

PROJET DE  
CONSTRUCTION  
D'UNE CENTRALE  
DE VALORISATION  
ÉNERGÉTIQUE DE  
COMBUSTIBLES SOLIDES  
DE RÉCUPÉRATION (CSR)

## **SITE NOVACARB**

–  
LA MADELEINE  
LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY

## **CONCERTATION PRÉALABLE**

COMPTE-RENDU DE  
LA RÉUNION PUBLIQUE  
DE CLÔTURE

DU 28 OCTOBRE 2020



## Projet NOVASTEAM – Réunion de clôture du 28 octobre 2020

### Principaux enjeux autour du projet

Au terme de la concertation préalable, organisée autour du projet NOVASTEAM de construction d'une centrale de valorisation énergétique de combustibles solides de récupération (CSR) pour le site Novacarb de Laneuveville-devant-Nancy, une réunion publique de clôture s'est tenue le 28 octobre 2020.

A cette occasion, plusieurs interrogations et enjeux sont ressortis du temps d'échange avec les participants, souvent autour de thématiques déjà identifiées lors des précédents ateliers de concertation.

#### Sur l'opportunité du projet et le choix du CSR :

---

Une des premiers points abordés lors de la réunion a été celui de **l'origine des flux**, avec une **demande de transparence** de la part de plusieurs participants sur la question de **l'approvisionnement**, parfois liée à des inquiétudes soit sur l'importation de déchets, soit sur un possible recours à la déforestation (« *si vous ne les trouviez pas, qu'est-ce qu'on va brûler ? Est-ce qu'on ne va pas s'attaquer à nos forêts ?* »). Sur ce point, le maître d'ouvrage a rappelé que la provenance des déchets n'était pas confidentielle, et que le plan d'approvisionnement serait restreint au **périmètre territorial de la région Grand Est**, qui suffit à sécuriser l'approvisionnement du site dans le temps. Il a également précisé que la traçabilité des déchets de chaque camion serait contrôlée, comme le requiert la réglementation.

La réunion a aussi été l'occasion de revenir sur **les émissions de CO<sub>2</sub> issues du CSR**. Les ateliers avaient fait remonter des interrogations autour des **bénéfices réels du projet en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>**, du fait de la quantité supérieure de CSR qui sera demandée par rapport au charbon pour répondre aux besoins énergétiques de Novacarb. Ce point a été précisément expliqué et illustré, il a été confirmé que le CSR ne produira que 65 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, contre 130 000 pour le charbon, soit une **économie de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 50%**.

La question des **nuisances** a également été discutée, qu'il s'agisse de **nuisances olfactives ou sonores** :

- Sur la question des odeurs, le maître d'ouvrage a rappelé que le projet n'utiliserait que des déchets secs, sans odeur, et aucun déchet fermentescible (susceptible de se dégrader et donc d'émettre des odeurs).
- En ce qui concerne le bruit, les nuisances acoustiques ont été prise en compte dans le projet : insonorisation des équipements, réalisation d'une cartographie du bruit pour mesurer l'impact de la centrale, traitement de la question dans le cadre de la Commission de Suivi de Site (CSS),  
...

#### Sur le suivi du site :

---

Un des enjeux majeurs concernant le projet NOVASTEAM est celui des **rejets atmosphériques** et de leurs **impacts sanitaires**.

Le premier point de vigilance qui a été soulevé concerne le **contrôle des émissions de polluants atmosphériques**. Il a par exemple été demandé quelles sont les particules qui seront analysées, avec la crainte que des particules de métaux lourds ou de nouveaux produits toxiques soient rejetés sur le site sans aucun contrôle. Le maître d'ouvrage a assuré que la réglementation de nouvelles installations était plus stricte que celle pour le charbon, avec d'une part un abaissement des seuils autorisés pour certains polluants, et d'autre part la prise en compte de nouveaux paramètres à mesurer. Cela signifie que des traitements des fumées plus performants seront mis en place, permettant d'abaisser de 40 à 80% les émissions, sur l'ensemble des paramètres (CO<sub>2</sub>, chlore, soufre, métaux, ...).

Le second point de vigilance est celui de **l'accès à l'information**, en particulier de la **disponibilité des données de fonctionnement du site**. Le maître d'ouvrage a assuré que ces données seront partagées avec la CSS (si sa mise en place est validée par le Préfet), transmises à la DREAL selon les fréquences réglementaires et analysées et expliquées lors des CSS, notamment concernant le **suivi des émissions en continu**.

Sur ce point, il a également été décidé de faire une demande auprès de la Préfecture pour la **création d'une Commission de Suivi de Site (CSS)**, qui offrira un cadre de dialogue et de concertation pérenne pour échanger sur l'activité du site. Il reviendra au Préfet de définir le périmètre de cette CSS (NOVASTEAM / NOVAWOOD / NOVACARB...) ainsi que les membres qui la composent.

Il a également été demandé que les informations communiquées à la CSS soient transmises au **Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST)** pour information.

## Sur le transport :

---

La question des transports est celle qui a le plus mobilisé les participants lors de la réunion, qu'il s'agisse des riverains ou des maires des communes de Saint-Nicolas-de-Port et de Ville-en-Vermois. Le principal enjeu identifié a été celui du **flux supplémentaire de véhicules et de camions** que le projet implique, sur une route départementale (la RD112) déjà très empruntée.

Une des solutions qui a été ardemment défendue pour répondre à cette problématique est le **contournement ouest de Saint-Nicolas-de-Port**, qui permettrait de soulager les riverains exposés au flux de camions sur la RD112 et de réduire la dangerosité et l'accidentologie du passage à niveau ferroviaire. Comme l'a résumé le maire de Ville-en-Vermois, Jean-François Guillaume : *« la solution idéale serait de réaliser le fameux contournement que tout le monde souhaite depuis plus de 20 ans maintenant »*.

Bien que ce projet de contournement ne soit pas du champ de compétence du seul maître d'ouvrage, ce dernier s'est engagé à porter le sujet auprès des acteurs concernés (le Département de Meurthe-

et-Moselle, les élus locaux, la Métropole du Grand Nancy, la Direction Départementale des Territoires, etc.).

La réunion a également confirmé la mobilisation forte - déjà exprimée lors des ateliers - en faveur de la **création d'une voie privée**. Cette nouvelle voie privée reliant directement le site Novacarb à l'autoroute A33 permettrait de détourner une partie du flux de camions de la nationale RD112. Pour les intervenants, cette solution aurait aussi l'avantage de pouvoir se faire rapidement, en attendant le contournement.

Le maître d'ouvrage, qui avait dès le début proposé un projet de sortie directe à sens unique, a assuré que les différentes options de cette voie privée seront étudiées (y compris une voie à double sens demandée lors de la concertation) pour voir lesquelles sont compatibles avec le projet, notamment en termes de faisabilité technique et de coûts.

Plusieurs intervenants ont demandé une clarification de l'impact de la nouvelle centrale en termes de **flux de camions supplémentaire**. Sur ce point, alors que la nouvelle centrale ne devrait générer qu'environ 2,3% de trafic en plus sur la RD112, avec 60 passages supplémentaires de camions par jour (30 camions aller - 30 camions retour), le maître d'ouvrage a tenu à préciser que cette concertation préalable ne pourrait répondre à elle seule aux enjeux du trafic routier du territoire.

Enfin, un dernier enjeu identifié en matière de transport est celui du **choix des carburants** pour les camions. Le maître d'ouvrage a annoncé vouloir mettre en avant **le recours aux carburants alternatifs** dans le cahier des charges pour le choix des transporteurs.

## Réunion de clôture de la concertation préalable du projet NOVASTEAM

**Le mercredi 28 octobre 2020**

Édouard Cazamajour (animateur)

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Bonsoir à toutes et à tous. Je vous propose d'entamer cette réunion publique de clôture de la concertation. Nous sommes dans le cadre d'une concertation préalable, qui n'est pas une obligation mais qui a été faite par une volonté de la maîtrise d'ouvrage pour la construction d'une centrale de valorisation énergétique de CSR. Donc au programme de ce soir, on va essayer de terminer à 19h40/19h45 pour que tout le monde puisse aller voir le Président. S'il y a encore des questions qui restent et que des personnes veulent les poser et vraiment, parce que c'est important ils pourront rester là. Nous on reste encore un peu, mais pour que les autres puissent être libérés. Et sinon il y a toujours donc le site internet Novasteam.fr où vous pouvez jusqu'au 30 Octobre poser vos questions, et vous aurez des réponses du maître d'ouvrage. Le site internet restera encore après le 30 Octobre. Vous pourrez donc y télécharger l'ensemble des documents de la concertation, notamment tous les comptes rendus de cette soirée et aussi des soirées d'avant. Et pour ceux qui ont laissé leur adresse email, vous recevrez l'ensemble des documents sur votre email directement.

