

Concertation préalable du Programme K6

Compte rendu de l'atelier n°3 « chantier »

Date : 24 mai 2022, de 18h à 19h30

Lieu : Lumbres, salle Michel Berger

Nombre de participants : 20

Intervenants pour EQIOM, maître d'ouvrage du Programme K6 :

- Nathalie GHIDOSSI, directrice de projets
- Sylvain CODRON, coordinateur Environnement
- Luc COUSIN, directeur du Programme K6

Garant de la concertation :

- Jean-Michel STIEVENARD

Rappel du Programme K6 et de la concertation préalable

Luc COUSIN présente la concertation préalable et les objectifs du Programme K6, le phasage, les principaux effets, et le calendrier du projet.

Jean-Michel STIEVENARD présente la Commission nationale du débat public (CNDP) et les principes de la concertation préalable.

Présentation du chantier

Nathalie GHIDOSSI présente les principales caractéristiques du chantier, les enjeux logistiques, la qualification des intervenants et l'insertion territoriale.

Temps d'échange

Questions posées par une participante

Comment expliquer l'absence d'évaluation des niveaux de bruit pendant le chantier ? Est-il prévu de faire un modèle, une simulation ?

Nathalie GHIDOSSI indique que les niveaux de bruit dépendront du choix final du fournisseur, du nombre d'intervenants et des moyens déployés. Pour mesurer l'impact de la future usine en exploitation, une étude du bruit, avec une modélisation est en cours.

Luc COUSIN ajoute que l'impact du bruit pendant le chantier devrait être minime car le prémontage se ferait principalement en carrière. Le montage des équipements devrait quant à lui générer un bruit réduit, la zone de travaux étant éloignée des habitations, derrière les installations actuelles.

Questions posées par une participante

Du point de vue des émissions de dioxyde de carbone, que se passera-t-il si la phase 2 ne se fait pas et que seule la phase 1 est réalisée ?

Est-il possible que la phase 2 ne se fasse pas ? Est-ce un risque ?

Luc COUSIN explique que l'ambition est bien de réaliser la phase 2. La phase 1 dépend principalement d'EQIOM, tandis que la phase 2 dépend d'EQIOM mais aussi d'autres acteurs. La phase 1 constitue à elle seule une avancée du point de vue des émissions de dioxyde de carbone avec une diminution de 20%, mais il y a des sujets sur lesquels la situation doit évoluer pour pouvoir confirmer la phase 2 :

- le financement,
- l'émergence d'une taxe carbone aux frontières via le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF),
- l'autorisation d'exporter le CO₂ à l'étranger,
- la mobilisation de plusieurs industriels et la création d'installations pour la liquéfaction, le transport et la séquestration du CO₂.

Luc COUSIN observe que le dioxyde de carbone sera produit dans tous les cas pour fournir le marché en ciment que ce soit à Lumbres ou ailleurs. Si le clinker est produit à Lumbres, il y a une opportunité de capter le CO₂ grâce au Programme K6.

Remarque d'une participante

Le « bip de recul » des engins de chantier porte plus loin qu'un « cri du lynx » : c'est une option intéressante pour les travaux.

Luc COUSIN confirme que le « cri du lynx » est déjà déployé sur les engins de la carrière afin de réduire les nuisances sonores et qu'il pourra l'être sur les engins du chantier.

Question d'une participante

Comment expliquer la création d'un parking et de logements pour le chantier place Émile Zola avec la base vie des travaux ? La ville est-elle associée à ce choix ? Cette option paraît contraire à l'objectif de non-artificialisation des sols.

Sylvain CODRON précise qu'une base-vie n'a pas vocation à héberger les salariés ; il s'agit d'un bâtiment temporaire avec les sanitaires, un espace restauration, des bureaux. Les lieux choisis pour leur implantation seront remis en l'état d'origine à l'issue du chantier. L'hébergement des intervenants est fait sur des sites extérieurs.

Question d'une participante

Quels seront les trajets des bus ?

Nathalie GHIDOSI précise qu'il s'agira soit de bus qui feront le tour des hébergements pour amener les intervenants sur le chantier, soit de bus faisant la navette entre un parking relais en-dehors de la cimenterie et le site des travaux. L'utilisation de bus et mini-bus permettra de réduire considérablement le nombre de véhicules. Il y a un enjeu fort d'organisation des déplacements, hors site, et dans le site, afin de garantir la sécurité de toutes les personnes présentes et d'éviter l'encombrement des entrées et sorties.

Questions d'un participant

Les bus sont-ils vraiment une option à l'étude, sachant que les sites d'hébergement ne sont pas connus à ce stade.

Un site a-t-il été identifié pour le parking-relais ?

