



Commission Nouveaux Projets Mazarin, CO2 Highway et DKharbo, Alkern

Compte-rendu

M. LOISEAU Frédéric, sous-préfet de Dunkerque

PARTICIPANTS :

M. ALLAIN, CrystalRoad

Mme. BANCO, SPDK

M. BARALLE, 2BDM Ingénierie

Mme. CASTEL, Communauté Urbaine de Dunkerque

Mme. CEGLARSKI, Mission locale des Rives de l'Aa

Mme. DE BAERDEMAEKER, SPPPI Côte d'Opale Flandre

Mme. DEGRAVE, CLCV

Mme. DELAETER, SPPPI Côte d'Opale Flandre

M. DONNAES, 2BDM Ingénierie

M. DUJARDIN, Amexia

Mme. DURANT, DIAGOBAT

M. ECKERT, Equinor

M. FLANDRIN, Conseiller Municipal de Bourbourg

M. GRADELLE, Alkern

M. GUGLIERMINA, Président de la CSS

Mme. HURTEVENT, Grand Port Maritime de Dunkerque

M. HUSSE, Alkern

Mme. JORION, EDF

M. LEFRANCOIS, SPPPI Côte d'Opale Flandre

Mme. LEPOINT, SPPPI Côte d'Opale Flandre

M. LOISEAU, Sous-préfet de Dunkerque

M. MALHERBE, Dunkerque LNG

M. MATYKOWSKI, Matykow

M. MAZOUNI, Grand Port Maritime de Dunkerque



M. MESUREUR, DREETS
M. MILOWSKI, Département du Nord
M. MOREL, Communauté Urbaine de Dunkerque
M. MUYS, MNLE
M. PACAULT, DREAL
Mme. PACCOU, AGUR
M. PETETIN, CLCV
M. PILLOT, SEA Invest Dunkerque
Mme. RIGAUD, Ecosystème D
M. ROMMEL, Mission locale des Rives de l'Aa
M. ROUSSEAU, NaTran
M. SZAREK, DREAL
M. VANDEWALLE, DREAL
M. VERLEYE, Alkern
Mme. WOJTKOWSKI, Le Marin

Introduction de M. LOISEAU Frédéric, sous-préfet de Dunkerque

M. LOISEAU, sous-préfet de Dunkerque, indique en introduction que les projets de TotalEnergies, initialement prévus à l'ordre du jour, ne pourront finalement pas être présentés lors de cette séance, plusieurs éléments structurants n'étant pas encore arrêtés. Il précise que l'exploitant souhaite reporter cette présentation à une prochaine réunion, prévue en juin, et invite les participants à en être informés afin d'éviter toute surprise. Il ajoute qu'un autre projet, porté par Alkern, sera néanmoins présenté au cours de la séance.

Concernant le projet Mazarin, porté par CrystAlrod, il indique qu'il s'agit d'un projet d'implantation à Dunkerque d'une usine innovante de production de fil d'aluminium bas carbone intégrant une activité de recyclage. Cette fonderie, présentée comme une première mondiale, utiliserait au moins 40 % de déchets d'aluminium, notamment des câbles, afin de produire des fils destinés aux réseaux électriques. Prévu à l'horizon 2028, ce projet représenterait un investissement d'environ 100 millions d'euros et pourrait générer entre 75 et 100 emplois équivalent temps plein, avec un enjeu important en matière de décarbonation et de transition énergétique. Il donnera ensuite la parole à Christophe ALLAIN, directeur de portefeuille mondial.

S'agissant du projet CO2 Highway et Dkharbo, présenté par Equinor et GRTgaz, M. LOISEAU rappelle qu'un appel à manifestations d'intérêt lancé début 2023 avait confirmé l'intérêt des industriels pour une infrastructure de transport de CO₂ par canalisation dans la

zone portuaire de Dunkerque. Il explique que le projet DKHARBO vise à relier les sites industriels de captage aux sites de stockage ou de valorisation du CO₂. Il précise également qu'un partenariat a été conclu entre GRTgaz et Equinor afin de développer un réseau terrestre et offshore reliant Dunkerque à des sites de stockage géologique en mer du Nord. Dans ce cadre, GRTgaz assurerait le développement des canalisations terrestres sur la zone industrielle de Dunkerque jusqu'à une station de compression, tandis qu'Equinor développerait une canalisation maritime de grande capacité vers les sites de stockage. Il donnera ensuite la parole à Vincent ROUSSEAU pour NaTran et à David ECKERT pour Equinor.