Je vais vous rappeler brièvement les étapes de la concertation, ensuite Frédéric Louis va vous présenter le projet. Je vous redonnerai les thématiques abordées durant la concertation, ce qui a émergé, ce que vous avez fait remonter comme questions. Monsieur le garant donnera son point de vue sur cette concertation et sur ce qui est remonté. Et puis la partie maîtrise d'ouvrage, donc Frédéric et Morgan vous donneront quelques pistes qu'ils ont retenues grâce à cette concertation. Nous vous remercions d'être là dans ces conditions et vu le calendrier spécifique.

Sur la concertation, en quelques chiffres : jusqu'à ce soir on avait 70 participants qui étaient venus physiquement. Grâce à vous, on va passer la barre des 100 participants, ce qui est intéressant pour cette concertation publique. Nous avons été six intervenants dont le garant à venir, pour ma part pour animer et puis les maîtres d'ouvrage pour vous présenter les informations liées au projet. Il y a eu 730 connexions sur le site novasteam.fr, 470 visites uniques et 1600 pages visitées. Le point intéressant sur ces pages visitées, c'est de dire que les personnes qui sont venues sur le site internet ont consulté jusqu'à 75% du contenu. Donc ce qu'il faut retenir c'est qu'il y a eu 470 visites avec du coup une vraie recherche d'information. Et ce n'est pas seulement juste un clic, pour juste voir la page et puis passer à autre chose.

Sur la deuxième partie de la concertation en chiffre, ça a été : 10 lieux ouverts au public, les mairies ; cinq campagnes d'information successives sur cinq semaines de concertation. Et on a pu le voir ce matin en venant en voiture, les affiches qui étaient sur les panneaux lumineux des mairies qui prévenaient de la réunion de ce soir. Quinze articles parus dans la presse locale et nationale, qui ont vraiment permis une information des personnes. Même les personnes qui n'auraient pas pu voir la campagne d'affichage extérieure ont pu être prévenus par les médias. 100 courriers personnalisés, envoyés aux acteurs du territoire. Donc là un ciblage des informations pour que les acteurs du territoire puissent connaître et avoir l'information de cette concertation. 1500 flyers. Et une exposition visible qui est à l'entrée de cette salle.

Frédéric Louis (NOVACARB)

Bonsoir à tous.

Je vais vous faire un rappel assez rapide du projet puisqu'on a eu l'occasion de le présenter plus longuement lors des autres réunions de concertation. La Soudière, qui a plus de 160 ans, produit du carbonate de sodium et du bicarbonate de sodium à partir de matières premières locales : le calcaire, à Pagny sur Meuse, et le sel qu'on vient extraire à Lenoncourt sur la concession de Lenoncourt. On couvre des marchés, on va dire de commodités, que vous retrouvez dans le quotidien, que ça soit dans la lessive en poudre, dans la levure chimique que vous utilisez pour faire de la pâtisserie, ou le bicarbonate qui est dans les comprimés effervescent de l'aspirine que vous pouvez prendre en cas de mal de tête. Voilà. On est 300, un peu plus de 300 salariés au niveau du site. Il y a 150 emplois de sous-traitants en moyenne, plus des emplois indirects au niveau du site. Cela fait à peu près, entre les emplois directs et indirects, un peu plus de 1300 personnes qui travaillent sur les activités de Novacarb.

Si on parle du projet : on a un procédé qui est très énergivore aujourd'hui, et ce projet Novasteam s'inscrit dans cette volonté de sortir du charbon, et dans un plan plus large d'enjeux industriels que sont la sécurisation de l'approvisionnement de nos matières premières. Ça a été le cas l'an dernier avec l'autorisation d'exploiter un nouveau panneau et d'ouvrir de nouvelles pistes salines à Lenoncourt, avec en parallèle également une autorisation d'exploiter qu'on avait eu en 2013 pour 30 ans, pour l'accès au calcaire à Pagny sur Meuse. Ça a été une étape importante l'an dernier. On est, et on va y revenir juste après, en phase de transition énergétique, pour sortir du charbon. Et avec comme enjeu ensuite de continuer à développer les activités de La Soudière en particulier, et donc de continuer les investissements qui avaient été fait les années passées. Donc on a à la fois un enjeu industriel, et puis ce projet évidemment s'inscrit dans un cadre de développement durable, et de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, et aux émissions, aux émissions de gaz à effet de serre, en particulier le CO2.

Notre transition énergétique, on l'a donc faite en deux étapes. Vous voyez il y a quatre barres sur le graphique. La première à gauche c'est historiquement le site qui n'utilisait que du charbon, plus un petit complément de gaz qui est une chaudière d'appoint et qui permet de poursuivre les activités du site en fournissant de la vapeur par gaz lors d'arrêts techniques de chaudière. On est aujourd'hui dans la configuration où on utilise nos deux lignes de cogénération gaz, on va dire 30% du temps pour produire de la vapeur au niveau du site. Donc on a déjà substitué une partie de notre charbon par du gaz via les unités de cogénération. Le projet Novawood, qui avait été validé l'an dernier lors d'un appel d'offres de l'Etat et pour lequel on démarre les travaux au mois de novembre. Travaux de génie civil. Les premiers travaux avec une mise en fonctionnement en 2022, mi-2022, ce qui va permettre d'effacer une part de ce charbon, donc c'est la troisième barre que vous voyez sur le graphique. Et le projet Novasteam, donc le projet qu'on présente aujourd'hui, en tous cas la conclusion de cette réunion de concertation, va permettre de substituer la dernière part de charbon qui restera pour finalement en sortir totalement à l'échéance début 2024, fin 2023. Vous voyez également deux petits pavés en haut qui s'appellent « efficacité énergétique ». C'est-à-dire qu'on ne se contente pas de remplacer un pour un en termes de consommation, mais que comme on l'a déjà fait par le passé, on poursuit nos programmes d'optimisation et d'amélioration de nos rendements énergétiques. Cela va de pair avec la substitution du charbon.

Dans ce projet, on est trois porteurs de projet, trois partenaires. Suez, qui va fournir la matière première ; le CSR, qui va la gérer, le préparer ; et Engie, qui va plutôt être sur la partie chaudière, chaufferie. Et puis Novacarb, le client, celui qui va utiliser en continu la vapeur produite par la centrale. Donc à la différence de Novawood où il y a une cogénération - production d'électricité et de vapeur basse pression - là on est sur de la production de vapeur 32 barres, qui va directement alimenter le procédé de La Soudière sans production d'électricité par ailleurs. Je te laisse la main Morgan.

Morgan Moriceau (SUEZ)

Quelques mots sur le CSR. Tout le monde effectivement n'était pas là aux précédentes réunions. Donc le CSR – Combustible Solide de Récupération, c'est un combustible qu'on va préparer à partir de déchets non dangereux, non inertes et non recyclables. Sur l'installation que l'on envisage de construire, il y aura une unité de préparation qui permettra de préparer les déchets types encombrants, ou les déchets des industries pour en faire un combustible homogène comme on peut le voir un petit peu sur l'image de gauche. Pour se donner un ordre de grandeur à l'échelle du territoire, à l'échelle de la France, l'objectif c'est d'ici 2025 de valoriser 1.5 millions de tonnes de CSR sachant qu'on part aujourd'hui de presque rien. Voilà. C'est une filière qui commence à se développer.

En termes de chiffres - on les avait déjà présentés la dernière fois mais si on devait faire une synthèse du projet Novasteam en six chiffres :

-D'une part c'est la sortie du charbon pour Novacarb, Frédéric l'a expliqué. C'est la dernière pierre, la dernière étape.

-C'est une quarantaine d'emplois directs créés pour l'exploitation de l'outil. Ça, c'est vraiment les emplois directs qui seront nécessaires à partir de fin 2023-début 2024 pour exploiter. On ne compte pas là-dedans tous les autres emplois induits sur le territoire, pour la logistique notamment.

-55, c'est la puissance en mégawatts de la chaudière CSR qui vient remplacer deux chaudières charbon actuelles.

-100 millions, c'est le coût de notre projet. C'est le travail qu'on est en train de faire en ce moment, trouver les financements adéquats pour boucler le financement de ce projet.

-50%, c'est la réduction du CO2 : en passant du charbon au CSR, on va réduire de 50% les émissions de CO2 pour la production d'énergie.

-140.000, c'est le tonnage de combustible qui sera nécessaire demain pour répondre aux besoins énergétiques de Novacarb.

Voilà donc en 6 grands chiffres le projet.

Edouard Cazamajour

Merci Frédéric. Merci Morgan.

Je vais maintenant m'employer à restituer ce que vous avez donné comme éléments lors de cette concertation. Il y a eu une première réunion publique, il y a eu des contributions sur les registres dans les mairies, il y a eu des contributions sur le site internet, il y a eu les ateliers du 8 Octobre. Et tous ces

éléments, on les a rassemblés, et il y a eu trois grandes thématiques qui ont émergées : le suivi du site, le transport, et pourquoi le CSR.

Je vais les passer une par une. L'enjeu c'est qu'après Monsieur le garant donne son avis. La maîtrise de l'ouvrage va vous donner les pistes de solutions, et à ce moment-là, par sujet, par piste de solution, il y aura questions et débat sur un temps de 10 minutes.

