce monstre de 800 tonnes, doté de 352 pneus, qui est chargé de tester le trajet. / PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO **P.2**

Associez gastronomie et générosité



Participez au **Repas de gala** au profit de l'ADMR

à partir de 19 h  
23 septembre  
Salle des fêtes  
Piervert

Menu  
tout compris  
50 euros

Informations  
Réservations  
04 92 30 80 99

CCI ALPES  
DE-HAUTE-PROVENCE

operations.collectives@digne.cci.fr



## DIGNE-LES-BAINS L'ancien atelier des E<sup>ts</sup> Michel détruit par le feu

D'origine accidentelle, le sinistre a détruit l'ancien local de fabrication de cette entreprise dignoise de serrurerie installée depuis peu au Chaffaut. / PHOTO ÉRIC CAMOIN **P.5**

## LA PHRASE

"Ce soir, c'est la concrétisation d'un beau projet, pour lequel tout le monde s'est mobilisé. Désormais, il faut se projeter dans l'avenir."

JEAN-PAUL BONNETAIN, LE PRÉFET  
DE POLICE, QUELQUES MINUTES  
AVANT LE DÉPART DU CONVOI

## LE CONTEXTE

## Iter, un projet pharaonique

Le projet Iter, présenté comme l'une des plus grandes coopérations scientifiques au monde, veut démontrer la possibilité de produire de l'énergie nucléaire "propre" grâce à la fusion thermonucléaire, et non plus grâce à la fission. Le futur réacteur, de type "Tokamak" sera érigé sur le site de Cadarache, à Saint-Paul-lez-Durance. Pour cela, les membres de ce projet devront acheminer, depuis les quatre coins de la planète, les éléments qui serviront à construire ce fameux réacteur. Des composantes de dimensions assez exceptionnelles pour lesquelles les routes, depuis Berre-l'Étang jusqu'à Cadarache, ont été spécialement aménagées pour la circulation de ces convois de taille XXL. Depuis lundi soir et jusqu'à demain soir, l'intégralité du tracé est passée au crible pour valider les études réalisées en amont, notamment sur les "ouvrages d'art" réalisés pour l'occasion.



## LE CHIFFRE

784

Soit le poids total, en tonnes, du convoi qui est testé actuellement sur l'itinéraire. La remorque, à elle seule, pèse 172 tonnes et tracte plus de 350 blocs de béton, pesant 1,5 tonne chacun. Le tout, pour valider le passage des futurs convois (qui débiteront mi-2014 pour une durée de 5 ans) sur les ouvrages réalisés spécialement à cet effet, qui peuvent supporter jusqu'à 875 tonnes.

# Sur la longue route d'Iter

Le test grandeur nature de l'itinéraire aménagé jusqu'à Cadarache a débuté lundi soir à Berre. Plongée dans un défi majuscule

Et soudain, le monstre a rugi. Les 352 pneus ont commencé à bouger, les quelque 800 tonnes tractées par la remorque autopropulsée ont entamé leur lente progression vers leur destination finale, 104 kilomètres plus loin. Un départ en fanfare pour un test qui est au centre de toutes les attentions.

Pendant quatre nuits, l'itinéraire spécialement conçu pour les convois hors norme d'Iter est mis à l'épreuve depuis son point de départ de Berre-l'Étang jusqu'à Cadarache. Une opération qui a débuté lundi dans la ville de la pétrochimie, transformée l'espace d'une soirée en ville-départ de la route de la fusion...

## 20 H 30

Le convoi, en phase d'assemblage depuis deux jours et demi, trône au beau milieu d'un champ, non loin du cimetière Saint-Roch.

Et depuis le début de l'après-midi, les curieux s'attardent autour de cet objet roulant non identifié, prêt à prendre son envol vers d'autres cieux. Pas question pour les Berrois de loupier le clou du spectacle. "Cela fait plusieurs années que l'on entend parler du projet, que l'on voit les routes se construire, affirme Héloïse, venue en voisine avec ses deux enfants. On ne voulait pas rater ça."

## 21 H

Le moteur de la remorque vrombit une première fois. Les flashes commencent à crépiter, les badauds s'approchent de la machine, à la recherche de la



Un monstre de près de 800 tonnes, une vitesse de 5km/h. Un défi géant où le passage de chaque obstacle est calculé au millimètre avec des mesures de sécurité exceptionnelles. / PHOTOS GUILLAUME RUOPPOLO

meilleure place possible. Pour ce qui sera finalement un faux départ. Non loin de là, le Préfet de police, Jean-Paul Bonnetain, converse avec d'autres officiels. "C'est un vrai pari scientifique pour lequel tout le monde s'est mobilisé; ce soir, c'est une véritable concrétisation de ce projet", glisse-t-il en toute décontraction.

À quelques mètres seulement, les ingénieurs de Daher sont, eux, beaucoup plus sérieux. Rien n'est laissé au hasard. Kai Reinhard, le chauffeur

allemand qui aura l'honneur de prendre le premier relais, se voit délivrer les dernières consignes. "La difficulté est de maintenir une vitesse la plus régulière et la plus constante possible, sans jamais donner d'à-coups" explique-t-il.

