



## **CONCERTATION PREALABLE**

### **PROJET DE CONVERSION D'UNE MACHINE A PAPIER SUR LE SITE DE NORSKE SKOG GOLBEY (VOSGES)**

#### **Compte rendu de l'atelier thématique « Logistique et trafic routier » du 16 décembre 2020**

Concertation : 23 Novembre 2020 – 06 Janvier 2021



#### Les **enjeux** du **projet BOX** sur le **trafic routier**



Avec le projet BOX, Norske Skog Golbey évalue à **85 poids lourds par jour** le nombre de poids lourds supplémentaires qu'elle accueillera sur son site

Norske Skog Golbey souhaite limiter les incidences sur le trafic routier de son projet et propose d'en débattre  
le **Lundi 14 Décembre à 17h**

pré-inscription sur <https://projet-box.fr/actualites>

## Les intervenants

NORSKE SKOG GOLBEY (NSG) :	
Yves BAILLY	PDG
Martine BORTOLOTTI	Responsable projet - RSE
Bruno TAPIN	Responsable projet BOX
Jean-Yves BOURGUIGNON	Responsable Logistique
Cyrielle NUSSBAUM	Rapportrice
Commission Nationale du Débat Public (CNDP) :	
Nathalie DURAND	
Luc MARTIN	
Damien PARMENTIER	Directeur Général des Services (CD88)
Julien GUIMBERT	Directeur Commercial Mauffrey
	PDG Coquelle
	Eurorail

## Les participants

- M. / Mme CHARRIER
- Laurent FINCK
- Jean-François FLECK
- Evelyne HENRY
- Xavier LUGHERINI
- Sandrine MARX (CFDT)
- Olivier MATHIEU
- Raphaël PLANSON (Mauffrey)
- Michaël R
- Pascal THORENS (Réseau SNCF)
  
- Amandine ANTOINE (NSG)
- Didier BEGARD (NSG)
- Marie DEFRANOUX (NSG)
- Tristan DELAHOUSSE (NSG)
- Amélie FIOCCA (NSG)
- Jean-Michel JEUDY (NSG)
- Linda OMLAND (NSG)
- Corine PARRASSIN
- Jean-François SERRE (NSG)
- Stephan SIMERAY (NSG)

## Introduction

Tout d'abord, Madame BORTOLOTTI souhaite la bienvenue à toutes et tous au quatrième atelier de la concertation préalable, consacré à la Logistique et au trafic routier liés au projet BOX.

Mme Bortolotti explique que ce débat donne lieu à un enregistrement audiovisuel afin d'établir le compte rendu. L'enregistrement ne sera pas publié mais le compte rendu le sera. Toute personne qui le souhaite peut consulter notre politique de gestion des données et notre politique de confidentialité sur le site [Projet-box.fr](http://Projet-box.fr).

L'enregistrement commence, un pictogramme s'allume en haut à gauche de l'écran des participants.

Mme BORTOLOTTI propose quelques modalités pratiques pour optimiser les échanges réalisés dans ce format particulier qu'est la visio-conférence.

- Elle indique que la barre « converser » permet de réagir par écrit. Cette messagerie instantanée peut être utilisée par chacun pour poser une question ou pour indiquer qu'il souhaite prendre la parole en indiquant « parole ».
- Elle demande à ce que chacun se présente avant de prendre la parole
- Elle recommande de couper les micros pour éviter les bruits parasites, et propose à ceux qui le souhaitent d'activer ou désactiver leurs caméras s'ils le souhaitent.

Elle ajoute que si certains rencontrent des difficultés pour configurer leur outil Zoom, le numéro de la permanence informatique de Norske Skog Golbey figure en haut à droite de l'écran.

Yves BAILLY remercie les participants et se réjouit qu'il intéresse un certain nombre de personnes. Il émet le souhait que cet atelier se déroule à l'image des précédents ateliers, à savoir dans le respect de la parole de chacun et surtout dans le débat. Il espère qu'il saura montrer que Norske Skog Golbey a pris en compte tous les enjeux logistiques concernant le projet box. Il cède la parole à Martine BORTOLOTTI.

Mme BORTOLOTTI évalue la durée du présent atelier à environ 2 heures. Elle propose dans un premier temps de laisser la parole aux garants de la CNDP pour qu'ils présentent le contexte de la Concertation Préalable. Dans un second temps, elle indiquera quelques chiffres clés concernant le projet box, notamment au regard des enjeux logistiques que ce projet amène. Puis, elle ouvrira le débat avec les questions suivantes :

- quelles conséquences sur la circulation routière et sur l'environnement de manière générale le projet box génère-t-il ?
- Est-ce qu'il existe selon les participants autour de la table virtuelle des opportunités pour l'aménagement du territoire et pour la recherche de solutions alternatives ?

Elle ajoute que pour éclairer le débat, des personnes du conseil départemental interviendront et qu'il sera fait présentation d'actions d'optimisations logistiques en cours entre Norske Skog Golbey et ses partenaires logisticiens. Elle demande s'il y a des questions ou des remarques concernant le déroulé proposé.

Pas de réaction.

## Présentation de la CNDP

Elle indique qu'elle souhaite donner la parole à Mme DURAND et M. MARTIN, les garants nommés par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) dans le cadre du dispositif de Concertation Préalable dans lequel s'inscrit le présent atelier. Elle explique qu'ils sont en

charge de la modération de cet atelier et de la répartition équitable du temps de parole entre les participants à l'atelier.

Elle laisse la parole à Mme DURAND pour présenter le dispositif de concertation préalable.

Norske Skog Golbey (NSG), pour son projet BOX (investissement de 250 Millions d'Euros) a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en application du code de l'environnement qui stipule que tout projet compris entre 150 et 300 millions d'euros doit être soumis soit à un débat public soit à une concertation préalable. La CNDP a opté pour une concertation préalable et a nommé 2 garants Luc Martin et Nathalie Durand.

La CNDP a été créée en 1995 (Loi Barnier). Elle est devenue en 2002 une autorité administrative indépendante. Depuis 2016, une liste de garants a été constituée auxquels Luc Martin et Nathalie Durand appartiennent.

Les garants sont indépendants du Maître d'Ouvrage. Ils veillent à :

- La transparence de l'information tout au long de la concertation préalable
- Donner la parole de manière équitable, quel que soit le statut des personnes
- Obtenir des interventions argumentées, de la part des tiers et du maître d'ouvrage

L'objectif est d'associer toutes les personnes concernées par le projet au sens le plus large possible et qui permettront ainsi d'éclairer la décision du maître d'ouvrage.

La concertation est inscrite dans la loi ; elle impose de débattre de l'opportunité, des finalités, des caractéristiques du projet, de ses enjeux/impacts environnementaux, sociétaux et économiques mais également des alternatives à envisager, le cas échéant.

La concertation doit amener les parties prenantes à dialoguer entre elles, à se questionner, à apporter des avis, faire des observations.

A l'issue de cette concertation qui s'achève le 6 janvier :

- un bilan sera établi par les garants,
- Ensuite, le porteur de projet (M. BAILLY en qualité de PDG de NSG) répondra aux propositions formulées et indiquera les suites qu'il donnera aux recommandations des garants
- Puis, une post-concertation amènera la nomination d'un ou plusieurs nouveaux garants
- Enfin, l'enquête publique pourra débiter

La garante souligne l'importance du débat : informer le public, veiller à sa participation et éclairer le maître d'ouvrage.

Elle met l'accent sur les valeurs fondamentales clés du débat :

- être argumenté
- mettre à disposition des informations en toute transparence
- indépendance des garants
- égalité de traitement
- neutralité et impartialité
- débat argumenté

Parole est donnée à Mme BORTOLOTTI qui demande s'il y a des questions concernant le rôle des garants et de la CNDP ?

Mme BORTOLOTTI cède la parole à Bruno TAPIN qui présente les chiffres liés au projet BOX.

## Présentation du projet BOX, au regard des enjeux de logistique

M. TAPIN se présente, il explique qu'il est le responsable du projet BOX.

Il expose la situation actuelle de Norske Skog Golbey, producteur de papier journal, à hauteur de 580 000 tonnes par an. L'usine s'approvisionne en matière première :

- 250 000 tonnes sèches de bois par an (500 000 tonnes brutes) pour produire la pâte de bois
- 450 000 tonnes de papiers récupérés par an

Il explique que le projet Box va consister en la conversion de la machine à papier n°1 (PM1) qui produit actuellement du papier journal, pour qu'elle produise du papier d'emballage. En parallèle, la seconde machine à papier (PM2) fabriquera du papier journal à partir de papiers recyclés.

Il indique que cette production et les approvisionnements liés auront un impact significatif sur les flux entrants et sortants de l'usine.