Sur le CSR, globalement la teneur des échanges qu'il y a eu était de connaître un peu quelle était la disponibilité du gisement, d'où ça venait, de quoi c'était composé : est-ce que ça produit aussi du CO2 ? D'où vont venir les déchets ? Ne risque-t-on pas d'avoir des déchets d'autres régions ? Et aussi, par exemple, est-ce qu'il y aura assez de gisement demain, dans le futur pour ce projet ? Voilà globalement tout ce qui est remonté. Vous voyez les guillemets, c'est des verbatim qu'on a copié/collé de phrases à vous, ou à d'autres personnes qui ont contribué à cette concertation si ce n'était pas vous.

Ensuite il y avait un deuxième point qui était sur le suivi du site. En termes d'information, de suivi, d'environnement, ce qui a émergé c'était de savoir s'il est envisageable de mettre à disposition du public les mesures en continue des analyseurs de fumées, par exemple ? Est-ce qu'une commission de suivi du site pourrait être créée ? Est-ce que ça peut être demandé ? Beaucoup de demandes sur comment ça fonctionne une commission de suivi du site ? Quel est le périmètre ? Est-ce que ça pourrait concerner l'ensemble du site Novacarb et pas que Novasteam par exemple ? Voilà sur le deuxième thème du suivi du site les éléments qui ont émergés.

Et puis le troisième thème était le transport, avec en réalité combien de camion supplémentaires Novasteam va amener sur le site. Il y avait des habitants de Ville-en-Vermois qui étaient là et qui ont dit, justement sur la RD112 : « nous on est contre à ce qu'il y ait plus de camions sur la RD112 ». Il y avait : est-ce que la piste de camions fonctionnants aux énergies vertes, ou au GPL allait être étudiée ? Est-ce qu'il n'y aurait pas la possibilité d'avoir des trains ? Des péniches ? Donc tout ce qui est aussi mobilité et transports alternatifs sont les éléments qui ont composé cette grande thématique transport lors de la concertation.

Bernard Christen (Garant de la concertation)

Ça fonctionne ? Très bien. Oui bonsoir à tous. Je vais essayer d'être bref pour qu'on puisse tenir l'horaire un peu raccourci. Donc je rappelle mon rôle de garant : je suis nommé par la Commission Nationale du Débat Public, qui a pour mission de superviser ces concertations et de veiller à leur qualité. Leur qualité parce que l'information du public est bien faite pour que les gens sachent qu'elle existe, la concertation, qu'elle soit bien faite cette information pour que les gens aient sur le projet les informations les plus riches possibles. Ensuite veiller à ce que la qualité des débats soit au rendez-vous, que l'organisation des débats soit bien menée, pour que les débats puissent aller au fond des choses. Ça c'est mon premier rôle, de travailler à la fois avec le maître d'ouvrage pour que ça soit le cas, et de travailler avec les participants, d'être disponible pour les participants pour faire remonter les choses, pour essayer de réguler et d'arriver à la meilleure qualité possible de la concertation. A ce jour, je pense qu'on peut dire, il me semble des retours des uns et des autres, c'est que la qualité était au rendez-vous, que l'information a fonctionné. Les chiffres en attestent. Mais au-delà des chiffres, je pense les différents retours. Dans mon bilan je pense que j'ai de la matière pour essayer d'intéresser, je pense le dire assez positif sur cette concertation, donc qui n'est pas finie encore. Donc ça c'était le premier point, d'aider à tout cela.



Maintenant mon rôle va être de faire le bilan. C'est un document, j'ai un mois pour le faire. J'espère le faire un peu plus vite. Mais il vous sera, comme l'a dit Monsieur tout à l'heure, adressé à tous les gens qui ont laissé leur adresse mail. Quand mon bilan sera fait : il sera disponible sur le site internet, et il sera adressé à tout le monde. Et au même titre, une fois que mon bilan est fait, le maître d'ouvrage a un mois pour amener ses réponses à mon bilan. Ces réponses aussi seront disponibles sur internet, mais en même temps il sera adressé en direct à tous les gens qui ont laissés leur adresse. Je voudrais insister encore : il y aura ce soir, après ma parole, un temps d'échange sur chaque point. Donc c'est encore le moment de continuer à enrichir les choses. Et comme a dit Monsieur tout à l'heure, jusqu'au 30 au soir, minuit. Le site internet permet encore d'emmener des questions, des contributions. Donc il y a encore deux jours pour enrichir les choses, et bien sûr dans la discussion qui va suivre. Voilà à peu près ce que je voulais dire. Et je pense qu'il est raisonnable d'enchaîner tout de suite sur la suite. Merci.

Edouard Cazamajour

Merci. Merci beaucoup. Donc on va attaquer les premières réponses du maître d'ouvrage suite aux thématiques. Elles vont être abordées par thématiques. La première va être sur le CSR.

Morgan Moriceau

Effectivement sur le premier sujet qui était l'atelier sur l'opportunité du projet et donc le choix du CSR. Vous nous avez interrogés sur l'origine des flux, sur le fait qu'il pouvait éventuellement y avoir des importations éventuellement de déchets. Nous aujourd'hui, ce qu'on tient à préciser et sur ce quoi on va s'engager, qui sera traduit dans le dossier administratif qu'on transmettra à l'autorité publique, c'est que notre plan d'approvisionnement sera bien restreint sur un périmètre relativement territorial, à savoir la région Grand-Est. Ça c'est le premier point. Sur le choix du CSR, vous nous avez aussi interrogé sur la partie CO2, parce qu'on parle beaucoup dans ce projet de transition énergétique et de baisse du CO2. Et donc il y avait des questions sur finalement le fait que le CSR produisait aussi du CO2. Donc on va faire juste un petit focus, si vous voulez bien charger la diapo ? Non !

Voilà sur le bilan CO2 du projet, parce qu'effectivement vous aviez compris et notamment on va y revenir après avec la question du transport, qu'on avait besoin d'une plus grande quantité de CSR pour produire la même énergie qu'avec le charbon. Et donc il pouvait persister un doute, ou du moins il y avait des questions qui avaient émergées à ce titre-là sur le fait que le projet pouvait générer des économies de CO2. Donc on a repris ici quelques chiffres pour bien traduire les choses : le projet c'est à peu près 370.000 mégawattheures d'énergie. C'est ce qu'on souhaite produire avec la chaufferie qu'on va construire. Et donc si on compare les chiffres qu'on a ici, avec le charbon 370.000 mégawattheures, avec le CSR également. Par contre on n'avait besoin que de 65.000 tonnes de charbon parce qu'il a un pouvoir calorifique important, il a une capacité importante à produire de l'énergie. Alors qu'avec le CSR, qui a un pouvoir calorifique un petit peu plus bas et une densité plus faible, il y a besoin d'une quantité plus importante, donc 140.000 tonnes de CSR. Ce sont les chiffres sur lesquels on a communiqué. Et en conclusion par rapport au taux d'émission de CO2 par combustible, on arrive à la conclusion que vous avez en bas, qui est reprise ici, c'est que le charbon va produire 130.000 tonnes de CO2 à l'année, alors que le CSR n'en produira que 65.000. Donc on est bien dans un projet qui permet une économie de CO2 de l'ordre de 50%. Voilà les chiffres qui traduisent précisément les échanges qu'on a pu avoir sur le périmètre et sur la taille du projet. Là qu'on revienne à la diapo précédente.

Et concernant le choix du CSR vous nous avez aussi questionnés sur les nuisances que ça pouvait occasionner en termes d'odeurs. Là aussi on tient à être clair sur le sujet. Ça sera transcrit dans l'arrêté d'exploité qui nous sera transmis et que la DREAL validera, à savoir un plan d'approvisionnement qui ne prévoit aucun déchet fermentescible, donc des déchets qui ont un potentiel à se dégrader donc à produire de l'odeur. Donc il n'y a absolument pas d'inquiétude à avoir sur ce sujet-là : Les déchets qui seront utilisés pour produire le CSR ce ne sont pas des déchets fermentescibles, ce sont bien des déchets secs.

Edouard Cazamajour

Merci Morgan. Voilà les premières réponses de la maîtrise d'ouvrage sur la thématique du pourquoi ce choix du CSR. Est-ce que vous avez quelques questions sur cette thématique-là du choix du CSR ? Après on va travailler sur le suivi du site et le transport. Monsieur, c'est sur le CSR du coup votre question ? Attendez juste, comme la première réunion on enregistre aussi ce qui est dit.

Edouard Cazamajour

Bonjour monsieur.

C'est vrai que vous parlez beaucoup du CO2, mais le charbon il a deux principales nuisances : c'est beaucoup de particules et de CO2. Par contre le CSR, ce sont des produits qui sont tous divers et variés, donc il peut y avoir des métaux lourds, il peut y avoir d'autres produits, d'autres particules qui sont plus ou moins toxiques. Moi j'attends des réponses par rapport à ça : Quelles sont les autres particules qui seront analysées dans votre cadre, et quelles sont les particules qui risquent de...

Edouard Cazamajour

C'est sur une question sur la santé des personnes, le suivi des rejets atmosphériques.