Enfin, concernant le projet porté par Alkern à Loon-Plage, il indique que l'entreprise, spécialisée dans la fabrication de produits en béton pour le secteur du bâtiment, souhaite développer une installation de traitement de déchets non dangereux à partir de boues de filtration et de stockage d'anhracite. Il précise que ce projet vise à relancer une activité de fabrication de briquettes à partir d'anhracite et des boues de filtration fournies par ArcelorMittal Dunkerque. Cette activité était historiquement réalisée jusqu'en juin 2025 sur un autre site du groupe situé à Argenton-sur-Creuse avant son transfert hors de France. Il donnera ensuite la parole à Sébastien HUSSE, coordinateur sécurité développement durable.

Lien vers les présentations : [Commission Nouveaux Projets Mazain, CO2 Highway et DKharbo, Alkern](#)

1. Projet Mazarin

➤ **Présentation de Mazarin :** présenté par M. ALLAIN

Questions/réponses :

M. MUYS demande si la zone destinée à accueillir le projet correspond à celle actuellement en cours d'aménagement à Loon-Plage.

M. ALLAIN répond que le projet ne sera pas implanté sur cette zone et précise qu'il se situera au sud du terrain de Suez, lui-même localisé au sud du site de TotalEnergies, route de Mardyck. Il ajoute que l'adresse du site vient d'être créée et correspond au 4412 route de Mardyck.

M. MUYS demande des précisions sur les modalités de transport en vrac et souhaite savoir si les manutentions seront réalisées en vrac fermé ou à l'air libre.

M. ALLAIN explique que le transport en vrac concernera des navires en provenance de Rotterdam et d'Anvers acheminant du métal vierge. Il précise que ces navires arriveront au port avant que le métal ne soit transbordé sur des camions pour être transporté jusqu'au site, ce qui constitue une première option logistique.

M. MUYS s'interroge sur le recours futur au fret ferroviaire et demande si la voie ferrée située à proximité du site pourrait être utilisée à terme.

M. ALLAIN indique que plusieurs hypothèses logistiques sont actuellement à l'étude, parmi lesquelles le recours au multimodal. Il précise que différentes solutions sont envisagées pour l'acheminement des matières premières et l'expédition des produits finis, notamment l'utilisation des canaux. Il ajoute que la construction d'un quai pourrait également être envisagée afin de transporter les matières premières en entrée et de livrer les clients via les voies fluviales du nord de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de la vallée du Rhin, ainsi que par le futur canal.

M. MUYS s'interroge sur les besoins du projet en matière de fournitures industrielles et demande notamment si le site utilisera de l'eau industrielle ainsi que des branchements électriques. Il évoque également la proximité du transformateur en cours de réalisation au niveau d'Auchan et estime qu'un raccordement électrique pourrait être plus simple qu'un recours au gaz.

M. ALLAIN précise que le projet reposera principalement sur des fours de fusion électriques. Il indique toutefois que les fours de maintien entièrement électriques n'existant pas réellement à ce jour, une faible quantité de gaz naturel devra malgré tout être utilisée. Il ajoute être en attente d'un retour d'Enedis concernant la possibilité d'obtenir une capacité de raccordement électrique de 19 à 20 MW.

Concernant l'eau, il précise que seule de l'eau industrielle sera utilisée et non de l'eau potable. Il souligne également que le procédé industriel consommera peu d'eau : l'activité de recyclage n'en nécessitera pas, seule la fonderie de fil ayant besoin d'eau pour refroidir le métal à sa sortie des fours, à une température d'environ 800 °C. Il indique enfin que les équipements annexes fonctionneront grâce à une technologie adiabatique avec refroidissement par air, permettant de réduire d'environ 90 % la consommation d'eau par rapport à un procédé standard, celle-ci passant de 7 m³ à 0,7 m³ d'eau par tonne de métal produite.

M. MAZOUNI demande des précisions sur les besoins du projet en eau industrielle, notamment concernant les pics de consommation, les besoins en pointe ainsi que les volumes annuels globaux envisagés.