En termes de flux, pour les approvisionnements de PM2, les flux resteront au même niveau, à savoir 450 000 tonnes de papiers récupérés. Pour les approvisionnements de PM1, ce sont 600 000 tonnes par an de cartons à recycler qui seront nécessaires. Elles arriveront à l'usine sous forme de balles pressées. Ces changements d'approvisionnement auront des répercussions significatives, puisqu'il est prévu une hausse de capacité de 50%.

Mme BORTOLOTTI remercie M. TAPIN et transmet la parole à Jean-Yves BOURGUIGNON pour qu'il indique les données clés concernant le transport.

M. BOURGUIGNON se présente, il est responsable, au sein de Norske Skog Golbey des questions logistiques. Il résume les propos de M. TAPIN : en 2023, arriveront sur le site : 600 000 tonnes de cartons à recycler et 450 000 tonnes de papiers récupérés. En revanche, il n'y aura plus de rondins ni plaquettes (bois) qui entreront à NSG. Il estime à environ 85 le nombre de camions supplémentaires qui entreront sur le site, soit 32% de flux supplémentaire par rapport à aujourd'hui. La plage horaire d'accueil des camions sera élargie à 15 heures par jour, grâce à la mise en place d'un travail en 2 équipes. Cela permettra de circonscire le nombre de camions supplémentaires à 6 par heure. Il ajoute que l'estimation ne tient pas compte du projet CRE5 (acheminement de bois de démolition), car la question a déjà été posée précédemment, même si ce projet ne fait pas l'objet de la présente concertation. Cette activité représente environ 30 camions par jour, soit 2 camions par heure, et représentera donc 2% du trafic de poids lourds sur la RD166. Il informe sur le fait que 80% des camions qui arrivent sur le site de NSG proviennent de la RN57. Ils passent donc par le Rond-Point de Chavelot et ne viendront pas impacter les quartiers résidentiels autour de NSG. Les 20% restant proviennent de l'A36, via la sortie Bulgnéville.

Il continue en présentant les flux sortants (expéditions) : 92% des flux sortants se dirigeront vers la RN57 et 8% se dirigeront vers l'A36.

Mme BORTOLOTTI interrompt M. BOURGUIGNON pour relayer la question de Mme MARCKS posée via le Tchat : les chiffres présentés comprennent-ils les transports pour alimenter la chaudière Biomasse ? Mme BORTOLOTTI imagine qu'il s'agit de la chaudière Biomasse numéro 7, celle qui sera construite dans le cadre du projet.

M. BOURGUIGNON répond que ces chiffres prennent en compte tous les volumes, y compris les Combustibles Solides de Récupération (CSR) pour alimenter la Chaudière 7.

Il poursuit sa présentation en abordant le transport ferroviaire. Aujourd'hui, NSG réalise entre 30 et 40% de ses expéditions par voie ferrée, soit 3 à 5 trains par semaine. Cette moyenne est à souligner puisque la moyenne du fret ferroviaire en France tourne autour des 10%, et en Allemagne avoisine les 20%. Il souligne ce pourcentage puisque l'Allemagne est souvent citée en exemple comme un pays environnementalement avancé. Pour Norske Skog Golbey, ce pourcentage représente environ 7 000 camions par an qui sont retirés de la route et qui sont

transportés par wagons. Ce sont des wagons à grande capacité qui sont utilisés, dans lesquels NSG charge environ 60 tonnes. Il réalise le calcul à haute voix : un train est constitué de 18 wagons, ce qui représente près de 1080 tonnes expédiées par train. Il rappelle que Norske Skog Golbey a depuis son démarrage toujours fait du ferroviaire et ajoute qu'elle a été parmi les pionnières, puisque que dès 2005, (soit 2 ans après la décision de l'UE d'ouvrir le fret ferroviaire à la Libre Concurrence), NSG a fait partir des trains depuis son site, à l'aide de prestataires privés.

Il annonce que le fret ferroviaire est un moyen que NSG va continuer de développer, bien que ce soit un mode de transport qui présente des inconvénients, parmi lesquels :

- Sa lenteur : il faut plus de temps pour acheminer une marchandise par train, et les clients de NSG travaillent dans la réactivité et l'immédiateté, il faut donc les livrer rapidement
- Son coût : la grande majorité des clients de NSG ne sont pas reliés directement à une voie ferrée. Il faut donc envoyer les bobines dans des plateformes de distribution (qui peuvent se trouver à plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de kilomètres de ces clients), puis les bobines vont être déchargées des wagons pour être stockées temporairement (= rupture de charge), et ensuite elles vont être rechargées dans les camions pour être livrées par camion aux destinataires finaux.
- Sa fiabilité : le fret ferroviaire est soumis à certains aléas (grèves, travaux sur les voies)

Il conclut en indiquant que pour ces 3 raisons, le fret ne peut pas être généralisé pour tous les clients de NSG. Il ajoute que néanmoins NSG a appris à s'adapter aux difficultés liées au ferroviaire et que sa volonté est de continuer à le développer, notamment grâce au développement de solutions avec des partenaires locaux qui feront l'objet de la troisième partie de la présente réunion.

Mme BORTOLOTTI propose de réaliser un premier temps d'arrêt. Elle résume les propos de M. BOURGUIGNON : 85 camions supplémentaires circuleront sur la route, en lien avec les activités du projet BOX et la chaudière CSR. Elle rappelle que les activités générées par le projet CRE5 porté par Veolia ne sont pas intégrés à ces chiffres. Elle ouvre le débat sur les questions suivantes : quelles conséquences sur la circulation routière et sur l'environnement cela peut-il générer et est-ce qu'il existe des opportunités pour l'aménagement du territoire et pour la recherche d'une solution alternative ?

M. FLECK (Vosges Nature Environnement) demande à intervenir pour demander une précision quant au nombre de poids lourds présenté. Le nombre de 85 camions par jour intègre-t-il les 31 poids lourds liés à la chaudière 6 ou sont-ils compris dans les 85 ?

Mme BORTOLOTTI répond qu'ils sont en plus et laisse M. BOURGUIGNON approfondir la réponse.

M. BOURGUIGNON indique que les 85 camions concernent le projet BOX, et que pour le projet CRE5, il s'agira d'environ 31 camions supplémentaires.

M. FLECK demande quels sont les bons chiffres entre les 230 000 tonnes de bois et 366 000 tonnes de boue annoncés lors du premier atelier et les chiffres qui sont indiqués dans l'appel d'offre signé par le préfet qui font état de 280 000 tonnes de bois et 235 000 de boue. Il demande également si ces chiffres auront une incidence sur le transport ?

Mme BORTOLOTTI confirme que sa question a bien été publiée sur le site web du projet BOX. Elle indique que les données chiffrées énoncées ne concernent pas le périmètre du projet BOX, mais celui du projet CRE 5. Elle ajoute que les données énoncées par M. FLECK vont être vérifiées et qu'une réponse lui sera formulée. Pour l'heure, elle estime que ce sont les données présentées lors de l'atelier Environnement qui sont justes, à savoir 230 000 tonnes de Bois Classe B pour la chaudière 6.

M. FLECK demande à quoi correspondent ces 230 000 tonnes et si c'est Norske Skog qui porte le projet avec Véolia ?

Mme BORTOLOTTI répond que c'est Véolia qui est le porteur du projet.

M. FLECK réagit en indiquant que ce n'est pas ce qui est écrit dans l'appel d'offre. Il cite l'appel d'offre signé par le Préfet : « Le dossier Green Valley Energie est porté par Norske Skog, en partenariat, avec Veolia ». Ce n'est donc pas Veolia seul.

Mme BORTOLOTTI répond que la partie financement est portée par Green Valley Energie, et que le dossier ICPE (Installation Classée Pour l'Environnement) et la demande d'autorisation environnementale seront portés par VIGS (Véolia). Elle ajoute que NSG est partenaire et partie prenante de ce projet, notamment au niveau de sa partie financement, sous l'identité GVE. Mais le porteur, au sens de l'ICPE, est bien Véolia.

M. FLECK dit que NSG joue sur les mots, car le projet CRE5 est de créer une chaudière 6 pour remplacer la chaudière 2, porté par NSG et Véolia. Il considère que cette chaudière 6 fait partie intégrante de l'ensemble du projet et que les impacts doivent aussi être évalués en fonction de la réalité d'approvisionnement et de fonctionnement de cette nouvelle unité.

M. BAILLY s'étonne que M. FLECK revienne sur un sujet déjà abordé lors de l'atelier environnement, auquel une réponse lui a été fournie et auquel Mme BORTOLOTTI vient de réaffirmer la réponse. Il a l'impression que M. FLECK le soupçonne de mentir et l'invite à aller directement demander qui est le porteur du projet CRE5 à la préfecture. Il s'interroge sur ce qu'il faut répondre à M. FLECK pour être cru. Il répète les propos de Mme BORTOLOTTI, pour le projet CRE5, porté par Véolia, ce sont 230 000 tonnes de bois de classe B qui seront nécessaires. Il rappelle qu'il était à la préfecture quelques jours auparavant, avec le secrétaire général du Préfet (M. LE GOFF) et qu'à cette réunion, les personnes convoquées étaient Veolia. Il répète, appelez la Préfecture qui vous indiquera qui est le porteur du projet CRE5.