Edouard Cazamajour

Donc je vous propose de garder cette question puisque ça va être traité dans la deuxième thématique. Est-ce que donc sur le choix du CSR... Madame ?

On a beaucoup parlé de l'approvisionnement. Vous avez redit que c'est un plan territorial pour l'approvisionnement. Mais 140.000 tonnes, on l'avait déjà dit, ça ne se trouve pas comme ça. Je crois que c'est ce qui est enterré par an à Lesménils. Vous dites que c'est sous contrôle, que vous ne pouvez rien nous dire parce que commercialement - je crois qu'il y avait une réponse comme ça - enfin on ne peut pas nous dire les provenances. Mais on aimerait bien quand même qu'il y ait une transparence là-dessus. Comme on avait parlé du suivi des fumées : est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un suivi des provenances de cet approvisionnement parce qu'on a quand même peur qu'après, si vous ne les trouviez pas, qu'est-ce qu'on va brûler ? Est-ce qu'on ne va pas s'attaquer à nos forêts puisque c'est compatible ? Voilà.

Edouard Cazamajour

Merci madame. Est-ce qu'il y a une autre question sur la même thématique ? Sur le transport ? Ça sera après monsieur. Ok. Morgan.

Morgan Moriceau

Alors sur la provenance, non il n'y a rien de confidentiel. Ce qui me semble avoir été indiqué à la première réunion probablement, c'est qu'aujourd'hui ce sont des tonnages qui vont dans des centres d'enfouissement, donc essentiellement en Lorraine : Pagny sur Meuse, Lesménils, Lenoncourt, pas Lenoncourt excusez-moi, Villoncourt. Tout un tas d'installations de stockages de déchets que Suez aujourd'hui exploite. Ce sont des déchets qui viendront de ces exutoires là aujourd'hui. Après je ne sais pas vous dire le nom du producteur. Vous imaginez bien, 140.000 tonnes c'est une quantité importante de producteurs, de déchets.

Sur la question de la traçabilité et d'où ça vient – on va aussi en parler un peu dans le sujet d'après -, il faut savoir qu'on sera contrôlé tous les ans. C'est-à-dire que chaque camion qui passe le pont bascule est suivi, qu'il doit justifier sa provenance. Il y a des bordereaux de suivi déchets, ce qu'on appelle des BSD, qui expliquent d'où vient le véhicule et qui permettent de s'assurer que l'origine des flux est conforme à ce à quoi on s'est engagé. Nous, on a fait le choix de se limiter à la région Grand-Est. On aurait tout à fait pu engager la même démarche en ayant un périmètre beaucoup plus large. Rien ne nous l'interdit. C'est plus dans la philosophie du projet qu'on a voulu être restreint sur ce périmètre et surtout parce qu'on savait qu'on avait la capacité de la faire dans le périmètre. Le chiffre que j'avais dû donner aussi à une autre occasion, c'est qu'on parle de 140.000 tonnes. Il faut imaginer que c'est sur la base d'un gisement aujourd'hui qu'on maîtrise, qu'on traite tous les ans de 500.000 tonnes dans ces centres de stockages. Donc ce n'est finalement que 30% de ce gisement qui va en stockage et qui est censé trouver de nouvelles voies. Donc sur la sécurisation dans le temps on n'est pas inquiets, sur la provenance. On s'est limité à ce territoire parce qu'on sait que ces gisements existent. Si on n'avait pas eu ces gisements, on aurait vu plus large. Mais on considère qu'on n'a pas besoin et que ça permet de réduire aussi, eh bien les distances et le coût. Parce que ça a un coût quand on fait venir des déchets de plus loin. J'espère que je réponds à la question.

Edouard Cazamajour

On répond, du coup, on passe au suivi du site quand il sera actif et comme ça on répondra à la question de monsieur. Donc la deuxième grande thématique qui avait émergé donc c'était le suivi du site lorsqu'il sera en exploitation, lorsqu'il sera là.

Morgan Moriceau

Effectivement et donc on a eu de nombreux échanges là-dessus. Egalement des questions qui sont remontées via le site internet, afin de savoir ce qu'on envisageait pour permettre à tout un chacun de savoir comment allait fonctionner le site demain et donc répondre éventuellement à des questions telles quelles ont été posées par madame sur l'origine des déchets. Nous, on en a parlé effectivement à posteriori et on comprend les questions. C'est des démarches qu'on engage aussi sur d'autres types d'installations. Et voilà ce qu'on voulait vous dire aujourd'hui, c'est qu'on a bien entendu tout ça et on comprend les questions. Et donc on sera favorable, enfin on est favorable à la création de ce qu'on appelle une CSS, une commission de suivi de site. On y sera favorable et on en fera la demande auprès de la préfecture. Alors on ne peut pas nous-mêmes, ce n'est pas nous qui pouvons la créer. C'est le préfet qui décide de la mettre en place et qui décide des personnes et des associations et des mairies qui y participent. Donc ça sera à lui de décider également du périmètre de cette concertation. Mais à partir du moment si vous voulez où nous on exprime le souhait et ça fera écho à cette concertation, à

partir du moment où nous on exprime le souhait que cette CSS soit créé, dans l'absolu il n'y a pas de raisons qu'il aille contre cette décision. Et forcément ça va dans le bon sens. Donc je pense que cette demande sera satisfaite. Et donc nous voilà, au titre de Novasteam et il définira lui-même le périmètre, à savoir s'il faut intégrer également l'activité de Novacarb telle qu'elle existe aujourd'hui. Et également le périmètre de Novawood donc la chaudière biomasse qui verra le jour prochainement. Sachant que ce n'était pas forcément un sujet qui avait été décidé à l'époque de Novawood. Donc à ce stade effectivement il n'en existe pas pour Novawood, mais peut-être que le sujet Novasteam permettra de l'envisager différemment.

Ensuite sur les données de fonctionnement du site, vous nous aviez effectivement interrogés sur la disponibilité des informations. Donc bien évidemment ces données elles seront rendus disponibles, et elles seront rendus disponibles notamment dans le cadre de cette CSS, avec un niveau de détail qui correspondra à ce que nous demandera la préfecture. Mais on y retrouvera notamment la demande qui a été faite d'avoir les suivis des émissions en continu, parce que je ne l'ai précisé mais bien entendu, enfin on n'est pas re-rentre dans le détail du projet mais il y a des analyseurs en continu sur les fumées, comme il y en a aujourd'hui sur le charbon. Donc ces données de fonctionnement seront bien entendu disponibles et puis, elles seront d'ailleurs même analysées et expliquées, à la fois par nous et par les autorités, la DREAL en l'occurrence.

Et concernant les niveaux d'émissions, ça fait un peu écho à la question de monsieur de tout à l'heure. Ce qu'on indiquait la première fois et ce qu'on retrouve également dans le dossier de concertation où on détaille effectivement les différents types de polluants, ce qu'il faut comprendre, c'est que demain on aura des contraintes de rejets atmosphériques, la cheminée donc, qui seront beaucoup plus strictes que ceux qui sont appliqués aujourd'hui. Et sur l'ensemble des paramètres. On ne parle pas juste du CO<sub>2</sub>, parce que là on a fait un focus sur le CO<sub>2</sub>, c'est le sujet majeur. Mais ça concerne tous les autres paramètres. C'est-à-dire ça concerne également le chlore, ça concerne le soufre, ça concerne les métaux. Vous invoquiez les métaux : on a des obligations qui sont celles notamment d'appliquer ce qu'on appelle les MTD, donc ce sont les meilleures techniques disponibles. Donc ça c'est des choses, je ne sais pas si la personne est dans la salle, mais il y a une personne qui nous a posé une question à ce titre-là la semaine dernière, donc on y a répondu sur le site. Mais donc on aura à mettre en place un traitement des fumées qui est des plus performants. Et qui permettra donc d'abaisser de 40 à 80% si vous voulez l'ensemble des seuils qui sont appliqués aujourd'hui au charbon. D'accord. Vous prenez par exemple l'exemple des poussières. Aujourd'hui les poussières c'est quoi ? Aujourd'hui ils ont un seuil d'émission de poussières qui est de 25 milligrammes. Demain avec le CSR ça ne sera plus que 5. Donc vous faites le calcul. Et c'est ça pour l'ensemble des paramètres. Voilà. En fait si vous voulez c'est la réglementation du charbon qui est historique et qui est moins stricte que les nouvelles installations tout simplement. Donc voilà ce que je pouvais dire sur le suivi du site. Et donc je vous invite à réagir s'il y a des...

Edouard Cazamajour

On a une question, là sur le suivi du site en attendant la partie transport qui va être juste après.

Oui en ce qui concerne donc le comité de suivi du site, j'aurais voulu savoir si vous avez une obligation d'avoir ce suivi au niveau du CODERST. Le CODERST étant une instance préfectorale qui regroupe à la fois des élus, à la fois des représentants des associations à but environnemental et les administratifs en charge du dossier. Donc j'aurais voulu savoir si vous avez cette obligation-là dans le cadre de ce

projet ? Ça c'est ma première question. Et la deuxième question qui va un petit peu avec : si ce n'est pas le cas est-ce qu'au niveau de ce comité de suivi vous pouvez envoyer pour information à l'ensemble des membres du CODERST donc ce suivi ?