M. ALLAIN indique que la consommation d'eau industrielle devrait s'établir entre 0,6 et 0,7 m³ par tonne produite. Il précise qu'avec une production annuelle estimée à 70 000 tonnes, les besoins en eau représenteraient environ 49 000 m³ par an.

M. MAZOUNI demande des précisions sur les procédés et les technologies de refroidissement par tours adiabatiques fermées envisagés pour le projet. Il s'interroge également sur l'intégration des différentes solutions de recyclage et de réutilisation des volumes d'eau en interne.

M. ALLAIN confirme que le procédé reposera sur un circuit fermé. Il explique que l'eau utilisée pour refroidir le métal produit de la vapeur, laquelle sera récupérée afin de permettre une réutilisation maximale de la même eau en cycle fermé. Il ajoute que cette

démarche répond également à un enjeu économique, le coût de l'eau étant de plus en plus élevé.

M. MAZOUNI indique qu'il ne peut qu'inviter le porteur de projet à se rapprocher rapidement du syndicat de l'eau du Dunkerquois afin d'échanger sur ce sujet.

M. ALLAIN confirme cette démarche et explique que les échanges n'ont pas encore été engagés en raison d'incertitudes techniques encore en cours d'arbitrage. Il précise que les besoins en eau varieront selon le choix énergétique retenu entre l'électricité et le gaz naturel. Il indique que l'option électrique, bien que plus favorable en matière de décarbonation, entraînera une consommation d'eau plus importante, tandis que le recours au gaz naturel, moins performant sur le plan environnemental, nécessiterait moins d'eau.

M. LOISEAU remercie l'intervenant et indique qu'au regard des éléments présentés, la consommation journalière d'eau représenterait environ 120 m³ par jour, ce qu'il considère comme relativement limité. Il précise toutefois que les industriels sont systématiquement interrogés sur l'optimisation de leurs procédés en matière de consommation d'eau et souligne que, même si d'autres projets présentent des besoins bien plus importants, cela ne dispense pas de poursuivre le travail engagé sur ce sujet. Il estime enfin que le syndicat de l'eau est fondé à attirer l'attention sur cette question.

M. PETENTIN s'interroge sur les nuisances sonores potentielles liées au fonctionnement de la fonderie. Il rappelle que des études acoustiques ont été réalisées et demande si le porteur de projet est confiant quant à l'absence d'impact sonore au-delà du site industriel.

M. ALLAIN indique que l'ensemble des procédés sera intégré à l'intérieur des bâtiments et précise que les activités de fonderie ne génèrent pas de nuisances sonores significatives. Il ajoute que l'activité de recyclage constitue la principale source potentielle de bruit, mais qu'elle sera réalisée dans une cellule totalement fermée afin d'en limiter les effets. S'appuyant sur l'expérience de partenaires industriels, il estime qu'il n'y aurait pas d'impact notable au-delà du site dès lors que la distance avec les habitations est suffisante, en l'occurrence au-delà d'environ 40 mètres. Il conclut que la localisation du site, éloignée des zones d'habitation, rend cet enjeu peu préoccupant à ses yeux.

M. PETETIN cherche à clarifier le déroulement du procédé industriel et demande si, à l'arrivée des produits, une première étape de recyclage est réalisée, suivie d'un processus de traitement permettant de séparer les différentes matières.

M. ALLAIN confirme que le site recevra des déchets destinés à être traités afin d'en extraire des granulés d'aluminium. Il précise que ces matériaux recyclés seront ensuite utilisés dans la fonderie en complément de métal vierge.

M. PETETIN s'interroge sur l'approvisionnement en déchets d'aluminium utilisés comme matière première. Il rappelle que l'aluminium recyclé est déjà utilisé pour certaines applications moins exigeantes et souligne qu'il existe d'ores et déjà un marché pour ces matériaux. Il demande ainsi si la croissance potentielle de la demande pour ces autres usages a été prise en compte dans le modèle économique du projet.