M. FLECK demande à M. BAILLY de se mettre à sa place et répète : l'appel d'offre signé par le Préfet de région stipule que le projet est porté par NSG et Véolia ! Il dit qu'il n'invente rien c'est la raison pour laquelle ces questions sont posées.

M. BAILLY répond qu'il n'a pas sous les yeux le texte qui a été signé par le préfet de région. Il ajoute qu'aujourd'hui officiellement et clairement le projet et le DDAE (dossier de demande d'autorisation environnementale) pour CRE5 est porté par Véolia. Il ajoute que jeudi dernier, il faisait le point avec la Préfecture sur le projet Box dont NSG est le porteur et le projet CRE5, porté par Veolia. Il s'exaspère et ne sait plus quoi dire ou faire pour prouver que NSG est de bonne foi. Il a l'impression d'être accusé de menteur. Il propose à M. FLECK de l'accompagner en préfecture pour rencontrer M. LE GOFF et lui poser directement la question du porteur du projet CRE5. Il propose sinon, de lui adresser un courrier.

M. FLECK répond quoiqu'il en soit.

Mme DURAND intervient. Elle pense que cette question posée a été entendue, qu'une réponse lui a été faite par le maître d'ouvrage. Si la réponse formulée n'est pas satisfaisante aux yeux de M. FLECK, il pourra l'indiquer en marge de l'atelier logistique car l'atelier logistique ne doit pas rester focalisé sur ce sujet-là. Elle ajoute qu'elle entend bien les craintes et les questions. Mais, de son côté, NSG a répondu. Elle pense que, dans le cadre de l'atelier logistique, ce qui est intéressant c'est d'appréhender comment cette chaudière 6 participe, influe sur le projet. Les tonnages ont été donnés. Il serait dommage de rester sur cette question. Elle propose, que, si nécessaire, une autre réunion, avec le maître d'ouvrage soit organisée sur le lien entre CRE5 et le projet BOX, en marge de cette réunion. Elle affirme que sur la question du porteur de projet une réponse a été apportée.

Mme BORTOLOTTI confirme qu'une réponse chiffrée sera apportée à M. FLECK au sujet des divergences de données chiffrées entre l'appel d'offre et ceux évoqués aujourd'hui, à savoir 85 camions pour le projet BOX et 31 camions pour le projet CRE 5.

M. FLECK invoque l'importance à ses yeux de l'impact réel de l'installation de cette nouvelle chaudière, qu'elle soit portée par Norske Skog ou par Véolia. Il estime que, quel que soit le porteur, ce qu'il cherche, c'est à évaluer l'impact global du site NSG tant sur le plan des rejets atmosphériques que sur le plan des transports. Il ajoute qu'il ne doit pas être possible de saucissonner les impacts entre impacts projet Box et impacts projet de Veolia.

Mme DURAND confirme à M. FLECK que les éléments vont lui être apportés. Elle estime qu'il est nécessaire d'élargir le débat bien que tout ce qui est connexe au projet BOX doit être débattu. Il est important de ne pas rester sur ce thème. Elle invite les 35 autres participants à la réunion à faire part de leurs réactions à propos de la thématique abordée par M. FLECK ou plus largement sur les sujets qui ont déjà été portés au débat sur la logistique.

M. MARTIN (garant désigné par la CNDP) indique qu'Amandine a posé une question via le Tchat concernant l'aménagement routier.

Mme BORTOLOTTI rebondit et lit la question relative aux aménagements de la route départementale et l'entrée du site suite à l'augmentation envisagée de camions. Elle indique qu'effectivement, des réflexions sont en cours avec le Conseil Départemental et propose de laisser la parole à M. PARMENTIER ou M. DECLERCQ.

M. PARMENTIER salue l'auditoire. Il indique que depuis plusieurs années, le sujet de l'aménagement de cette partie de la zone fait partie des projets du Conseil Départemental. Il souhaite replacer dans un cadre général cet aménagement, car finalement le projet BOX ne fait qu'amplifier la réflexion interne qui est en cours depuis 3-4 ans.

Il indique que depuis plusieurs années, la communauté d'agglomération d'Epinal envisage sur ce secteur géographique la création d'un Ecoparc. En parallèle de ce projet, le Conseil Départemental avance donc sur une série de solutions que son collègue Didier DECLERCQ présentera, sous la forme de 3 niveaux d'hypothèses d'adaptation du réseau routier départemental. L'intérêt de ces projets d'aménagements routiers est aujourd'hui renforcé par les chiffres apportés par NSG sur l'origine des flux entrants ou sortants. Il indique que des plans vont être projetés et que M. DECLERCQ les commentera.

- le premier point d'aménagement est l'arrivée entre la nationale 57 et la route départementale 166 pour régler le problème et l'aménagement de ce giratoire. Il explique que cela fait 2 ans que le Conseil Départemental travaille dessus. Il ajoute que les vosgiens et spinaliens plus particulièrement auront probablement vu qu'actuellement autour de la nationale 57, un premier rond-point est en travaux, plus au Sud, au niveau de Jeuxy. Il explique que l'annonce de ce projet et de ses impacts vient renforcer l'idée d'urgence à traiter la liaison entre la nationale 57 et la RD 166, qui desservent non seulement le site de NSG, mais aussi toutes les zones d'activités commerciales qui sont dans ce périmètre. Il rappelle qu'il y a aussi un logisticien (MGE) dans le périmètre.
- Le deuxième niveau d'aménagement s'inscrit dans une réflexion plus large, liée notamment à l'anticipation du développement de l'Ecoparc, et renforcée par le projet BOX, qui est l'aménagement de la voie départementale qui fait la jonction entre la RN 57 et le rondpoint qui va en direction de Vittel ou de Neufchâteau plus au Nord. Pour ce point, des discussions sont en cours avec la commune de Golbey, un certain nombre de réunions ont déjà eu lieu. Vu le dynamisme économique du périmètre de l'agglomération d'Epinal, c'est le seul secteur actuellement qui pourrait faire l'objet d'une extension.
- Et puis il y a une réflexion à plus long terme, il précise à 8-10 ans même si le projet n'est pas nouveau au Conseil Départemental, d'évaluer l'intérêt de relier la 4 voies qui vient de l'Ouest Vosgien (Dompierre) à quelques kilomètres de la nationale 57 et qui aujourd'hui s'arrête pour arriver sur le rondpoint d'Uxegney. Il précise que différents paramètres doivent être investigués et qu'à date, cette solution n'est pas prête.

Il résume son propos : pour le Conseil Départemental, l'aménagement peut se faire à 3 niveaux, l'échangeur de Chavelot qu'il estime impératif d'exécuter rapidement, le secteur de l'Ecoparc, le long de l'usine, et le 3<sup>ème</sup> niveau qui est à un horizon plus lointain, une grande réflexion sur l'aménagement de ce secteur. Il transmet la parole à Didier DECLERCQ.

M. DECLERC (directeur des routes au Conseil Départemental) demande à revenir au power point pour pouvoir projeter les plans. Il introduit son propos en indiquant qu'il va présenter les réflexions plus ou moins abouties menées par le Conseil Départemental au sujet de la RD 166A. Il précise que la RD 166A va de Bois L'abbé à l'échangeur de Chavelot dont la RN57 constitue le dernier maillon de ce qu'il appelle le *Y Vosgien* qui relie les deux sorties de l'autoroute A31 de Bulgnéville-Châtenois à Epinal et à la RN57. Il situe sur le plan le site de NSG. Il commente le plan : la RN 57 constitue un axe Nord-Sud (Nancy Remiremont) qui se termine en ce fameux *Y Vosgien* qui vient de Dompaire qui arrive au giratoire de Bois L'abbé et qui ensuite par la RD 166A regagne l'échangeur de Chavelot. Sur la diapositive suivante, il présente les aménagements prévus sur la RD 166A. Le premier aménagement sera la création d'un « Shunt » d'une voie qui permettra d'aller directement en venant de la RN 57 vers le site de NSG sans rentrer sur le giratoire pour désengorger l'échangeur de Chavelot. Il attire l'attention sur le fait que ces plans diffusés ne sont que des schémas de principe car rien n'est encore finalisé, que ce soit l'acquisition des terrains ou les calculs définitifs des trajectoires. Il commente l'illustration, le « shunt » est dessiné en gris, au moment de sortir de la RN 57 en tournant à droite, les véhicules ne rentrent pas sur le giratoire mais iront directement s'embrancher sur une des voies de la 2x2 voies qui va vers le premier giratoire de Chavelot. La réalisation des travaux pour cet équipement est programmée en 2022 pour une mise en service en 2022, probablement pas avant, car il faut obtenir toutes les autorisations. Il ajoute qu'en ce moment, l'échangeur de Jeuxey est en cours d'aménagement et qu'il n'est pas possible de travailler sur deux échangeurs en même temps, puisque le Conseil Départemental renvoie la circulation sur l'autre échangeur lors des travaux.