Morgan Moriceau

Alors on n'a pas l'obligation effectivement de créer cette CSS. C'est pour ça qu'aujourd'hui on s'engage à le faire parce que ce n'était pas... Comment ? Oui, oui, effectivement on s'engage à le proposer. On ne peut pas l'imposer. Encore une fois c'est le préfet qui l'encadre et qui définit les participants. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, il n'y a aucune raison qu'il ne le fasse pas. Et après pour votre deuxième question sur l'envoi des éléments aux membres du CODERST ? Donc si toutefois cette CSS ne pouvait pas être créée ? Alors écoutez je ne sais pas répondre à cette question.

Je crois que la question de monsieur c'était de dire est-ce que le projet est soumis au CODERST ? C'est bien ça ?

Oui le projet a été soumis au CODERST dans sa conception. Mais ma question était de savoir si dans le suivi du projet il est soumis régulièrement au CODERST. A priori vous me dites que non, ce n'est pas une obligation. Et dans ce cas-là je pense qu'il serait bien que systématiquement vous envoyez aux membres du CODERST ce suivi pour information. Eventuellement si vous, vous ne pouvez pas le faire, je pense que les collectivités qui sont voisines du site pourraient aussi faire une demande au niveau du préfet.

Morgan Moriceau

Comment ? En tous cas ce qui est certain c'est que les données sont transmises mensuellement à la DREAL en l'occurrence. Ça, c'est le cadre réglementaire. Toutes ces données sont effectivement bien transmises. Après, je ne sais pas vous, je ne sais pas m'engager là maintenant à dire à quel périmètre elles peuvent être disponibles. Par contre c'est un point qu'on va noter et qu'on pourra reprendre. Parce que vous l'avez compris, il y a deux nouvelles étapes. Il y aura monsieur Christen qui aura à mettre son bilan, et puis nous d'ici la fin de l'année un rapport définitif. Donc on aura le temps d'ici là. Mais dans l'absolu j'ai envie de vous dire on est favorable à l'idée d'être transparent donc je ne vois pas comme ça de difficulté à l'idée de partager plus large.

Edouard Cazamajour

on note ce point. Est-ce qu'il y en a un autre ?

Oui je voudrais tout simplement insister sur les rejets des niveaux d'émissions, poussières, etc... Alors certes il y a une amélioration notable sur beaucoup de - je ne sais pas comment on peut appeler ça, de paramètres. Mais je voulais quand même souligner, je l'ai déjà fait en atelier mais bon c'est tout, ça a été balayé, je voudrais quand même signaler qu'en plus des rejets qui existaient avant, on en a des nouveaux, de l'ammoniacque notamment, des dioxines, furane, PCB, etc... qui sont quand même extrêmement toxiques. Alors à des doses qui paraissent infinitésimale d'après votre tableau, mais qui pour le citoyen lambda qui vit à proximité de vos établissements sont inconnus. Je ne vois pas comment on peut savoir dans l'avenir ce qu'on va respirer quotidiennement.

Morgan Moriceau

En fait la réponse, alors peut-être que c'est mal formulé dans le document mais c'est simplement qu'aujourd'hui si c'est mis « non concerné », ça veut dire que c'est non mesuré en réalité. C'est-à-dire, comme je l'expliquais sur les seuils qui sont plus stricts aujourd'hui, l'ensemble de la réglementation est plus stricte. Ce qui fait que les seuils, si vous voulez, ils ont été abaissés, donc de 50 à 80% comme je l'évoquais tout à l'heure. Et également le nombre de paramètres mesurés est également plus fort. Je reprends l'exemple des dioxines, furane et PCB, ce n'est pas qu'il n'y en a pas aujourd'hui c'est simplement qu'aujourd'hui on ne mesure que... Vous avez le document : la ligne du dessus, dioxine, furane, et en fait la réglementation aujourd'hui nous impose de mesurer dioxine, furane + PCB. Et peut-être que dans 10 ans on nous imposera dioxine, furane + PCB + autre chose. Mais pour autant les choses, enfin les particules, si toutefois il y en avait, elles ne sont pas apparues du jour au lendemain si vous voulez, c'est simplement qu'on mesure de plus en plus et donc forcément on a de plus en plus de choses à contrôler. Voilà. Donc ce n'est pas des nouveaux polluants qui arrivent. Mais c'est juste qu'on mesure plus de choses. On nous impose plus de mesures.

Edouard Cazamajour

Monsieur. Une question sur le suivi du site.

Oui bonsoir. Ma question est la suivante. Novacarb fonctionne 24h/24h, Novawood et Novasteam aussi je pense. Est-ce que ça va générer des nuisances sonores ? Parce qu'actuellement il y a par période quand même des nuisances sonores, des lâchés de vapeur importants qui font un bruit terrible. Et puis peut-être d'autres choses également. Je voulais savoir s'il y avait des nuisances sonores qui seront générées lors de ces combustions et autres.

Frédéric Louis

Sur le petit point sur les émergences qu'il peut y avoir sur les lâchés de vapeur : Ça c'est typique d'un calage d'un équipement dans l'usine. C'est la réaction normale du procédé. La vapeur qui est produite, à un moment donné le temps d'arrêter la chaudière, il faut la mettre au toit. Donc ça j'entends bien, ce sont des incidents, on va dire ponctuels, qui peuvent survenir. Ensuite sur la partie nuisances sonores liés aux deux centrales, donc là on parle plus spécifiquement de Novasteam. Tu pourras peut-être en donner le détail. Les installations vont être conçues pour justement prendre en compte la partie sonore. Il faut savoir qu'il y a des mesures qui ont été faites déjà, un point zéro sur, entre guillemets, le bruit. Une cartographie du bruit que ça soit au niveau du site, ou au niveau entre guillemets de l'endroit où sera construite la centrale. De la même manière à l'issue de la construction, il y aura également des mesures pour montrer si effectivement il y a une augmentation des nuisances sonores sachant que dans la conception ça sera pris en compte. Enfin au niveau insonorisation des équipements...

Morgan Moriceau

Oui peut-être et effectivement à la base ce ne sont pas des équipements bruyants. Enfin on est sur une chaudière, effectivement ça ne fait pas de bruit. Il n'y a pas de raison d'avoir de bruit. Sur la prépa, il y a quelques équipements et donc du coup-là c'est un bâtiment qui est fermé. Et si toutefois il y a des équipements qui font du bruit, effectivement la conception prévoit, le point zéro, on l'a fait effectivement récemment, pour définir le niveau de bruit à date. Et derrière il y a des campagnes qui

sont aussi reprises, qui seront aussi communiquées dans le cadre de la CSS. Puisque l'objet de la CSS ce n'est pas uniquement de regarder les rejets atmosphériques, mais c'est tout, c'est aussi de recueillir les éventuelles plaintes et de les analyser, et de se dire : voilà les difficultés rencontrées par le site. Et notamment aussi regarder l'application, la réglementation en termes de bruits, d'odeurs et de l'ensemble des nuisances.

Edouard Cazamajour

Eh bien écoutez s'il n'y a plus de questions sur cette partie-là, je vous propose d'attaquer la dernière partie sur le transport.

Frédéric Louis

Sur la partie transport, il y a eu de nombreux échanges. Déjà que ça soit la première réunion et puis lors des ateliers. Donc comme on l'a dit, substituer du charbon par du CSR va générer des camions supplémentaires, du fait comme l'expliquait Morgan d'un pouvoir calorifique plus faible et d'une densité plus faible. Donc si on donne des chiffres - on les avait donnés la dernière fois - on va augmenter de 30 camions. Si on fait un aller/retour, ça fait 60 camions supplémentaires pour amener à un flux total du site, si je ne dis pas de bêtises, de l'ordre de 330 rotations, donc aller/retour de camions au niveau de l'approvisionnement du site. Comme vous l'avez exprimé dès la première réunion, on envisage de faire une voie privée pour détourner une partie du flux. Initialement on avait en tête de le faire au sens unique, de faire comme une boucle en termes de flux des camions. C'est-à-dire arriver par la D112 et puis ressortir par l'autre côté jusqu'à atterrir à la bretelle d'autoroute par le rond-point de St Nicolas. Lors des échanges vous avez dit : si vous faites à sens unique pourquoi vous ne pourriez pas étudier une voie qui est à double sens ? On a entendu, ça fera partie des scénarios qu'on étudiera. C'est-à-dire voie unique, voie double sens et de voir les faisabilités techniques, l'impact aussi coûts, parce que forcément ça aura un coût. Donc voir effectivement si c'est compatible avec le projet. En tous cas ça va être étudiés, les différents scénarios possibles pour cette voie. Pour rappel, en termes de flux, le flux actuel de véhicules pour l'usine ça représente à peu près 10% du flux de camions et de véhicules qui circulent sur la départementale 112. Donc même avec notre voie privée, qu'elle soit à sens unique ou à double sens, on ne résoudra pas les problématiques qui ont été évoquées du bruit, des nuisances liées à la circulation en Ville-en-Vermois. Mais en tous cas on en traitera une partie. On va dire que le projet qui pourrait résoudre de manière plus importante ces problématiques de flux routiers, c'est le contournement, le fameux contournement de St Nicolas de Port. Donc quel que soit les cas, que ça soit voie privée sur laquelle nous on va faire nos études et puis une potentielle réactivation du projet de contournement ça devra évidemment être fait en partenariat avec le Conseil Départemental, les élus concernés, le Grand Nancy qui potentiellement sur une partie est concerné et puis la DDT. Ça c'est un travail dans tous les cas qu'on va engager très, très, très prochainement.