M. ALLAIN indique que cette problématique a été pleinement intégrée au modèle économique du projet. Il souligne que l'Europe exporte actuellement environ 1,2 million de tonnes de déchets d'aluminium par an, ce qu'il qualifie de volume considérable. Il reconnaît toutefois que les déchets issus des câbles représentent aujourd'hui une matière particulièrement valorisée sur le marché. Il explique néanmoins qu'en l'absence de débouchés permettant de réutiliser cette matière pour la fabrication de nouveaux fils, ces déchets sont principalement orientés vers d'autres productions, telles que les canettes ou divers produits jugés moins stratégiques pour le territoire. Il précise que le projet vise précisément à réemployer ces déchets afin de permettre aux acteurs de la filière de récupérer cette matière sous une forme réutilisable pour leurs besoins.

M. PETETIN demande quelle part des besoins globaux pourrait être couverte par les câbles produits à partir de 40 % de matière recyclée et s'interroge sur le caractère significatif ou non de cette production à l'échelle du marché.

M. ALLAIN indique que la consommation de fil d'aluminium en Europe s'élevait à environ 700 000 tonnes en 2023 et précise que les projections à l'horizon 2040 atteignent près de 1,5 million de tonnes, traduisant une très forte hausse des besoins. Il explique que cette évolution est liée au développement des réseaux électriques. Il ajoute que la France bénéficie d'un avantage compétitif grâce à son parc nucléaire, mais souligne que celui-ci suppose également le développement d'infrastructures de réseau adaptées.

M. PETETIN souligne que, rapportée aux besoins européens estimés à 1,5 million de tonnes, la production envisagée de 70 000 tonnes représenterait une part limitée du marché.

M. ALLAIN confirme que la production envisagée ne permettra pas de répondre à l'ensemble des besoins européens, mais qu'elle contribuera à réduire partiellement la dépendance aux importations étrangères. Il indique également que le projet pourrait encourager d'autres investissements industriels similaires en Europe. Il souligne enfin les incertitudes pesant sur les approvisionnements futurs en fil d'aluminium provenant notamment du Moyen-Orient, estimant que les pays producteurs pourraient privilégier leurs propres besoins de développement au détriment des exportations vers l'Europe.

M. PETETIN demande si le volume de production fixé à 70 000 tonnes résulte d'un choix industriel alors même que le marché potentiel apparaît supérieur. Il s'interroge également sur l'existence, à l'échelle européenne, de volumes plus importants de déchets de câbles susceptibles d'être valorisés.

M. ALLAIN indique qu'en 2023, les volumes de déchets de câbles en aluminium représentaient environ 80 000 tonnes. Il souligne que cette quantité est appelée à augmenter avec le développement de la production de câbles. Il précise également que le démantèlement futur des réseaux électriques français et européens, notamment ceux déployés dans les années 1970 lors du premier cycle d'électrification lié au parc nucléaire, générera des volumes beaucoup plus importants de déchets.

Il estime ainsi qu'à terme, les quantités disponibles pourraient devenir très significatives, ce qui justifie selon lui le développement d'une filière industrielle de recyclage. Il ajoute que le projet entend contribuer à cette dynamique, en prévoyant dès à présent un site doté d'une première ligne de recyclage ainsi qu'un bâtiment conçu pour pouvoir accueillir une

seconde ligne à l'avenir, afin de saisir cette opportunité industrielle et de maximiser la création de valeur ajoutée à Dunkerque.

M. PACAULT demande des précisions sur l'approvisionnement en aluminium vierge et souhaite notamment savoir sous quelle forme celui-ci sera réceptionné, en particulier s'il s'agira exclusivement de métal solide.

M. ALLAIN indique que, dans l'hypothèse de référence actuelle, l'aluminium vierge serait réceptionné sous forme solide. Il souligne toutefois qu'il serait pertinent de tirer parti de la production locale d'Aluminium Dunkerque en envisageant un approvisionnement en aluminium liquide. Il explique que ce procédé, courant dans les grands pays producteurs d'aluminium, repose sur le transport du métal liquide dans des citernes spécialement conçues et sécurisées pour circuler sur route.

Il précise que cette solution présenterait des avantages en matière de décarbonation puisqu'elle éviterait une nouvelle phase de fusion de l'aluminium sur site. Il ajoute qu'un acheminement par barge via le canal pourrait également être envisagé entre Aluminium Dunkerque et le site du projet. Il indique toutefois que cette option n'est pas retenue à ce stade, même si des discussions ont déjà eu lieu à ce sujet.