Il présente le deuxième aménagement prévu à savoir le giratoire d'accès à l'Ecoparc. Il précise que ce projet d'aménagement est plus avancé, il est prévu qu'il soit mis en service en 2021. Il prendra la forme d'un giratoire à 3 branches. Il commente le plan diffusé : à droite la RN 57 vers l'échangeur de Chavelot, à gauche le giratoire de Bois L'abbé (qu'il appelle le Rondpoint du centre Leclerc) et la dernière branche qui desservira l'Ecoparc. Il indique que les tracés en bleu représentent les bassins de décantation.

Il invite Mme BORTOLOTTI à diffuser la diapositive suivante pour commenter le troisième aménagement programmé qui concerne plus particulièrement NSG, et notamment son accès, prévu pour 2023. Il rappelle que le Conseil Départemental réfléchit à ce projet d'aménagement depuis plusieurs années car le site fait l'objet d'un « tourne à gauche » qui n'est pas ce qu'il y a de plus sûr, sur une route où il y a un trafic de 14 000 véhicules /jour dont plus de 10% de poids lourd. Il rappelle que la plupart des poids lourds venant de la RN57 sont obligés de couper la RD 166a pour entrer sur le site de NSG et que cela constitue un danger. La création de ce giratoire est donc le fruit de réflexions antérieures au projet BOX de sécurisation de l'accès au site. Il précise à nouveau que le plan diffusé est un schéma de principe, ou plutôt un photo montage pour lequel il est préférable de ne pas trop tenir compte des tracés, il précise que le tracé sur ce photo montage passe sur un bâtiment alors qu'en réalité, ce ne sera pas le cas. Tout comme M. PARMENTIER, il insiste sur le fait que rien n'est encore fait car cela nécessite des études plus poussées.

Il poursuit sa présentation en rappelant le trafic actuel sur la RD 166 A, à savoir 14 211 véhicules par jour. A l'analyse du trafic, il apparaît que le trafic diminue significativement après l'accès à Norske Skog pour passer à 11 536. Au niveau de la RN 57, le trafic routier avoisine les 32 000 véhicules /jour. L'accès direct à Golbey comptabilise 10 000 véhicules /jour. Il explique que le Conseil Départemental s'est également posé la question de l'accès au site pour les piétons et vélos. Il dit que le site a la chance d'être desservi par la voie verte par le Nord (Thaon-les-Vosges), par le Sud (Epinal), par l'Ouest (Uxegney). Il rappelle que la Voie

Verte a été créée par le Conseil Départemental, et est désormais gérée par Epinal (Pays d'Epinal). Cette voie Verte passe à proximité de l'arrière du site de NSG, cela pourrait convenir pour desservir l'accès des piétons et vélos. Il pose la question, au vu du trafic (14 000 véhicules /jour sur la RD166a), faudra-t-il prévoir la création d'une liaison directe entre la RD 166 et la RN 57 tel que cela avait été envisagé à une époque (voir les tracés en pointillés) ? Il explique que la création de 2 giratoires supplémentaires peut défavoriser la fluidité du trafic, mais favoriser grandement la sécurité. Il ajoute que si la décision est de créer une liaison entre Dompierre et la RN 57, alors l'aménagement peut prendre la forme d'un recalibrage ou redimensionnement des routes déjà existantes et ainsi arriver sur un autre échangeur de la RN 57

M. PARMENTIER conclut sur la gestion des flux dans ce périmètre, lié au projet BOX, et plus largement. Il insiste sur la temporalité relativement rapide pour des questions d'adaptation compte tenu de la densité de trafic. Il indique que le Conseil Départemental est en chemin pour mettre en œuvre des solutions pour adapter la RD 166, en 2021, 2022 et 2023. Il complète et rappelle le projet éventuel à plus long terme (8-10 ans), pour lequel aujourd'hui la question est posée à l'interne (élus départementaux) car peut-être que le développement de l'Ecoparc nécessitera cet aménagement.

Mme BORTOLOTTI remercie M. PARMENTIER et M. DUCLERCQ. Elle espère que ces précisions auront apporté une réponse à Amandine ANTOINE. Elle invite les participants à réagir et indique que NSG a reçu un certain nombre de contributions relatives aux accès au site, notamment pour les vélos. Elle avoue qu'actuellement l'accès au site pour les piétons et les vélos, par la RD 166 A n'est pas ce qui se fait de mieux. Elle estime qu'une desserte par la voie cyclable, en aménageant une entrée sur le site peut être quelque chose sur lequel NSG peut réfléchir. Elle demande s'il y a d'autres réactions suite à ces présentations d'informations complémentaires ?

M. Xavier LEGUERINI souhaite prendre la parole. Il se présente comme représentant des voies navigables de France. Il demande à grande échelle, d'où viennent les flux entrants et où vont les flux sortants de NSG ? Il énumère des zones géographiques France, Allemagne, Europe ?

M. BOURGUIGNON lui répond que les flux entrants (papiers récupérés) et les futurs flux (vieux cartons) viennent principalement de France, d'un très grand quart Nord Est (à droite d'une ligne qui irait de Rennes à Marseille). Pour les flux sortants, il liste le marché européen Allemagne, Italie, Benelux, Suisse, Nord de l'Espagne. Dans le cadre du projet Box, la typologie de clients ciblée sera située globalement dans les mêmes zones géographiques, à savoir les zones d'activités économiques majeures.

M. LEGUERINI demande s'il y a moyen d'avoir des plateformes d'éclatement ou de regroupement quitte à ce que le dernier maillon soit fait par la route ou par un autre mode pour pouvoir répondre finement aux besoins des clients ?

M. BOURGUIGNON lui répond qu'actuellement NSG pratique le fret ferroviaire, principalement pour les flux sortants car il nécessite des volumes importants. Il donne l'exemple d'une commande de 50 tonnes, qui ne peut pas être expédiée par wagon. Il ajoute que NSG fait appel à des plateformes d'éclatement qui sont localisées en Allemagne, Italie, à la frontière Franco-Espagnole. La distribution fine se fait ensuite via ces plateformes par camion directement chez les clients.

Il complète avec la partie approvisionnement et indique que NSG travaille en détail à la manière d'intégrer plus de ferroviaire sur les approvisionnements (carton mais aussi papiers récupérés). Le travail est mené sur l'identification de points de concentration sur lesquels il pourrait être possible d'amener du papier, du vieux papier ou du vieux carton, pour ensuite l'acheminer par voie ferrée jusqu'à l'usine. Il informe que la volonté est de trouver des solutions avant le démarrage de BOX.

Mme BORTOLOTTI indique que M. SYLVESTRE a posé une question sur le Tchat au sujet de la disponibilité des contre-voyages à la sortie de l'usine.

M. BOURGUIGNON définit le contre-voyage comme la capacité à recharger un camion qui serait venu livrer sur le site de NSG. Il indique que les contre-voyages font partie des axes de travail et d'amélioration de NSG. Actuellement, le taux de rechargement avoisine les 30%. C'est-à-dire qu'un camion sur 3 repart chargé lorsqu'il vient sur le site, ce qui signifie qu'il parcourt 0 km à vide. Il ajoute qu'une action volontariste est menée avec les prestataires transporteurs pour augmenter ce taux pour l'amener à 50%. Il qualifie ce travail de réel défi car les origines des approvisionnements et les destinations des expéditions ne sont pas homogènes (les flux entrants viennent de l'Ouest de Golbey et les flux sortants vont à l'Est de Golbey). Actuellement, les partenaires logistiques de NSG travaillent à intégrer les schémas logistiques de NSG à leurs propres plans de transport pour parvenir à des triangulations voire quadrangulations) (camions qui viennent à Golbey livrer de la marchandise, qui vont ensuite prendre de la marchandise à Golbey, pour ensuite repartir livrer ailleurs et enfin, de cet ailleurs reprendre de la marchandise pour la ramener le plus près possible de Golbey). Il estime qu'il s'agit d'un travail d'optimisation de tous les jours, piloté par les partenaires logisticiens. Il conclut en indiquant que l'objectif de 50% de taux de rechargement est un objectif ambitieux, il doute que beaucoup de sites industriels en soient capables actuellement.

Mme BORTOLOTTI invite M. SYLVESTRE à indiquer si la réponse formulée par M. BOURGUIGNON répond bien à sa question. Elle demande si d'autres personnes souhaitent réagir ?

M. SERRE (directeur des achats et logistique) souhaite demander au représentant des voies navigables de France si le canal de l'Est est encore navigable ? Car il ne voit plus de péniche de fret sur ce canal.