Et puis sur le choix des carburants, le type d'énergie utilisée par les camions, on essaiera de privilégier les transporteurs qui utilisent des carburants alternatifs. Après évidemment il faudra qu'on regarde comment, l'équilibre économique. Je pense que c'est quelque chose qui aujourd'hui se fait de plus en plus sans qu'il y ait de surcoûts hyper importants. Le tout c'est de trouver les transporteurs qui soient capable... Alors là tu peux peut-être... Tu as des éléments là-dessus ? Pas plus que moi. Voilà. Mais en tous cas c'est un point qu'on prend. C'est-à-dire que dans les consultations des transporteurs pour le CSR c'est un des points qu'on mettra en avant dans les cahiers des charges. Voilà le résumé de ce qu'on

peut vous dire à la date, sur les problématiques de transport. En tous cas ce qu'on a échangé lors des ateliers. Est-ce que vous avez des questions, des compléments d'information... ?

Luc Binsinger

Luc Binsinger, maire de St Nicolas de Port. Je me suis permis de prendre quelques notes parce que nous apporterons dès demain, avant le 30, une contribution écrite et qui reprendra évidemment plus en détails le message que St Nicolas de Port a à faire passer ce soir. Tout d'abord en précisant que depuis bientôt 20 ans, le temps passe vite, que je suis maire, la ville de St Nicolas de Port a toujours soutenu, accompagné les différentes enquêtes publiques qui ont pu germer ici ou là, par les trois industriels du secteur, mais pas le seul. Vos deux confrères également. On a toujours souhaité apporter une contribution active et exclusivement positive, ne serait-ce que pour préserver l'impact industriel fort et l'emploi du sud Meurthe et Moselle. La ville de St Nicolas de Port salue donc évidemment ce projet qui est à la fois important, ambitieux et vertueux. Il est vertueux parce qu'il réalise à lui seul 25% de l'objectif de réduction de traitement des déchets par stockage sur le Grand-Est. Il est vertueux aussi parce qu'il contribue efficacement à la stabilisation du coût énergétique. Il est ambitieux parce qu'il pérennise l'activité industrielle, ou il va contribuer à pérenniser et à développer l'activité industrielle. Il est ambitieux car c'est un projet de près de 100.000 millions d'euros. Tout investissement n'est jamais neutre évidemment sur un territoire comme le nôtre. Le bassin salifère en a évidemment besoin. Il est vertueux. Il est ambitieux et il est aussi important pour notre territoire car avec un projet similaire à Dombasle, il faut pouvoir se dire les choses, notre communauté de communes absorberait demain près de 50% de l'objectif de réduction du traitement des déchets de stockage pour tout le Grand-Est. Ce n'est pas neutre. Ce n'est pas neutre.

Important enfin et surtout par rapport à l'intervention et à la thématique transport. Important pour notre territoire à condition d'en limiter les impacts négatifs et de réaliser enfin le contournement ouest de St Nicolas de Port, permettant de soulager évidemment les habitants de Ville-en-Vermois - J'en salue mon collègue Jean-François Guillaume -, permettant de soulager les habitants évidemment de St Nicolas de Port et d'en finir avec la dangerosité du passage à niveau route, car réaliser une voie privée qu'on peut lire dans les lignes, dans les interlignes, permettant les aller/retour de près de 150 camions. On parle de 120, de 160 camions par jour avec une prise sur un carrefour à feux avant l'intersection de la A33, en omettant qui plus est les 10.000 tonnes de sel par jour en période hivernale des salins du midi, ce qui représente plus de 400 camions/jour serait de la pure inconscience. C'est l'occasion ultime... C'est l'occasion ultime. Je parlais tout à l'heure d'alignement de planètes pour le département maître d'ouvrage d'aller cueillir les fonds de la métropole, dont le président d'aujourd'hui ne pourra contredire le président du conseil départemental d'hier, la région qui jusque-là ne contribuait pas sur l'approche financière, les premiers tours de table financiers de la route de contournement parce qu'il n'y avait pas de connotation économique. Hors là il y a évidemment une connotation économique. Et puis enfin il y a le partenariat privé puisque vous êtes prêts si j'ai bien lu l'étude, vous êtes prêts à injecter jusqu'à un million d'euros sur une artère privée. Donc on peut imaginer que, par un partenariat et sur un contournement qui ne dépasse pas aujourd'hui les 9 millions d'euros, on puisse ainsi boucler la boucle. Le contournement ouest peut et doit contribuer à faire de votre projet le projet important, ambitieux et vertueux auquel je viens de faire allusion et qui transpirera à travers quelques lignes rédigées dès demain. Merci.

Jean-François Guillaume



Oui je voulais intervenir donc en tant que Maire de Ville-en-Vermois. Jean-François Guillaume. Dans la mesure où effectivement vous avez vu dans la presse une motion donc qui a été votée à l'unanimité du conseil municipal. Je remercie d'ailleurs l'ensemble des élus qui ont pu venir ce soir. Il y a aussi de nombreux habitants. Et j'ai regardé en fait, là je crois qu'il y a les trois-quarts des gens qui sont ici sont des habitants de Ville-en-Vermois. Et c'est bien logique puisqu'en fait la plupart des nuisances sont subies par notre commune. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en a pas sur St Nicolas mon cher collègue. C'est vrai il y en a aussi sur St Nicolas. Et on le comprend, mais je pense que c'est Ville-en-Vermois qui souffre plus de cette situation. Sur notre collectivité on a toujours reconnu effectivement le site de la Madeleine comme un site important avec donc 300 emplois directs, vous l'avez dit tout à l'heure, générant 1300 locaux, 1300 emplois locaux. Donc indirects. Donc ça je pense que c'est vraiment important. Il faut encourager une activité économique qui est source de revenus pour le territoire. Je voulais vous remercier pour la concertation que vous avez faite. La concertation du début à la fin. Vous êtes allés rencontrer les élus. Vous avez présenté les élus, le projet a déjà été présenté en détails. Il y a un certain nombre de questions auxquelles vous avez commencé à répondre. L'ensemble des habitants, on le voit aujourd'hui, ont pu aussi s'exprimer. Et je crois que ça c'est une très bonne chose.

Alors je pense qu'effectivement le problème du transport est un problème très important. Mon collègue de St Nicolas vient de le dire et de l'exprimer, c'est vrai que la solution idéale serait de réaliser le fameux contournement que tout le monde souhaite depuis plus de 20 ans maintenant. Mais c'est vrai que ça tarde à arriver. Et sur notre commune nous avons une part effectivement de cette piste. Je précise que c'est une piste qui relie directement l'usine de Novacarb à l'échangeur et au rond-point de l'A33. C'était une idée qui avait été émise il y a déjà une vingtaine d'années par la commune de Ville-en-Vermois, sans bien entendu remettre en cause le contournement. Disons que c'est une solution bien entendu qui est provisoire. Ça fait 20 ans qu'on attend. On a eu un certain nombre de fois où on nous a demandé de nous prononcer sur l'intérêt des différents projets. En 1999 on s'est prononcé pour. En 1999 il y a eu une augmentation donc du volume de production de Novacarb. Je pense aussi à 2017, Novawood, on s'est opposé bien entendu sur le projet farine animale dans la mesure où effectivement ce n'était pas suffisamment clair et il n'a pas eu lieu. Mais ce que je voulais vraiment préciser c'est qu'on a vraiment envie qu'il y ait quelque chose qui se réalise. Alors à force de vouloir faire quelque chose qui serait vraiment très bien finalement on ne le fait jamais pour une question de coûts. Et cette demande elle est vraiment instante de la part des habitants de Ville-en-Vermois. Et vous parliez tout à l'heure du trafic, donc du trafic. Vous avez dit 330 rotations c'est ça ? Donc ça fait si je multiplie par deux, ça fait 660 camions ? Non je n'ai pas bien...

Morgan Moriceau

C'est déjà multiplié par deux. C'est déjà multiplié par deux. Le 330 c'est 160 ou 165 camions fois 2 qui fait 330 en tout aller/retour. Passages. Passages.

Jean-François Guillaume

C'est plus 30 camions, qui fait plus 60.

Jean-François Guillaume

Non mais dans le document de concertation vous avez dit donc 212 en 2024. Il y aura 212 rotations. Si je multiplie par deux, ça me fait 424 et si j'ajoute les 120 que vous souhaitez passer par la piste ça fait 544.

