

Concertation préalable du Programme K6

Compte rendu de la rencontre de proximité n°3 sur le marché de Lumbres

Date : 10 juin 2022, de 9h30 à 12h00

Lieu : Lumbres, marché de la place Jean Jaurès

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

- Luc COUSIN, directeur du Programme K6
- Sylvain CODRON, coordinateur Environnement
- Pierre BULTEZ, responsable des affaires publiques

Garant de la concertation : Jean-Michel STIEVENARD

Teneur générale des échanges

L'équipe d'EQIOM a échangé avec 5 personnes afin d'informer sur le projet et sur la concertation préalable, de répondre aux questions éventuelles et de recueillir les contributions.

La quasi-totalité des personnes rencontrées ont manifesté leur soutien au Programme K6, qui permettrait de maintenir l'activité de la cimenterie et les emplois. Plusieurs participants précisent avoir travaillé par le passé à la cimenterie, ou connaître actuellement des proches qui y travaillent.

Principales questions posées et réponses apportées par EQIOM

Avertissement : les réponses ici consignées correspondent à une synthèse des éléments apportées par EQIOM au cours des rencontres de proximité. Pour approfondir les différents points, le lecteur peut se reporter au [dossier de concertation](#) qui présente en détail le Programme K6 et ses incidences potentielles sur le territoire.

Un riverain de Lumbres a demandé pourquoi EQIOM est présent sur le marché et à avoir des informations concernant le projet.

Réponse d'EQIOM : EQIOM est présent sur le marché afin d'informer et de recueillir des contributions dans le cadre de la concertation préalable du Programme K6. Les modalités de concertation passées et futures ont été présentées.

La transformation de la cimenterie de Lumbres est prévue en deux phases : la construction d'un nouveau four, et la mise en œuvre du captage stockage du CO₂. Plus précisément, le nouveau four aura une capacité de production accrue de clinker ce qui permet de relocaliser la production en France.

Des « cochonneries » seraient brûlées la nuit.

Réponse d'EQIOM : Des déchets sont brûlés afin d'en récupérer l'énergie calorifique, nécessaire à la cuisson du clinker. La valorisation de CSR et de déchets est étroitement encadrée par la réglementation. La production de clinker est continue donc des combustibles alternatifs sont valorisés en continu, nuit et jour. La composition des combustibles est contrainte par la stabilité de fonctionnement des fours. Il ne peut y avoir de régime spécifique au jour ou à la nuit. De plus nos rejets sont mesurés en continu. L'absence de panache en sortie de cheminée ne signifie pas toujours que la production est à l'arrêt : quand il fait chaud et sec, le panache est quasiment invisible, ce qui donne l'impression que la production est arrêtée alors qu'elle ne l'est pas. Inversement, lorsque les nuits sont fraîches et humides, le panache est beaucoup plus visible.

Il est demandé combien d'emplois seraient créés.

Réponse d'EQIOM : Le nouveau four garantirait le maintien des emplois directs existants sur site, ainsi que des 250 emplois indirects existants. Par ailleurs, les augmentations de la production et de la valorisation de combustibles alternatifs conduiraient à la création d'environ 150 d'emplois indirects supplémentaires dans la logistique et dans la chaîne de préparation des combustibles.

Un participant note que la tour devrait être plus haute et demande à avoir la hauteur précise. Favorable au projet, il souligne qu'il faudra néanmoins un effort de tous les acteurs - SNCF et le Département du Pas-de-Calais - pour améliorer les abords.

Réponse d'EQIOM : La tour du four K6 culminera à 110 mètres de haut, soit 30 mètres de plus que l'élément le plus haut du site actuel.

Les autres acteurs concernés par l'amélioration des abords de la cimenterie ont été sollicités par EQIOM et le seront à nouveau à l'issue de la concertation préalable.

Plusieurs participants ont souligné que la carrière va s'agrandir. Un ancien employé de la cimenterie demande si à terme il n'y aura pas un problème d'approvisionnement.

Réponse d'EQIOM : La carrière poursuivra son extension vers l'ouest comme prévu aujourd'hui, mais la consommation de matières premières sera amenée à augmenter en passant d'environ 1 million de tonnes par an dans la situation actuelle à 1,7 million de tonnes dans le cadre du projet. Dans tous les cas, il n'y a pas de risque d'approvisionnement : la ressource est abondamment disponible localement et l'extension de la carrière est réalisée progressivement¹.

Un riverain de Lumbres demande pourquoi le train n'est pas privilégié. Les camions non électriques sont sources de pollution atmosphérique.

Réponse d'EQIOM : L'augmentation du transport par voie ferrée est limitée par la nature des matériaux à transporter. Le site de Lumbres n'est pas équipé pour le transfert ou la réception du clinker ou des combustibles alternatifs. Les clients et fournisseurs ne sont par ailleurs pas tous embranchés au réseau ferré national.

Le transporteur principal d'EQIOM utilise des camions fonctionnant au biogaz pour le transport du clinker jusqu'à Dunkerque. Il vient également d'acquérir un poids lourd électrique. Le développement du biogaz et de l'hydrogène offrira des solutions de transport décarboné par camion à moyen terme.

Un participant demande si le stockage du CO₂ n'est pas risqué à long terme, notamment s'il remonte à la surface.

Réponse d'EQIOM : Le stockage du CO₂ en profondeur est une technologie connue et qui a montré son efficacité sur le long terme. C'est notamment le cas aux États-Unis avec les premières installations qui datent des années 1970-1980, ou encore de la Norvège qui en 1996 est devenue le premier pays au monde à stocker du carbone à grande échelle dans le champ gazier de Sleipner. Le CO₂ injecté en profondeur se reminéralise progressivement et se transforme en minéraux carbonatés.

Il est demandé si la ligne de chemin de fer sera utilisée pour transporter le CO₂ et si le transport fluvial est envisageable.

Réponse d'EQIOM : La ligne de chemin de fer qui pourrait être utilisée est celle allant de Lumbres à Arques pour rejoindre ensuite Dunkerque. Le transport fluvial est très compliqué car la cimenterie n'a pas de bord à quai.

¹ Pour en savoir plus, consulter la [fiche d'approfondissement sur la carrière](#)

Une rupture de charge serait nécessaire à Arques et imposerait des installations de transfert complexes car le CO₂ est maintenu liquide sous pression et à basse température. Un transfert par canalisation semble être une alternative plus accessible.