M. LEGUERINI répond par l'affirmative. Le Canal des Vosges est encore navigable, d'ailleurs sur la carte diffusée par le Conseil Départemental, il indique que la carrière Sagram y figure et qu'elle fait transiter entre 200 et 300 000 tonnes jusqu'à l'usine de béton.

M. SERRE ajoute qu'effectivement, sur une portion de 10 km, entre Chavelot et St Jean, c'est navigable mais plus loin ?

M. LEGUERINI répond que c'est navigable tout le long et relativise en fonction des périodes de sécheresse qui rendent inutilisable le canal, comme cet été.

M. SERRE demande s'il est possible de faire naviguer des péniches chargées de 250 tonnes de bobines.

M. LEGUERINI répond par l'affirmative

Mme BORTOLOTTI demande s'il y a d'autres questions, réactions ? Elle signale que de nombreuses contributions concernant le fret ferroviaire ont été déposées sur le site internet projet-box. Il s'agit de personnes qui s'expriment ou qui s'inquiètent de savoir si le rail continuera d'être développé ou au contraire abandonné dans le contexte de l'augmentation des volumes qui devront être transportés. Elle témoigne que le rail ne pourra pas absorber tous les volumes, mais néanmoins cela ne signifie pas que NSG abandonnera le rail. Elle propose à M. BOURGUIGNON de présenter l'action sur le combiné rail-route.

M. BOURGUIGNON explique que NSG considère que le rail et la route ne sont pas en opposition, mais au contraire, qu'ils sont très complémentaires. Il indique que NSG a commencé à mener un travail sur ce fameux combiné rail-route. Il définit le transport combiné (ou combiné rail route) comme un mode de transport dans lequel la remorque du camion (ou des containers terrestres) sont chargés et garés directement sur des wagons spéciaux. Il donne l'exemple de l'Italie, marché pour lequel 80% des flux sortants de NSG se font grâce au train. Il nuance en expliquant que l'Italie est un marché un peu particulier qui dispose d'un modèle parmi les plus aboutis ou ultime pour le transport combiné. Les camions complets quittent l'usine NSG chargés des produits et se rendent à la gare de Fribourg en Allemagne

pour monter sur des trains navettes qui se rendent à Novara en Italie. Il explique que dans ces trains, il y a des wagons couchette, des wagons restaurant pour les chauffeurs routiers pour qu'ils puissent se reposer et se restaurer. Arrivés en Italie à Novara, les chauffeurs montent dans leurs cabines, quittent le train et vont livrer le client.

Il ajoute que NSG et ses partenaires (routiers et ferroviaires) réfléchissent à élargir ce fonctionnement à d'autres zones géographiques, avec des containers terrestres plutôt que des camions avec cabine. Il déclare qu'ensemble, ils espèrent pour 2021, avoir mis au point une solution opérationnelle de test grandeur nature, avec le transport des papiers récupérés en provenance de la région parisienne. Il ajoute qu'une fois la faisabilité et la pérennité testées sur cette zone, la réflexion sera élargie à l'Allemagne qui constitue un gros marché. Il conclut en indiquant que le combiné constitue un moyen de transport alternatif à la route pure. Il demande si des personnes ont des questions sur ce projet ?

Mme Durand invite les participants à faire part des bonnes pratiques, observations, questions, interrogations. Elle demande si quelqu'un de la SNCF est présent ?

M. Pascal THORENS indique être présente. Il ne sait pas ce qu'il peut apporter comme éclairage. Il indique qu'effectivement NSG est embranchée et opère des circulations au départ du site. Il confirme que la SNCF est en lien avec NSG et avec les autres transporteurs ferroviaires pour pouvoir mettre en place des flux.

Il rejoint les propos de M. BOURGUIGNON : en fonction des origines, des destinations et du volume transporté, les différentes situations doivent être étudiées, optimisées pour voir dans quelles mesures la solution ferroviaire peut être mise en place. Il ajoute que ce sont des projets alternatifs qui sont menés avec NSG et qui pourraient être menés conjointement avec d'autres opérateurs dans les Vosges.

Mme DURAND demande ce qu'il veut dire par projet alternatif ?

M. THORENS ne souhaite pas parler à la place de NSG, mais il sait que des échanges avec un autre opérateur du fret ferroviaire sont en cours pour pouvoir mutualiser les transports.

M. BOURGUIGNON confirme.

Mme DURAND demande s'il peut en dire 2 mots ?

M. BOURGUIGNON ne souhaite pas entrer dans la technique ferroviaire pour éviter d'ennuyer tout le monde. Il confirme que certains des voisins transporteurs de NSG sont très intéressés par le transport combiné, il ajoute que toutes les idées et les initiatives auront leur place. Il n'est pas question de travailler tout seul dans son coin pour ce genre de projet. Il généralise et signale pour que aboutir, il faut mettre en place des solutions pertinentes efficaces et surtout économiquement viables grâce à la mutualisation des flux. NSG peut apporter des flux mais elle n'est pas capable d'apporter des flux équilibrés amont et aval. D'autres apporteurs de flux doivent donc entrer dans la boucle, que ce soit des chargeurs ou des transporteurs pour développer des solutions de transport alternatif rail route pertinentes.

M. MARTIN croit que M. SYLVESTRE souhaite faire une proposition concernant des péniches automatiques. Il demande à M. SYLVESTRE d'expliquer sa proposition.

M. SYLVESTRE explique qu'au sein du pôle véhicule du futur, un des membres développe un modèle de péniche automatique qui a vocation d'apporter une solution de transport propre à l'infrastructure historique à bas coût. Il indique qu'il ne s'agit pas de son projet, qu'il n'en sait pas beaucoup plus mais qu'il lui paraît pertinent d'évoquer le sujet et de rebondir.

Mme DURAND demande si Voies Navigables de France peut compléter ?

M. LEGUERINI confirme être en connaissance du projet en pré-phase de faisabilité, qui est porté par un privé. Il ajoute qu'aucun essai réel n'a pour l'heure été réalisé mais l'idée c'est d'utiliser des péniches modernes de gabarit Freycinet (NDLR : le gabarit Freycinet est une norme européenne régissant la dimension des écluses de certains canaux) pour essayer de les automatiser. Il avoue ne pas connaître le délai de ce projet, ni même son importance.

Il souhaite ajouter que le combiné peut également se faire par voie fluviale, via le Port de Frouard ou d'autres ports de la Moselle à grand gabarit pour aller vers l'Allemagne. Il dit que l'idée sous-jacente à sa première question sur l'éclatement était de cet ordre.

M. BOURGUIGNON avoue qu'il n'est pas un expert en fret fluvial mais que le sujet a été étudié il y a quelques temps, en voyant l'exemple allemand et ses nombreuses péniches de grands gabarits (3 à 5 000 tonnes) sur le Rhin, capables d'aller également sur la mer (traverser la Manche ou la mer du Nord pour aller en Angleterre). Il déclare qu'il y a beaucoup d'obstacles et notamment le délai demandé par les clients. Il explique que le combiné rail route à destination de l'Italie est quelque chose qui est rôdé. Un camion chargé chez NSG le matin (avant 14h) peut prendre le train du soir à Fribourg. Le camion est capable de livrer le lendemain avant midi jusqu'à Parme. Ce système offre des délais courts sur des distances assez longues. Il pense qu'il sera difficile de parvenir à cela avec le fret fluvial. Il ajoute que des essais ont été faits sur des flux entrants (approvisionnement en papiers récupérés) mais la problématique à laquelle NSG avait été confrontée, c'est le risque de casse des balles à la manipulation. Or, une balle de papiers récupérés qui casse dans un port, cela représente une tonne et demi de vieux papiers qui s'envolent, qui partent dans le canal, qui partent chez les riverains... Néanmoins, il indique qu'il reste ouvert et cherche continuellement des solutions, dont peut-être un jour du fret fluvial.

M. Julien GUIMBERT souhaite intervenir. Il se présente, directeur commercial du groupe Mauffrey, un des partenaires transport important et historique de NSG. Il confirme que les modes de transport ne doivent surtout pas entrer en opposition. Il cite l'exemple de son entreprise, chez Mauffrey, pour laquelle une de ses filiales s'occupe d'organiser le fret ferroviaire et fluvial. Il indique que cette année, c'est un peu plus d'un million de tonnes transportés à 80% sur du fluvial mais également un peu sur du ferroviaire. Il ajoute que systématiquement dans son offre de services, il propose les 3 modes et le client choisit quel est le mode le plus pertinent en fonction des problématiques, des cahiers des charges et évidemment des contraintes économiques. Il confirme que pour NSG, le fret se prête assez mal à la manipulation fluviale.