Morgan Moriceau

En fait le deux c'est à chaque fois... Le 212 ce sont des aller/retour. Donc il faut diviser par deux pour avoir le nombre de camions. Ce n'est peut-être pas très explicite.

Jean-François Guillaume

En nombre de camions ça fera exactement combien ?

Morgan Moriceau

Donc en camions c'est aller/retour, passages donc c'est 106 camions qui passent à l'aller, qui passent au retour. Ça fait 212.

Jean-François Guillaume

Si vous voulez le camion il repasse une fois et il repasse deux fois ça fait...

Morgan Moriceau

Ça fait 212.

Jean-François Guillaume

C'est 160 camions.

Morgan Moriceau

Le 212 correspond au nombre de passage de camions. Physiquement c'est la moitié en camions.

Jean-François Guillaume

212 c'est aller/retour c'est ce qui...

Morgan Moriceau

C'est tout compris. Oui l'aller plus le retour égale en tout 212 passages en tout. Ce n'est pas le double. Ce n'est pas 424. Ça fait bien 212.

Jean-François Guillaume

D'accord. Mais là vous avez 120 ans. Là vous avez 212.

Morgan Moriceau

En tout il y a 330. Si on additionne tout il y a 165 camions.

Jean-François Guillaume

Dans votre document il est écrit 212 aller/retour.

Morgan Moriceau

Alors ce n'est peut-être pas clair.

Jean-François Guillaume

Moi je multiplie par deux. Ce n'est pas clair. C'est pour ça que c'est... Ce n'est pas grave. Ça fait beaucoup de camions. Je pense que c'est un petit peu à éclaircir parce qu'il y a un petit flou là que vous devriez un petit peu plus expliquer. Ça c'est une première remarque qu'on avait fait suite au travail commun qu'on a fait au niveau de la commune de Ville-en-Vermois. Et donc on aimerait bien avoir cet éclaircissement.

Alors on considère effectivement que cette piste peut être une piste en attente parce que vous le savez comme moi un projet est relativement long par rapport au contournement de St Nicolas. Il est très couteux. Par contre cette piste pourrait se réaliser très rapidement, qui serait une piste en attente. Alors il y aurait une réalisation qui serait vraiment facilitée pour plusieurs raisons. Parce qu'à l'heure actuelle on a donc une piste qui est déjà existante. On a déjà la base. Certes elle est une simple voie. Elle est en calcaire. Elle est partiellement goudronnée. Et puis ce qui est aussi relativement facile si on veut élargir cette piste. Les terrains qui bordent cette piste sont tous propriété de Novacarb. Donc il n'y aurait pas d'expropriation. Si. Si.

Frédéric Louis

Ce n'est pas une propriété de Novacarb. C'est une propriété de Rhodia, donc de Solvay pour lesquels on a signé une convention qui nous autorise, qui nous donne le droit de passage et le droit de construire. Même si on n'est pas propriétaire en tous cas le projet peut être fait.

Jean-François Guillaume

C'est une précision qui ne change pas l'esprit de ce que je veux dire. C'est-à-dire qu'en fait on a déjà une piste qui est existante. Je pense donc que la réalisation serait relativement simple. Et puis je crois aussi qu'il faut analyser le dossier en fonction de l'existant. C'est-à-dire qu'à l'heure actuelle les camions partent du site de Novacarb, passent par Ville-en-Vermois et arrivent jusqu'à l'échangeur, ce qui fait environ 5km. Alors que la piste telle qu'elle est à l'heure actuelle, telle qu'on pourrait la faire elle est d'environ 2.5 km. Alors j'entends. J'ai calculé 2.5km en rejoignant, en faisant en sorte que cette piste rejoigne directement l'échangeur de l'A33. Après je pense aussi qu'il faut se rendre compte qu'on est sur un terrain, cette piste est un terrain qui est plat d'un côté comme de l'autre. Vous avez des reliefs donc sa réalisation va être extrêmement simplifiée et beaucoup moins coûteuse dans la mesure où vous n'aurez aucun ou quasiment aucun remblais à faire. Et puis l'intérêt c'est qu'on n'a aucune zone habitable qui est traversée par cette piste. Les zones habitables sont relativement loin. Effectivement vous allez me dire il y a la partie financière du projet, c'est vrai. C'est vrai que ça c'est une chose qu'il faut estimer. Mais si je prends les deux projets il me semble que Novawood c'était environ 80 millions d'euros ? C'est ça ? Pardon ? 85, pardon.

Morgan Moriceau

85 millions d'euros.

Jean-François Guillaume

85 millions d'euros. Novasteam vous avez dit 100 millions d'euros. Ça fait 185 millions d'euros sur un projet. Si je regarde l'aménagement de cette piste en double route. Si on fait une estimation rapide à la louche, le coût dans le projet est quand même relativement faible. Le coût représenterait 0.4% donc c'est relativement faible. A la louche, à peu près, à mon avis, pour 800.000 euros à refaire cette route. Je l'ai fait estimer grosso-modo mais bon on ne va pas... Sur les sommes je pense que ça ne changera pas énormément et je ne compte pas les aides publiques éventuelles qu'il pourrait y avoir entre autres Départements, Conseil Régional. Donc ce qui veut dire qu'en termes financiers par rapport au coût 0.4% c'est vraiment relativement faible. Et je crois qu'il faut aussi analyser cette chose et j'en terminerai là c'est non seulement l'intérêt des habitants de Ville-en-Vermois, mais c'est aussi l'intérêt de Novacarb, pour la simple et bonne raison que dans le côté, dans votre projet la partie écologique est très importante. C'est l'économie du CO2. Alors si vous prenez effectivement les 2.5km de la piste et les 5 km que font les camions à l'heure actuelle. Vous voyez l'économie de carburant, donc l'économie de CO2 ? C'est quand même relativement important. Et puis on aurait un gain aussi en termes de fonctionnement. C'est-à-dire que je pense que vous passez des appels d'offre auprès des différents transporteurs. Effectivement vous multipliez si on économise deux ou trois kilomètres en gros selon les estimations, ça fait à peu près 1000 km par jour d'économisé au niveau des transports, ce qui n'est quand même pas négligeable et qui est à analyser financièrement. Il y aura un tour financier. Et puis je pense que le plus important et j'en terminerai par-là, n'oublions pas le côté le plus important qui est le côté sécuritaire. Bien entendu je l'ai dit, pas de traversé d'habitations et puis un site sécurisé avec une sortie qui peut être sécurisée. Je pense que ce sont toutes des notions qu'au niveau de la commune de Ville-en-Vermois on aimerait que ça soit pris en compte. On est prêt à y travailler avec vous pour essayer d'avancer sur le sujet. Et je le redis encore. Je le redis encore. Ce n'est pas. C'est simplement une chose qui serait provisoire, en attente, parce que le contournement on l'attend. On l'a écrit en 1999. On s'était même positionnés favorablement pour le contournement de St Nicolas de Port, de St Nicolas et de Ville-en-Vermois. Ça c'est clair on l'attend. Il met du temps à venir, mais essayons de mettre en place des choses provisoires parce que là on va encore en reprendre pour 20 ans. Et je pense que si à l'époque on avait pris cette décision, vous voyez les 800.000 euros seraient déjà amortis depuis longtemps. Donc avançons sur le dossier. Voilà.

Frédéric Louis

Donc je voudrais juste amener, juste deux, trois éléments de réponse. Vous avez fait un comparatif ou un ratio en additionnant Novawood et Novasteam mais qui sont deux projets totalement différents. On ne peut pas aussi aisément faire ce type de calcul parce que le financement de Novawood aujourd'hui n'incluait pas cette route. Donc le financement il est bouclé on passe à la... Bon c'est juste du détail. Ça ne change pas la face du monde si on fait le ratio ramené à 100.000 millions. Je vous l'accorde sans difficultés. Peut-être je ne peux pas ni vous contredire, ni vous dire oui. Je n'ai pas les éléments. Je n'étais en tous cas pas là, à ce moment-là. Concernant cette voie privée, alors peut-être contrairement à ce qui a été fait pour Novawood, nous dès le départ, dès la première réunion on a mis le sujet sur la table en disant : on envisage. On veut faire quelque chose. Aujourd'hui la position n'a pas changé. On a toujours considéré dans ce projet qu'on ferait les études d'une route. Après est-ce qu'on peut faire sens unique, double voie, je n'en sais rien. On n'a pas encore fait les études de détail. Oui.

Édouard Cazamajour

Excusez-moi. Il faut qu'on laisse répondre...

Frédéric Louis

Nous aujourd'hui c'est un engagement qu'on a pris dès le départ. On va étudier et on va étudier en détail. Et on a dit dès le départ on veut faire cette voie. Peut-être que c'est différent, je ne sais pas, de ce qui avait été dit à l'époque. Je ne peux pas en témoigner. Après quelle sera la solution finale retenue, aujourd'hui il est trop tôt pour le dire. Est-ce qu'indépendamment de ce qui a été évoqué, ou de ce qu'on évoquait, ce que le maire de St Nicolas évoquait, vous-même sur le contournement ouest de St Nicolas. Nous on a entre guillemets dans notre projet pour l'instant, il n'est pas à notre main. Evidemment on est contributif parce qu'on est très favorable évidemment à ce projet, ce qui n'empêche que dans tous les cas, puisqu'on ne sait pas le temps d'instruction ou si ça va aboutir on va travailler sur cette fameuse voie privée dans tous les cas.