## 21 H 30

Cette fois-ci, c'est vraiment parti. La remorque s'extirpe de son emplacement et avance à une vitesse de croisière de... 5 km/h. Ne manquant pas, dès

le premier virage, de faire une première victime, à savoir un panneau de signalisation qui n'avait pas été enlevé.

Pas de quoi, cependant, refroidir la ferveur du public sur le bord de la route, qui attend le passage de la remorque avec impatience. Dans une ambiance qui rappellerait presque une étape du Tour de France...

## 22 H 50

Première "difficulté" du trajet: le passage sur l'ouvrage d'art n°2, un pont situé face au



site pétrochimique du Moulins-Vieux. Le conducteur, guidé par des techniciens à pied, s'engouffre au centimètre près sur le pont. Pendant ce temps, les équipes du Centre d'étude techniques de l'équipement (Cete) Méditerranée, en place depuis de longues heures, sont prêtes à vérifier "le fléchissement infligé par le convoi au moment de son passage sur l'ouvrage", explique Catherine Roux, du Cete Med.

La remorque effectuera un aller-retour sur le pont avant de

reprandre son périple nocturne vers Lambesc. "Nous avons mesuré le gabarit aérien, tout est bon", assure Manuel Lledos, le coordinateur sécurité-environnement de Daher. Des mesures qui se poursuivront tout au long de la nuit, pour s'assurer que les futurs convois les plus imposants ne rencontrent aucun problème...

Brian ORSINI

Retrouvez les vidéos  
sur La Provence.com

## LE GROUPE DAHER EN PREMIERE LIGNE

## À Marignane, sa tour de contrôle surveille le monde

Réunir dans une seule pièce tout le savoir-faire de l'entreprise en matière de pilotage global; tel est le pari (réussi) du groupe marseillais Daher au dernier étage de l'un de ses nouveaux immeubles d'activités situés dans le Technoparc des Florides, à Marignane. Depuis cette "Control room", inaugurée officiellement lundi à l'occasion du lancement de la première campagne des essais routiers d'Iter, les experts logisticiens du groupe peuvent en effet surveiller en temps réel tous les flux logistiques et industriels dont ils ont la charge, à commencer par le transport exceptionnel des pièces de la future machine de fusion Tokamak. "Le but est d'automatiser ou semi-automatiser une partie des décisions, explique Vincent Chanron, directeur marketing du groupe. Pour cela, la Control room est interfacée avec tous les logiciels spécialisés du marché, eux-mêmes supervisés par un logiciel maison baptisé DageSCOPE".

Un outil précieux qui prend toute sa dimension dans le cadre du contrat Iter, l'un des plus importants et les plus prestigieux jamais décroché par la société phocéenne depuis sa création en 1863, pour un montant tenu secret mais qui s'élèverait à "plusieurs centaines de millions d'euros".

Responsable de toute la chaîne de transport depuis les usines de production des éléments d'Iter jusqu'au site de Cadarache, Daher doit en effet superviser les expéditions par voies routières, maritimes et aériennes de 34 pays fournisseurs, comprenant le transport, la manutention (chargement/déchargement), le stockage, les



Le déplacement du convoi est suivi mètre après mètre depuis ce poste de contrôle.

formalités douanières et l'assurance de près d'un million de colis. Parmi ceux-ci figurent les gigantesques HEL dont la masse roulante peut atteindre 800 tonnes et qui doivent impérativement emprunter l'itinéraire dédié, mais aussi les non moins volumineux CEL (environ 2 000 pièces) nécessitant des dispositions routières particulières et, enfin, les centaines de milliers de colis classiques transportés par conteneur, sans oublier quelque 300 obligations techniques contractuelles à respecter à la lettre. La "Control room" permet de détecter et identifier le moindre incident ou retard mais sur-

tout prendre au plus vite les mesures correctives appropriées afin que le client final ne soit pas pénalisé.

Concernant les derniers 104 kilomètres du trajet routier d'Iter, Daher a même développé un outil électronique spécifique dont sont équipés tous les techniciens de terrain en charge du convoi. Reliée à la "Control room", la particularité de cette tablette numérique baptisée "e-roadbook" est d'afficher en temps réel, à chaque arrivée sur un obstacle, la liste complète des instructions permettant de négocier au mieux ce dernier.

Philippe GALLINI

## LE VOLET SÉCURITÉ

## 140 gendarmes mobilisés chaque nuit

À convoi exceptionnel, mesures de sécurité exceptionnelles. Lundi soir, il suffisait de suivre l'impressionnant cortège de véhicules de gendarmerie pour comprendre l'importance du dispositif mis en place. Chaque nuit, ce sont ainsi 140 gendarmes qui sont mobilisés pour assurer la protection rapprochée du convoi, gérer les flux routiers, informer les automobilistes sur les itinéraires de contournement... Des motards de la Garde républicaine ont également été dépêchés pour l'occasion. Une opération éprouvante pour les hommes mais également pour les véhicules, obligés de suivre le convoi à très faible vitesse pendant de longues heures.

Pour permettre le passage sans encombre de ces engins, une société est en charge de démonter les panneaux de signalisation avant que le convoi n'arrive sur la zone. Et les axes routiers ne seront rouverts qu'une fois que ces panneaux auront été remis en place.

B.O.



Protection rapprochée du convoi, gestion des flux routiers, informations, les gendarmes sont mobilisés.