M. FLECK demande à M. GUIMBERT pour quelles raisons des camions immatriculés en Pologne desservent NSG ?

M. GUIMBERT confirme que 80 camions sur une flotte de 3 000 sont immatriculés en Pologne. Il ajoute qu'étant dans une économie mondialisée, et donc de marchés, son entreprise doit pouvoir lutter à armes égales lorsqu'il s'agit de fret international. Cela nécessite, notamment pour les longues distances (à l'échelle européenne) d'avoir des véhicules qui soient immatriculés ailleurs qu'en France pour rester compétitifs. Si ce n'était pas Mauffrey, ce serait quand même des camions polonais qui viendraient sur le site, mais gérés par des entreprises polonaises ou roumaines. M. GUIMBERT demande à M. FLECK si cela répond à sa question ?

M. FLECK répond par l'affirmative. Il s'étonne que des camions d'une entreprise vosgienne immatriculés en Pologne, viennent desservir une autre entreprise vosgienne.

M. GUIMBERT demande à nouveau à M. FLECK si sa réponse était claire.

M. FLECK répond que oui mais il exprime sa gêne de voir une entreprise vosgienne immatriculer ses véhicules en Pologne, même s'il comprend l'économie de marché.

M. GUIMBERT demande à M. FLECK s'il a bien entendu la proportion que la flotte immatriculée en Pologne représentait et l'utilisation qui en est faite.

M. FLECK répond bien sûr, oui.

M. BOURGUIGNON demande s'il y a d'autres questions.

Mme BORTOLOTTI souhaite transmettre une question qui touche le volet social du projet. En l'occurrence, il s'agit de l'estimation des emplois créés grâce au projet BOX. Elle indique que coté NSG, le nombre d'emplois créés est estimé à une vingtaine. Elle ajoute qu'un certain

nombre d'emplois induits par le projet seront également créés, notamment chez les partenaires logisticiens. Elle demande si l'un des partenaires présents souhaite compléter.

Mme DURAND sollicite l'un des participants pour qu'il complète ce point et qu'il éclaire sur le type d'emploi.

M. BOURGUIGNON propose que M. GUIMBERT complète les propos. Il ajoute que du fait de l'augmentation des volumes, il faudra augmenter les expéditions, notamment par camion. L'augmentation du nombre de camions induit une augmentation du nombre de chauffeurs mais également des emplois en « back office », au niveau du service exploitation qui organise le travail.

M. GUIMBERT ne souhaite pas monopoliser la parole et demande si un confrère souhaite réagir sur le sujet.

Pas de réaction.

Il confirme que chez un transporteur, il est de coutume de dénombrer un employé « sédentaire » pour 5 chauffeurs. L'employé sédentaire s'occupe du « back up » administratif. Il pense que ce ratio est partagé au sein de la profession, MGE...

Mme BORTOLOTTI demande s'il y a d'autres interventions.

M. VIRTEL confirme les propos de M. GUIMBERT. Il souhaite évoquer un aspect qui n'a pas encore été abordé. Il s'agit d'un enjeu lié à la logistique et l'environnement et qui n'est pas très bien connu du grand public. Il s'agit des émissions atmosphériques, et notamment l'impact CO2 généré par la circulation des camions. Il propose de laisser la parole à Jean-Yves BOURGUIGNON pour commenter les chiffres indiqués.

M. BOURGUIGNON va présenter les actions mises en œuvre pour diminuer les émissions atmosphériques. Il avoue que la première pourra paraître un peu bateau, mais l'optimisation du rechargement est le premier levier pour améliorer les émissions atmosphériques. C'est un travail complexe et lourd à réaliser pour réussir à optimiser les chargements. Il précise que l'optimisation des chargements représente le fait de charger le camion au maximum de sa capacité et de ce qu'autorise la législation dans le pays dans lequel la marchandise va être livrée. Il ajoute que chez NSG, la politique est de faire en sorte que les camions soient complets. La plupart du temps, les lots partiels sont combinés entre eux pour maximiser le remplissage du camion. Il explique qu'en France, les camions doivent peser au maximum 44 tonnes. Cela représente une capacité de chargement, en fonction de la tare du camion, allant jusqu'à 28 tonnes. Le papier ayant une densité relativement faible (750 kg /m3), la marchandise est « légère ». L'expérience montre que les camions peuvent être chargés à environ 26 tonnes. Dans les pays européens, la limite de poids d'un camion chargé descend à 40 tonnes, ce qui correspond à environ 23 tonnes de marchandise.

Il continue la liste des actions mise en œuvre en rappelant le travail en cours pour recharger les camions qui viennent livrer sur site pour éviter qu'ils ne repartent à vide.

Il présente ensuite la vision moyen-long terme de NSG et ses partenaires. Il explique que les véhicules utilisés pour transporter la marchandise évoluent très rapidement. L'image du vieux camion polonais qui fume, un nuage noir à l'arrière du véhicule, est complètement dépassée. Il ajoute que 95% des camions actuellement utilisés répondent aux normes environnementales en vigueur, qui figurent parmi les plus strictes actuellement (à savoir EURO6).

Il ajoute que les prestataires transporteurs de NSG sont signataires de la charte ADEME (Agence de l'Eau et Maîtrise de l'Energie) qui constitue un engagement à travailler, à optimiser et à réduire tant que faire se peut les émissions (de gaz à effet de serre et autres émissions issues de la combustion du diesel). Ils sont signataires du label Objectif CO2 qui est une certification octroyée après audits (réalisés par des organismes indépendants) pour assurer que ce que font les transporteurs répond bien aux engagements qu'ils ont pris

Il poursuit la description des actions mises en œuvre en indiquant que les transporteurs prestataires de NSG ont commencé à faire estimer leur parc de véhicule à l'horizon 2025. Ces

derniers estiment que 20% de leurs tracteurs rouleront au gaz naturel liquéfié, 10% rouleront en Biogaz, 15% en bio diesel et le reste (55%) de leurs véhicules continueront de respecter les normes les plus strictes en vigueur. Il pose à voix haute la question de la mise en place, en 2025 d'une norme EURO 7. Il met en avant que dans cette projection à 2025 du parc de camions, il y aura une véritable montée en puissance des carburants alternatifs. Il indique que les camions électriques n'existent actuellement que sous forme de prototype. Il estime qu'à l'heure actuelle, ce n'est pas réaliste d'imaginer ce type d'engins, pour répondre aux besoins des flux industriels européens. Sur les projections du parc de véhicules en 2025, et les données de l'ADEME concernant leurs émissions de gaz à effet de serre et polluants, NSG estime que son bilan carbone augmentera de 11%, et ce malgré l'augmentation de 32% de camions. Il attribue ce résultat aux motorisations plus performantes qui permettront de diminuer les rejets des oxydes d'azotes (NOX) (-6,3%), les émissions de particules fines (-10%). Il demande si des partenaires transporteurs qui maîtrisent mieux ces calculs veulent compléter son propos

M. Laurent FINCK (Coquelle) souhaite témoigner. Il souhaite ajouter qu'il y a une prise de conscience générale par rapport à l'urgence climatique. Les véhicules roulant au carburant bio diesel vont permettre de réduire l'émission de gaz à effet de serre de 60% et de pratiquement supprimer les particules fines. Il indique que son groupe a décidé dès 2021 d'investir dans 50 tracteurs et d'en acquérir d'ici 3 à 5 ans entre 100 et 150, et ce, pour être vraiment un acteur dans cette lutte contre le réchauffement climatique.

M. GUIMBERT rebondit et complète, il ne pense pas qu'il y aura une énergie qui viendra dominer les autres car elles ont toutes des avantages et des inconvénients. Il estime que le diesel va continuer à exister encore quelques temps. Il raconte que des réflexions sont en cours avec NSG pour mettre en place des tracteurs roulant à l'électrique pour les trajets courts. Il trouve que chaque véhicule a son usage, son utilité, que chaque énergie a son usage et son utilité. Il fait savoir que tout comme pour le rail et la route, il n'oppose pas les carburants et l'énergie, il préfère envisager un mix énergétique pour les années qui viennent. Il émet la supposition que dans 10 ans, une énergie domine les autres, par exemple l'hydrogène. Mais pour l'heure, cela relève plutôt de la science-fiction.

M. FLECK souhaite prendre la parole pour réagir au sujet des projections d'utilisation de carburants dit alternatifs avec le vocable bio devant. Il ironise en indiquant « comme si c'était la réponse au changement climatique et à la question des pollutions liées au transport ». Il estime qu'il ne faut pas s'arrêter à des taux d'émission de NOX ou particules. Il appelle à avoir une approche sérieuse, à se référer au bilan global énergétique gaz à effet de serre, sans cela le raisonnement est saucissonné et les 2 problèmes ne sont pas pris dans leur ensemble. Il explique que le bio diesel n'a pas un bilan global positif, le gaz vert (le méthane agricole) se retrouve dans un développement un peu fou de la filière méthane, particulièrement au niveau agricole. Les conséquences sur les pratiques agricoles peuvent être importantes et compromettre le virage de l'agro écologie, qui selon lui, répond vraiment à la lutte contre le réchauffement climatique. Il croit qu'il n'est pas possible de raisonner à l'échelle seulement d'un secteur de transport et de chargement, qu'il est nécessaire d'analyser les choses de manière beaucoup plus globale. Il attire l'attention sur le fait qu'il faut se méfier des fausses bonnes solutions.