Edouard Cazamajour

On a une question, là. Madame.

Moi je voudrais vous poser une petite question. 2024 c'est demain. A titre personnel accepteriez-vous d'habiter au Chauffour, donc sur la route qui va à Novacarb, ou à l'entrée du village de Ville-en-Vermois, au niveau des deux carrefours des stops, accepteriez-vous d'habiter au Clos Cardinal ? Répondez-moi en toute franchise dans l'hypothèse où le projet de piste soit abandonné et le contournement de St Nicolas aussi. Parce que moi je ne suis pas née de la dernière pluie, des promesses j'en ai déjà entendues pas mal et j'y crois qu'à moitié.

Frédéric Louis

L'engagement on l'a fait dès la première et je vous le refais aujourd'hui on va étudier. L'objectif c'est d'aménager cette voie privée. Encore une fois, cette voie privée ne traitera que le flux de véhicules qui vont à Novacarb. Parce que moi je passe par là tous les matins en voiture. Je ne vois pas que des camions qui vont chez Novacarb loin de là. J'en vois mais pas que. Loin de là. Il y en a d'autres. Les dernières statistiques sur les circulations c'était 2600 véhicules par jour. Novacarb c'est 260 aller/retour. Donc c'est 10%. Après évidemment nous c'est beaucoup plus de camions qu'autre chose, mais on ne traitera pas l'ensemble de la problématique. Mais l'engagement qu'on prend et qu'on maintient c'est qu'on va étudier cette voie privée pour la concrétiser. Après vous nous croyez ou vous ne nous croyez pas. Je ne peux pas... Voilà. Je ne suis pas à votre place. En tous cas c'est l'engagement qu'on a pris dès le départ et qu'on maintient aujourd'hui.

Morgan Moriceau

Après la discussion qu'on a aujourd'hui on voit bien qu'elle n'est pas - sauf si je me trompe - strictement liée à Novasteam. On évoque 30 camions supplémentaires donc 60 aller/retour. Le problème que vous évoquez là, je dirais qu'il y ait Novasteam ou pas, je pense que la discussion on l'aurait aussi. Le problème c'est finalement le trafic actuel. Enfin c'est le trafic actuel que vous ne supportez plus ou qui occasionne des nuisances. Mais on le comprend et c'est la raison pour laquelle le sujet est sur la table. Et donc ce projet est aussi l'opportunité d'apporter une solution aux nuisances qui sont celles subies

aujourd'hui. Mais si on met simplement en perspective l'objet de la consultation qui est de parler de Novasteam, je ne sais pas si c'est l'impact de camions supplémentaires même si je comprends que c'est toujours trop-, qui pose un réel problème.

Un participant

S'il vous plait, le trafic actuel en fait c'est un camion toutes les deux minutes. Alors vous allez en rajouter combien ? Un camion toutes les deux minutes. C'est le périphérique.

C'est un camion toutes les minutes. Combien on va en rajouter ?

Frédéric Louis

Eh bien nous... le projet Novasteam c'est 45 camions supplémentaires, moins 15 de charbon qu'on ne livrera pas. Donc c'est 30 camions fois 2. Ça fait 60 au niveau aller/retour. 30 allers et 30 retours. Si on ne parle pas de la voie qu'on va créer. Donc c'est 30 camions.

Morgan Moriceau

Le chiffre qu'on a communiqué il y a 15 jours par rapport au trafic actuel, le projet Novasteam je crois que c'est 2.3% de trafic en plus. Par rapport au 2600 qui était un chiffre je crois de 2014. Le comptage sur la D112. Donc qui est certainement plus élevé aujourd'hui. Mais l'impact trafic qui est mesuré par le projet c'est 2.3% de véhicules en plus, donc ça revient au sujet du départ c'est effectivement la situation actuelle qui pose une difficulté et on le comprend dans vos propos.

Frédéric Louis

Bien sûr. Bien sûr c'est le trafic en plus s'il n'y a pas de voie de secours.

Morgan Moriceau

Oui. Oui bien sûr. Les chiffres qu'on donne, c'est s'il ne se passe rien. S'il n'y a pas de contournement de St Nicolas de Port. S'il n'y a pas de route privée. A partir du moment où le projet de route privée de St Nicolas de Port se fait, c'est des camions en moins par rapport à aujourd'hui. Bien sûr. C'est tout l'intérêt.

Edouard Cazamajour

Donc monsieur le maire à une question. Sauf si madame derrière veut s'exprimer. Petite info timing pour ceux qui voulaient partir je la donne au cas où, mais il est 47. Mais nous on est là donc il n'y a pas de problème.

Luc Binsinger

Le projet en lui-même c'est vrai c'est écrit. Vous avez dit ça fait en gros 30 camions en plus, d'accord on le comprend. Et vous le dites fort justement. Ce n'est pas ça qui va énormément changer. Moi ce que j'ai voulu dire tout à l'heure c'est qu'en fait on raisonne globalement sur tous les projets qui ont eu lieu avant. Et c'est l'augmentation de trafic sur 20 ans. Mais on parle de la même chose. C'est vrai, on parle de la même chose. Et franchement je voulais déjà. Je pense que c'est un progrès que ça soit mis dans l'enquête et dans la concertation. Et je vous en remercie parce qu'on va pouvoir travailler dessus. Echanger, bien réfléchir, retravailler, sur effectivement le nombre, qu'on comprenne bien le nombre de camions qui est en plus, que vous puissiez nous le dire. Et qu'on puisse avancer sur ce sujet-là. Moi je vois les choses d'une manière très positive. Je crois qu'il ne faut pas qu'on se trompe de débat. On n'est pas contre le projet. Pas du tout. Je pense qu'on en a besoin. Mais par contre il y a ce sujet-là qu'il faut absolument qu'on règle. On l'a dit nous gentiment une première fois, une deuxième fois. Et vous comprenez ça fait vingt ans qu'on le dit. Et vingt ans on nous dit oui on va le faire. Et après moi si je reprends ce qui est écrit effectivement dans le dossier il y a l'utilisation aussi du conditionnel. Donc permettrait ou permettra. Vous voyez. Ce sont des petites choses où ça jette si vous voulez un doute sur votre volonté. Et je pense qu'on a besoin d'avoir un éclaircissement là-dessus dans le cadre de cette concertation, que les choses voilà soient claires. Parce que voilà qu'on puisse avancer plus loin. Merci.

Edouard Cazamajour

Madame. Attendez, attendez, attendez le micro s'il vous plait. Merci madame.

Moi j'estime qu'on ne peut pas faire confiance au soutien de monsieur le maire de St Nicolas de Port qui depuis 20 ans détourne toute la circulation sur le village de Ville-en-Vermois. Alors depuis 20 ans on nous annonce des travaux, on nous annonce un grand contournement. Ça c'est politique et c'est un vœu pieu.

Edouard Cazamajour

Madame là du coup on n'est pas dans le sujet pour nous aujourd'hui.

Ce projet est un très beau projet sur le fond mais il y a un gros, un énorme problème pour la commune de Ville-en-Vermois. Voilà c'est tout. Et monsieur le maire, notre maire, monsieur Jean-François Guillaume a parfaitement raison. Bonsoir mesdames, messieurs.

Edouard Cazamajour

Je propose donc à Frédéric et Morgan de terminer cette réunion.

Frédéric Louis

On arrive à la conclusion. je vous remercie, surtout dans ces temps un peu troubles, d'être venus assez nombreux à cette réunion de clôture de restitution de cette concertation publique et des échanges

qu'on a pu avoir. On a bien entendu encore une fois ce soir les sujets qui vous tiennent à cœur et qu'on a bien intégré, à la fois dans les ateliers qu'on a fait il y a un mois et puis dans la restitution qu'on a fait aujourd'hui. On l'a bien en tête. Monsieur le garant certainement le fera figurer dans son rapport. Et on répondra point par point à ce qui aura été évoqué. Les prochaines étapes en ce qui nous concerne, c'est de finaliser notre dossier et de demande d'autorisation d'exploiter. On va la déposer en début d'année prochaine avec une enquête publique qui aura lieu avant l'été. Vraisemblablement vers le mois de Juin, et avec le souhait d'avoir l'arrêté préfectoral en fin d'année pour pouvoir entamer les travaux en 2022 et pouvoir démarrer comme prévu cette centrale à échéance fin 2023, début 2024 et sortir du charbon.

Morgan Moriceau

Voilà je n'ai pas d'autres mots. Encore merci. Merci et aussi des échanges franchement transparents. Vous avez dit ce que vous avez à dire de manière tout à fait franche et on l'apprécie. On a bien apprécié vos prises de parole, votre franchise sur vos préoccupations. Merci à tous. Bonne soirée et puis on va écouter en différé la parole du président.