M. MUYS demande quelle sera la classification réglementaire du site et s'interroge notamment sur son éventuel classement au titre de la réglementation SEVESO.

M. ALLAIN précise que le site ne sera pas classé SEVESO.

M. LOISEAU qualifie le projet de très ambitieux et adresse ses encouragements au porteur de projet pour la suite de son développement. Il réaffirme que les services de l'État, ainsi que ceux de l'ensemble des parties prenantes concernées, resteront mobilisés afin d'accompagner le projet tout au long de sa mise en œuvre.

Il rappelle également que le projet figure parmi les 150 dossiers prioritaires identifiés au niveau national par le Président de la République. Il précise qu'au sein de ces 150 projets, sept sont situés dans le département du Nord, dont quatre dans l'arrondissement de Dunkerque, ce qui témoigne selon lui de l'implication importante du territoire dans l'effort industriel collectif.

2. CO2 Highway et DKharbo

➤ **Présentation de CO2 Highway et DKharbo** : présenté par M. ROUSSEAU et M. ECKERT

Questions/réponses :

M. LOISEAU souligne que Dunkerque est aujourd'hui présenté comme un hub du CO₂, tout en observant que le territoire concentre déjà de nombreux projets structurants, ce qui représente une forte charge de travail pour les services de l'État. Il indique toutefois que

cette dynamique fait partie intégrante des missions des administrations mobilisées localement.

Il précise également que ce projet particulièrement ambitieux fera l'objet d'un accompagnement spécifique en mode projet par les services de l'État. Revenant sur une réunion tenue le 25 mars précédent, à laquelle participait notamment Mme HURTEVENT, il indique ne pas avoir le souvenir d'un projet réunissant autant d'exigences en matière de procédures administratives. Il évoque la programmation d'environ une vingtaine d'études ainsi qu'un grand nombre de démarches réglementaires et d'ingénierie administrative à conduire. Il réaffirme enfin la volonté des services de l'État d'accompagner le porteur de projet tout au long de la phase de conception et de mise en œuvre, tout en reconnaissant l'ampleur du travail à engager.

M. MUYS indique souhaiter obtenir des précisions complémentaires sur l'articulation entre les différents projets évoqués, notamment le projet d'Artagnan et celui d'ArcelorMittal. Il relève que la question du terminal n'avait jusqu'à présent pas été clairement abordée et demande si le projet présenté intègre désormais la mise en place d'un terminal ainsi qu'un dispositif de transport associé.

Il s'interroge également sur l'ajout de canalisations terrestres et maritimes destinées à élargir le nombre de clients raccordés au dispositif de transport de CO₂. Enfin, il demande si le projet est déjà suffisamment avancé pour engager des démarches concrètes sur le territoire, notamment en matière de permis de construire, ou si cette phase interviendra ultérieurement.

M. ROUSSEAU indique que le projet présenté est complémentaire au projet D'Artagnan. Il explique que ce dernier constitue un projet privé et fermé, reposant sur des émetteurs de CO₂ déjà identifiés, tandis que le projet porté par Natran vise à développer une solution de décarbonation à grande échelle, ouverte à un plus grand nombre d'industriels, au-delà du territoire dunkerquois.

Il précise que le projet s'inscrit dans une logique de transport régulé du CO₂, comparable à celle existant pour le gaz naturel et prochainement pour l'hydrogène. Ce modèle repose sur la désignation d'un opérateur chargé de transporter le CO₂ dans le cadre d'une mission de service public. À ce titre, l'infrastructure devra permettre le raccordement de tous les industriels qui en feront la demande, contrairement au projet D'Artagnan dont les partenaires privés déterminent eux-mêmes les conditions d'accès.

M. ROUSSEAU souligne ainsi que les deux projets sont de nature différente mais pourraient néanmoins être complémentaires. Il évoque notamment la possibilité de coupler les infrastructures afin d'offrir plusieurs modes d'acheminement du CO₂, soit par canalisation, soit par voie maritime, à l'image de l'approvisionnement actuel en gaz naturel qui combine gazoducs et gaz naturel liquéfié.