M. BOURGUIGNON souhaite commenter l'intervention de M. FLECK. Il est d'accord sur la nécessité d'avoir une approche globale. Il indique que NSG a une approche volontariste pour trouver des solutions alternatives avec ce qui existe sur le marché et en termes de techniques. Il assure que NSG depuis de nombreuses années cherche des solutions tout en n'étant pas ingénieure motoriste, c'est pourquoi elle s'entoure de partenaires ferroviaires, de transporteurs pour trouver des solutions. Ces derniers peuvent témoigner que NSG les pousse à trouver des réponses qui ne sont pas parfaites ni satisfaisantes en tout point, mais ils peuvent témoigner que dès le début du projet BOX, ils ont été impliqués pour travailler sur ces problématiques. Il complète que chacun reste alerte sur tout ce qui peut être fait et tout ce qui permettra d'améliorer la situation. Il invite à prendre un peu de hauteur et à analyser les courbes des

émissions de particules d'il y a 20 ou 30 ans. L'évolution des techniques a permis de faire baisser de manière très significative ces émissions.

Mme BORTOLOTTI demande s'il y a d'autres interventions ou réactions, sur d'autres thématiques.

Mme DURAND propose de débattre de l'aménagement du territoire car, finalement le sujet a été évoqué rapidement. Elle ajoute que NSG s'inscrit dans un trafic routier global, des impacts cumulés. Elle demande si certains peuvent témoigner de bonnes pratiques qui auraient lieu sur d'autres territoires.

M. FLECK réagit sur l'aménagement du territoire et l'aménagement de toute la zone avec le développement de l'Ecoparc, de toutes les infrastructures routières et de dessertes qui sont en prévision. Il demande s'il y a eu un vrai débat de territoire au sujet de l'opportunité de ce choix d'étendre le site NSG au-delà de la route pour créer un Ecoparc, qui sacrifie 70 hectares de terres agricoles. Il ne croit pas que le débat ait lieu, avec une approche globale, avec les avantages et les inconvénients pour faire une balance et analyser si le jeu en vaut la chandelle. Il ajoute que certaines zones industrielles ne sont pas complètement saturées, que certaines zones sont réservées à l'implantation industrielle. Il indique que la politique d'urbanisme est contraire à la politique nationale qui voudrait qu'un terme soit mis à l'artificialisation des terres agricoles et naturelles. Pour l'Ecoparc, une nouvelle zone est créée et il n'est pas sûr que le bilan global soit positif. Il déplore que ce débat n'ait pas eu lieu.

Mme DURAND regrette mais la concertation préalable ne peut pas répondre à ce débat sur le dialogue territorial et son aménagement. En revanche, la question sur les infrastructures routières et comment prendre en compte ces points sur l'aménagement peuvent faire partie de la concertation préalable.

M. FLECK déplore que finalement les projets et débats soient saucissonnés. Que le débat sur le projet BOX n'ait lieu que parce que c'est obligatoire et que le débat territorial général dans lequel s'inscrit NSG et son projet BOX soient occultés. Le projet d'Ecoparc n'est pas débattu car il s'inscrit dans le cadre des projets d'urbanisme pourtant il mobilise les terres agricoles et les terres naturelles. Il reproche de ne pas pouvoir avoir une dimension globale. Par exemple, le projet BOX est débattu mais il n'est pas possible de parler du projet CRE5, ni de l'approvisionnement de la chaudière 6, ni de l'Ecoparc parce qu'il s'agit d'un autre projet. Il partage son impression que le débat et leurs autorisations sont découpés. Il déplore qu'à aucun moment une autorité administrative ou une instance territoriale va poser le problème dans sa globalité. Il estime que cette division permet de diviser et de minimiser les impacts et les problèmes.

Mme DURAND accorde à M. FLECK que les politiques publiques pourraient constituer un vrai débat. Pour autant, la concertation préalable est encadrée par le code de l'environnement ce qui n'empêche pas du tout ce débat, pourvu que les questions et les éléments soient en lien avec le projet BOX.

Elle l'invite à faire part de ses observations et de ses questions, mais toujours en lien avec le projet BOX, sans dériver vers un débat sur l'Ecoparc, puisque ce n'est pas l'objet de la présente concertation préalable. Par contre, la circulation, le trafic que va engendrer le projet en lui-même, le trafic général, le trafic de poids lourds peuvent être débattus. Comme cela a également été dit, la chaudière 6 et les 30 camions supplémentaires qu'elle va générer peuvent complètement faire l'objet d'analyses, d'observations sur à la fois les impacts environnementaux mais pas que, sociaux, aménagement du territoire. Il lui semble intéressant, dans le cadre cet atelier logistique de revenir sur ce point de l'aménagement du territoire de manière un petit peu transversal ou sur ce qui avait été dit par le conseil départemental. Elle avoue que la difficulté des ateliers menés par visio-conférence, est qu'il est difficile d'identifier les acteurs. Certains transporteurs ont pu s'exprimer, elle demande si d'autres veulent prendre la parole, elle évoque la présence de riverains ou d'autres acteurs, comme ceux qui ont évoqué les modes de transport doux comme le vélo. Elle demande si ces modes de transport peuvent refaire l'objet de réactions ou d'observations ?

M. FLECK rebondit et souhaite partager un exemple concret qu'est l'effet cocktail, qui indique que la somme des effets de chaque substance chimique est décuplée lorsque ces substances sont mises ensemble. En l'occurrence, il n'est pas possible d'aborder l'impact d'un projet sans prendre en considération les impacts des autres projets autour. Il estime qu'il est clair que la problématique transport et ses impacts en termes d'aménagement, d'impacts sur l'environnement doivent faire plus que la somme des impacts individuels. Il insiste sur le fait d'appréhender l'ensemble des impacts de tous les projets. Que ce soit CRE 5, que ce soit l'Ecoparc ou que ce soit NSG. Et c'est la raison pour laquelle il est nécessaire de ne pas dissocier les choses, de mettre à plat tous les éléments du puzzle, sinon, le débat est erroné.

M. MARTIN répond que c'est précisément la raison pour laquelle tous les aspects transport dans leur globalité ont été présentés. Il lui semble que ce sont bien l'ensemble des impacts qui ont été présentés. Il demande si une personne du Conseil Départemental peut confirmer.

Mme BORTOLOTTI regrette que M. PARMENTIER ait quitté la réunion.

M. FLECK indique qu'au départ, seulement 135 poids lourds (liés au projet BOX) étaient indiqués. Il n'y avait pas les transports supplémentaires.

Mme BORTOLOTTI réagit et indique que les camions supplémentaires ont bien été indiqués, en identifiant bien les camions liés au projet BOX des camions liés à CRE5. Elle rappelle qu'à la présente réunion, il a lui-même demandé si dans les 85 camions, le projet CRE5 était compris et qu'elle lui a répondu très explicitement que le projet CRE5 n'était pas compris dans ce projet, et que dans ce second projet, c'étaient 31 camions supplémentaires qui étaient estimés. Quant à l'Ecoparc, elle rappelle qu'il n'y a pas d'activité en place et que le Conseil Départemental, dans son intervention, a bien évoqué les aménagements de territoire au regard de notre projet BOX mais au regard aussi d'autres réflexions en lien avec l'Ecoparc notamment les activités supplémentaires qui pourraient venir s'installer sur l'Ecoparc.

M. BAILLY se permet d'intervenir. Il indique avoir entendu à plusieurs reprises le terme « saucissonnage » et « d'Ecoparc de Norske Skog ». Il souhaite rappeler que l'Ecoparc n'est pas à Norske Skog. Il répète ce qu'il a dit précédemment : si l'Ecoparc n'existe pas, NSG continuera de vivre, cela ne va peut-être pas plaire au monde industriel, politique et économique mais en tout cas NSG, sans Ecoparc, continuera à vivre. Il ne veut pas que soient rajoutés à NSG les impacts d'hypothétiques projets sur l'Ecoparc. Il estime qu'à un moment, il est nécessaire de cadrer. Il estime que NSG n'a pas à porter le débat de l'aménagement du territoire. Ce n'est pas le rôle de NSG d'aller dans cette dimension-là.

En revanche, il estime logique de présenter les efforts qui sont faits avec les prestataires et de démontrer l'intérêt porté à optimiser en permanence les flux, pour éviter qu'il soit reproché à NSG de saucissonner les sujets ou les projets.