Nathalie GHIDOSI indique que les 4 fournisseurs participant à la consultation d'EQUIOM ont proposé spontanément les bus car c'est ce qui se fait habituellement sur les chantiers de ce type. Les fournisseurs prévoient d'interdire les voitures individuelles dans les emprises du chantier pour des raisons de sécurité. Les hébergements ne sont pas connus à ce stade : le fournisseur qui sera finalement retenu va réserver un ensemble d'hébergements, sur de longues durées, et pourra facilement organiser des transports en bus. Le parking relais, s'il était retenu, pourrait être situé en proximité.

Luc COUSIN ajoute que les lieux d'hébergements pourraient être à Lumbres, à Boulogne, à Calais, à Saint-Omer ou à ailleurs. Les voyages en mini-bus sont une pratique habituelle pour les chantiers qui impliquent l'intervention d'équipes spécialisées qui viennent de loin et qui sont hébergées temporairement (sur plusieurs mois voire années) à proximité du site d'intervention.

Question d'une participante

Pourquoi est-il nécessaire de séparer complètement l'exploitation du chantier ? Les contrats ne suffisent-ils pas pour garantir la sécurité ?

Nathalie GHIDOSSI indique que cette séparation n'est pas obligatoire, mais qu'elle permet des gestions séparées des zones de chantier et d'exploitation. Les intervenants du chantier ne connaissent pas forcément les procédures de sécurité de la zone d'exploitation, et réciproquement.

Luc COUSIN précise que le principe du chantier clos est une disposition habituelle pour ce type de chantier qui prévoit une répartition claire des responsabilités et notamment de la sécurité suivant les dispositions du code de travail.

Sylvain CODRON ajoute que c'est une pratique pour tous les chantiers, même les plus petits. Les chantiers en proximité de voirie sont toujours physiquement fermés par des palissades, des barrières.

Question d'une participante

Quelle est la nationalité des fournisseurs internationaux qui ont été sollicités ?

Luc COUSIN indique que les fournisseurs peuvent être allemands, autrichiens ou danois, mais que ces fournisseurs de premier niveau sous-traiteront à des entreprises d'autre nationalités. Le montage et le génie civil seront *a priori* confiés à des entreprises ayant l'habitude d'intervenir en France.

Question d'une participante

Le broyeur réutilisé va-t-il broyer deux fois plus de clinker ?

Quelle est sa participation au bruit généré par la cimenterie ?

Comment expliquer la réduction globale du bruit si le broyeur, proche des habitations, est maintenu en service ?

Nathalie GHIDOSSI explique que le clinker supplémentaire produit sur place sera envoyé vers des centres de broyage d'EQIOM en France ; il ne sera pas broyé à Lumbres pour produire du ciment.

Luc COUSIN note que le broyeur n'est pas concerné par le Programme K6. La réduction globale du bruit sera obtenue grâce à l'arrêt des fours 4 et 5, et à la localisation du four 6, plus éloigné des habitations que les fours actuels.

Conclusion

Jean-Michel STIEVENARD constate qu'à ce stade du projet, tous les éléments sur le chantier ne peuvent être connus. EQIOM a apporté toutes les informations qu'il avait à connaissance sur le chantier, et précisé ce qui n'était pas encore connu. Avant le démarrage du chantier, une réunion publique avec les éléments définitifs serait utile pour préciser aux riverains les intervenants, le calendrier, les méthodes. EQIOM propose par ailleurs une structure de dialogue avec le public dans le cadre du chantier.

Jean-Michel STIEVENARD rappelle qu'à la suite de la concertation préalable, il y aura un bilan des garants puis les réponses d'EQIOM. La concertation se poursuivra ensuite jusqu'à l'enquête publique, sous l'égide d'un garant, afin de permettre que

le dialogue entre les citoyens et les riverains en particulier d'une part et le maître d'ouvrage d'autre part puisse continuer

Jean-Michel STIEVENARD considère à titre personnel que la proportion d'emplois en insertion est trop faible [10 sur 270] et estime qu'il devrait être possible d'être plus ambitieux. De même, il s'interroge sur la carrière et indique qu'une fiche est en cours de préparation par EQIOM¹. Il explique souhaiter revenir sur ce sujet, notamment dans le cadre de l'atelier sur l'insertion paysagère et territoriale.

Luc COUSIN remercie les participants. Il rappelle que les emplois en insertion ne peuvent être mis en œuvre que de manière limitée sur un chantier comme celui du Programme K6, compte tenu de la grande technicité des interventions et des contraintes de sécurité très importantes, qui nécessitent des intervenants formés et habitués à ce type de chantier.

¹ Note post-réunion. Pour consulter la fiche d'approfondissement sur l'évolution potentielle de la carrière : https://www.concertation-cimentieredelumbres.fr/files/eqiom-k6-fiche-approfondissement-carriere_d3d1ab1e80ace7ea9389c6c0ed3db1de