Concernant l'avancement du projet, il indique qu'aucun permis de construire n'a, à sa connaissance, été délivré à ce stade. Des discussions sont en cours avec le Grand Port Maritime de Dunkerque afin d'identifier les emprises foncières nécessaires à l'implantation

des installations, notamment l'interconnexion et la station de compression. Il précise que ce sujet reste complexe mais que des progrès significatifs ont été réalisés ces derniers mois.

Mme HURTEVENT ajoute que les équipes d'Equinor et de Natran travaillent en étroite collaboration sur le projet. Elle précise que plusieurs sujets sont à traiter, notamment les questions foncières, l'implantation des stations de compression à proximité des industriels et des habitations, ainsi que le passage de la canalisation sous le canal des Dunes. Elle souligne que des échanges réguliers permettent de faire avancer les volets terrestres et maritimes du projet.

M. MAZOUNI s'interroge sur la faisabilité du modèle économique des projets de captage et de stockage du CO₂, qui reposent sur des investissements importants et interdépendants entre plusieurs acteurs industriels. Il souligne que, si les études permettent d'identifier des potentiels de décarbonation, notamment chez ArcelorMittal, la concrétisation des projets nécessitera des engagements financiers majeurs de la part des entreprises. Il questionne ainsi leur capacité à s'engager dans les délais requis et les leviers économiques susceptibles de rendre ces investissements attractifs.

M. ROUSSEAU confirme que les études peuvent être menées sans engagements formels grâce aux subventions publiques et européennes. Il précise toutefois que la décision finale d'investissement ne pourra être prise qu'à condition d'obtenir des engagements des futurs utilisateurs des infrastructures. Il souligne que ces engagements pourront eux-mêmes dépendre de dispositifs de soutien public, comme les contrats pour différence (CCfD). Il rappelle enfin que ce type de mécanisme a déjà permis le lancement de projets d'hydrogène en Europe et estime qu'une dynamique similaire sera nécessaire pour le projet de captage et de stockage du CO₂.

M. ECKERT complète en indiquant que la viabilité économique des projets dépendra notamment de leur dimensionnement, des capacités retenues et du coût final supporté par les émetteurs. Il souligne que les projets de captage et stockage du CO₂ ayant abouti en Norvège ou au Royaume-Uni reposent sur un fort partenariat public-privé. Selon lui, le développement de cette filière nécessitera un soutien public et des orientations politiques claires, sans lesquels sa mise en œuvre serait beaucoup plus difficile.

M. LOISEAU rappelle que les orientations politiques en matière de décarbonation existent déjà à travers les accords de Paris et les stratégies nationales bas carbone. Il estime qu'il n'existe pas d'alternative à cette trajectoire et que la question porte désormais davantage sur les acteurs qui mettront en œuvre ces transformations et sur le rythme auquel elles seront réalisées.

M. MOREL demande si les hypothèses de tracés des infrastructures ont déjà été présentées aux collectivités concernées, notamment aux communes situées entre les émetteurs et le terminal. Il souligne l'importance d'anticiper d'éventuelles incompatibilités avec d'autres projets d'aménagement ou de développement du territoire, en particulier au regard des contraintes liées aux canalisations et aux ouvrages associés. Il s'interroge ainsi sur le niveau de concertation engagé avec les collectivités et la communauté urbaine concernant les tracés envisagés.

M. ROUSSEAU indique que les tracés envisagés font l'objet d'échanges réguliers avec le Grand Port Maritime de Dunkerque et la Communauté urbaine de Dunkerque afin d'assurer leur bonne intégration aux projets du territoire. Il précise qu'aucune concertation avec le grand public n'a encore été engagée à ce stade, mais qu'une concertation préalable volontaire est envisagée. Son calendrier reste à définir, tout en devant être compatible avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2030.

3. Alkern

➤ **Présentation d'Alkern** : présenté par M. GRADELLE et M. HUSSE

Questions/réponses :

M. MUYS demande si le site implanté sur le port restera à son emplacement actuel ou s'il est prévu de le déplacer sur le territoire de Loon-Plage.

M. GRADELLE répond qu'il s'agit du site historique de l'activité. Il précise que celle-ci a démarré dans les années 1970 sur le quai Minéralier, où elle est restée pendant une trentaine d'années, avant d'être transférée au début des années 2000 sur le site actuel de Loon-Plage.