Il ajoute que M. FLECK a le droit de ne pas être d'accord avec les données chiffrées concernant le nombre de camions supplémentaires pour le projet BOX et pour le projet CRE5. Il propose à M. FLECK d'avoir une vision plus globale des marchés, et notamment celui du papier carton qui progresse de 2 à 3% par an. Il estime que si le projet ne se fait pas en France, il se fera ailleurs, dans des conditions environnementales peut-être moins bonnes, et là, à l'échelle globale, ce sera pire pour l'environnement. Il rappelle à M. FLECK qu'il a parlé de la Pologne. Il lui demande si l'implantation d'une usine en Pologne sera meilleure pour l'environnement, car quoiqu'il arrive, le marché du carton continuera de se développer avec ou sans NSG, autour de Golbey ou ailleurs. Il invite M. FLECK à prendre encore plus de hauteur dans ses réflexions.

Il pense que ce qui est fait actuellement en France est raisonnable. Il rappelle qu'actuellement NSG est en phase de concertation préalable, qu'après celle-ci, une enquête publique aura lieu. Il demande si tous les pays mènent ce même type d'action ?

Ensuite, s'agissant des phasages des procédures, CRE5 passe en premier, car il a été déposé avant et va rentrer en cours d'instruction publique. Il ajoute que le dossier de BOX prendra l'impact global des rejets supplémentaires liés à BOX et à CRE. Il demande à M. FLECK d'apporter un minimum de crédit dans le sérieux des études et des choses qui sont faites pour

évaluer les impacts. Il rappelle que NSG est en phase de Concertation Préalable et non en phase d'enquête publique. Les résultats des études en cours seront présentés dans le dossier de Demande d'Autorisation Environnemental, pas avant, c'est-à-dire dans quelques mois. C'est à ce moment que chacun disposera de tous les dossiers en détail avec effet cocktail ou non, impacts globaux sur les émissions de CO2, etc.

Il conclut en indiquant que NSG a bien entendu ses remarques et qu'il verra ce que NSG prendra ou nous en compte et s'il y a lieu d'améliorer certaines choses. Il estime que certainement des choses seront à améliorer. Il répète également que NSG n'a pas besoin de l'Ecoparc pour se développer et que ce dernier n'est pas de son ressort, donc qu'il n'a pas à entrer dans le débat. Enfin, concernant CRE5, NSG développe une chaudière telle qu'indiqué dans les analyses initiales, dans la pré étude. Le complément de vapeur nécessaire sera apporté par BOX. Par extension, les impacts complémentaires globaux seront donc apportés par l'étude de BOX.

Mme DURAND insiste sur le fait que la concertation préalable ne fige pas les choses, néanmoins elle doit rentrer dans un périmètre dont le projet BOX est le tronc commun. Elle ne voudrait pas que la fin de cet atelier revienne sur ce sujet. Elle le regrette car le débat avait bien commencé et permis d'échanger sur la logistique. Elle appelle les participants à garder cette dynamique. Elle explique qu'elle a proposé de revenir sur le sujet de l'aménagement du territoire car le débat est passé rapidement sur le sujet. Elle demande si les participants qui ne se seraient pas encore exprimés souhaitent faire part de leurs observations sur la logistique.

M. MARTIN indique que Mme ANTOINE souhaite prendre la parole concernant l'accès pour les vélos.

Mme ANTOINE se présente, elle travaille à NSG, habite à Golbey et se rend sur son lieu de travail à vélo tous les matins. Elle trouve que la partie de la voie départementale est dangereuse pour les vélos. Elle voudrait savoir si un autre accès sera effectivement prévu pour les vélos, par la piste cyclable.

M. BOURGUIGNON explique qu'il ne pourra pas apporter toutes les réponses car toutes les études ne sont pas encore menées. Il confirme que la voie verte passe derrière l'usine, mais assez loin, derrière le quartier des Blancs Champs. Si une sortie est réalisée à ce niveau, cela permettrait de rejoindre l'usine par l'arrière (du côté des anciens bâtiments formation et ancien bâtiment projet qui ont été rasés il y a 1 ou 2 ans). Il indique qu'il y a, à cet endroit, un accès de secours qui existe. Il ajoute que NSG va étudier la faisabilité d'un accès sécurisé au site pour vélos et piétons. Il ajoute que dans le cadre du projet BOX, une analyse des flux internes au site sera réalisée. Il rassure Mme ANTOINE en lui confirmant que ce point est pris en compte et travaillé en détail.

M. BAILLY confirme son intention réelle de favoriser l'accès sécurisé au site pour les vélos et piétons. Il ajoute que c'est un point de sécurité qui préoccupe NSG depuis plusieurs années et que le projet BOX est l'occasion idéale pour trouver une solution.

Mme ANTOINE remercie pour ces précisions.

Mme BORTOLOTTI informe que plusieurs questions en ce sens ont été posées sur le site projet-box.fr. Elle indique que les questions émanent majoritairement de salariés de NSG qui souhaitent pouvoir rejoindre leur lieu de travail, essentiellement à vélo, de manière moins dangereuse.

M. MARTIN invite les personnes qui n'auraient pas encore pris la parole à le faire, avant que l'atelier ne se termine.

M. VIRTEL (MGE) souhaite formuler une remarque générale, après avoir écouté les débats pendant 2 heures. Il exprime son sentiment en tant que citoyen mais aussi en tant que partie prenante qui peut observer de près ce qui se passe. Il lui semble que le maître d'ouvrage prend réellement en compte son impact sur l'environnement local et plus éloigné. Il rappelle qu'aujourd'hui, les véhicules ne circulent pas que sur la RD 166, ils circulent à Paris, en

Allemagne, en Italie, comme l'a expliqué M. BOURGUIGNON... En réalité, les impacts sont créés un peu partout et pas uniquement autour de l'usine de Golbey. Il a l'impression que NSG a bien pris en compte cela, qu'elle a mis en place une stratégie de développement ferroviaire, de mutualisation des moyens de transport pour augmenter au maximum le taux de rechargement, de politique de diversification des énergies pour aller vers ce qui se dessine comme étant les bonnes solutions de demain.

Même s'il peut comprendre certaines remarques qui ont été faites sur l'origine plus ou moins agricole de certaines énergies, certaines molécules, il lui semble que ce projet va dans le bon sens car NSG est consciente des impacts qu'elle va générer avec son projet BOX, sur son environnement. Il ajoute qu'il y a des effets positifs et négatifs et qu'il ne faut pas perdre de vue qu'un changement fondamental s'opère dans la consommation, notamment de carton et de papier journal. De facto, cela nécessite que certaines filières d'approvisionnement de matières premières soient abandonnées. Il estime que cette conversion a des impacts bien mesurés, cela ne veut pas dire qu'ils sont minimes, mais qu'ils sont bien pris en compte. Cela permet aux partenaires de NSG d'adapter eux-mêmes leur modèle économique et leur modèle de fonctionnement pour poursuivre dans la direction de cette tendance vertueuse.

En ce qui concerne la mobilité, il croit clairement que la société se trouve dans un mouvement global. Il n'y a plus aucun prestataire de déplacement de marchandises (transport) qui ne prenne pas en compte avec force les enjeux de transition écologique et surtout de transition énergétique. Il ajoute que l'hydrogène n'a pas été cité dans les carburants alternatifs, mais c'est aussi un sujet qui existe. Il ne partage pas forcément l'avis de son confrère concernant les véhicules électriques mais il assure qu'il y a plein de nouvelles choses et émet le souhait que le site NSG, demain, soit un formidable terrain d'expérimentation pour de vraies innovations en la matière.

Mme BORTOLOTTI remercie M. VITEL et ajoute qu'elle partage son souhait. Elle demande s'il y a d'autres réactions ou interventions, avant que l'atelier ne prenne fin.

M. MARTIN indique qu'il ne semble pas y avoir d'autres interventions.

Mme BORTOLOTTI demande aux garants s'ils souhaitent ajouter quelque chose.

Mme DURAND encourage chacun à produire un cahier d'acteurs qui sera diffusé sur le site internet, et permettra à tout un chacun de réagir. Cela peut également prendre la forme d'une contribution sur l'ensemble des éléments qui ont été échangés aujourd'hui. Elle remercie les personnes pour leur participation.

Mme BORTOLOTTI rebondit sur les propos de Mme DURAND et remercie tous les participants pour leurs contributions à cet atelier et à venir, à travers un cahier d'acteur ou autre. Elle ajoute que NSG pourra donner suite aux nouvelles questions qui pourraient venir à l'esprit par la suite, et posées sur le site internet projet-box.fr ou sur les réseaux sociaux de NSG.

Elle informe que compte tenu de la situation sanitaire, la réunion de clôture, le 6 janvier prochain, devrait prendre la forme d'un débat télévisé. Elle invite les participants à regarder ViàVosges le 6 janvier à partir de 18h30. Elle remercie les participants et souhaite une bonne soirée.

L'atelier prend fin.