M. MUYS demande si l'usine dispose déjà d'une unité de broyage de l'antracite afin de le rendre compatible avec le procédé industriel. Il s'interroge également sur les risques d'envol de poussières liés au transport des matières premières et des produits, hormis le ciment transporté en citerne. Enfin, il souhaite connaître l'évaluation du trafic routier généré par le projet, en tenant compte de l'ensemble des flux entrants et sortants de l'usine.

M. GRADELLE répond que le site ne dispose d'aucune installation de broyage de l'antracite ou d'autres matériaux. Il explique que les matières reçues sont directement utilisées comme matières premières pour être transformées puis agglomérées par pressage, selon un procédé comparable à celui d'une centrale à béton. Il précise qu'aucune opération de broyage n'étant réalisée sur place, cette activité ne génère pas d'émissions de poussières.

Concernant les risques d’envol de poussières lors du transport, il indique que les matières entrantes sont acheminées dans des camions bâchés. Il ajoute que les opérations de déchargement, susceptibles de générer des poussières, sont réalisées à l’intérieur d’un bâtiment fermé, à l’abri des perturbations extérieures, ce qui permet de confiner les émissions.

S'agissant du trafic routier, il souligne que le procédé présente un fonctionnement plus vertueux qu'une activité classique de fabrication de produits en béton. Après une phase initiale durant laquelle les matières premières sont réceptionnées et les produits fabriqués, les camions repartent chargés de matériaux agglomérés une fois leur chargement déchargé. Il précise ainsi que les véhicules ne circulent plus à vide, ce qui permet de diviser par 2 le nombre de trajets nécessaires à tonnage équivalent par rapport à une activité industrielle classique.

M. MESUREUR souhaite connaître les principaux utilisateurs et clients de l'anhracite, ainsi que les secteurs d'activité dans lesquels ce matériau est principalement employé.

M. GRADELLE indique que l'anhracite concerné est destiné à un industriel situé hors de la région. Il précise que le site sert principalement de point logistique, les fines d'anhracite arrivant par voie maritime au QPO avant d'être réexpédiées par voie ferroviaire. Il cite notamment l'entreprise Solvay parmi les utilisateurs de ce matériau.

Un participant demande des précisions sur l'évolution des consommations d'eau du site. Il souhaite notamment obtenir davantage d'informations sur la diminution des volumes d'eau envisagée dans le cadre du projet et sur les éléments permettant d'expliquer cette réduction.

M. GRADELLE explique que, dans le cadre de la fabrication traditionnelle de produits en béton à partir de matériaux naturels tels que le sable et les graviers, un apport d'eau est nécessaire afin d'assurer l'hydratation du ciment. Il précise toutefois que le procédé envisagé diffère, les matériaux utilisés présentant déjà une teneur en eau naturellement élevée.

Il indique que les boues font l'objet d'une préparation préalable chez le client afin d'atteindre un taux d'humidité inférieur à 10 %, correspondant au niveau requis pour l'hydratation du ciment. Ainsi, aucun apport d'eau supplémentaire n'est nécessaire dans l'usine. Il ajoute que les fines d'anhracite disposent également d'une teneur en eau suffisante, du fait de leur stockage en vrac à l'extérieur et de leur exposition aux précipitations, ce qui permet également de limiter les besoins en eau du procédé.

Un participant indique avoir compris que le procédé permet d'éviter tout apport d'eau supplémentaire dans la fabrication. Il demande toutefois si l'eau contenue dans les matières réceptionnées est récupérée ou extraite au cours du procédé, et le cas échéant, de quelle manière elle est gérée.

M. GRADELLE répond qu'aucune récupération d'eau n'est réalisée dans le cadre du procédé. Il précise que l'eau naturellement présente dans les fines est simplement utilisée lors du mélange avec le ciment pour permettre son hydratation et la formation du produit durci. Il indique qu'il n'y a donc ni extraction ni récupération d'eau au cours du processus.

En conclusion, M. LOISEAU remercie les intervenants pour la qualité de leurs présentations ainsi que les participants pour la richesse des échanges, avant d'inviter l'ensemble des personnes présentes à rejoindre le cocktail organisé dans le hall d'honneur.