

CONCERTATION PRÉALABLE

Concertation préalable du 22 mai au 21 juillet 2023
Atelier « enjeux environnementaux du projet CalCC »
Réty, salle Georges Carpentier
Mardi 27 juin 2023 - 18h10 à 19h20

Nombre de participants : 11

Les intervenants :

- Yves Boraccino, Directeur de Chaux et Dolomies du Boulonnais, Lhoist
- François Blanchard, Chef de projet industriel Lhoist
- Pauline Poezevara, Responsable évaluation des risques et environnement, Air Liquide France Industrie

En présence de Jean-Michel Stievenard, garant de la concertation

Déroulé de la réunion

Yves Boraccino et Pauline Poezevara présentent :

- La démarche Cap décarbonation, dans laquelle s'inscrit le projet CalCC ;
- Les caractéristiques du projet CalCC ;
- Les enjeux environnementaux du projet ;
- Le modèle économique du projet.

Synthèse des échanges

Jean-Michel Stievenard enregistre comme élément nouveau l'annonce d'un partenariat entre Lhoist et TotalEnergies pour couvrir 70 % des besoins électriques, il demande qu'on expose la nécessité d'un raccordement électrique du site de Réty dans le cadre du projet CalCC.

Yves Boraccino précise que ce partenariat a été initié avant le projet CalCC et qu'il en est complètement indépendant. Ce partenariat est un exemple d'action mise en place par Lhoist pour réduire son empreinte carbone, en parallèle de projets de captage/séquestration comme le projet CalCC. Le partenariat avec TotalEnergies prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques sur des délaissés de carrière par exemple. Sur le site de Réty, aucune surface n'est disponible pour l'installation de panneaux photovoltaïques, ce qui justifie le besoin d'un raccordement au réseau public de transport d'électricité. Le partenariat couvrira à terme 70 % des besoins actuels en énergie électrique de l'ensemble des usines Lhoist en France, hors projet CalCC.

Un participant demande à combien peut être évalué le surcoût induit par le captage, le transport et la séquestration de CO₂. Il demande aussi quel est aujourd'hui le prix de la chaux.

Yves Boraccino précise que le prix de la chaux varie. Comme c'est indiqué dans le dossier de concertation, le prix du captage, du transport et de la séquestration d'une tonne de CO₂ est évalué à 150 €. Cela reviendrait à doubler le prix actuel de la chaux.

Jean-Michel Stievenard fait remarquer que si l'on multiplie le nombre de tonnes captées par 150 €, on arrive à un surcoût annuel de 90 millions d'euros, à payer par l'entreprise pour sa décarbonation. La subvention européenne ne couvrirait alors qu'une petite partie de ce surcoût.

Yves Boraccino revient sur les enjeux économiques du projet CalCC. Dans le cadre du marché carbone européen, des quotas d'émission sont alloués aux entreprises émettrices. Elles peuvent en acheter ou en vendre à d'autres entreprises, sur une sorte de bourse du carbone. Le nombre de ces quotas devrait être réduit à l'avenir, conduisant à un renchérissement du prix du carbone. Les entreprises auront alors deux options : soit maintenir les modes actuels de production mais en achetant des quotas toujours plus chers, soit décarboner mais en augmentant les coûts de production. Dans les deux cas, les produits seront plus chers à fabriquer, avec des conséquences pour les clients. Pour Lhoist, la décarbonation constituera un surcoût dans un premier temps par rapport à l'achat des droits d'émission de carbone, mais ce surcoût sera en partie compensé au travers de la subvention du Fonds européen pour l'innovation. Ensuite, l'achat des droits d'émission devrait dépasser le coût de la décarbonation. Dans ce contexte, la mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne est indispensable.

Un participant demande s'il existe des politiques aussi vertueuses ailleurs dans le Monde, par exemple en Inde.

Yves Boraccino note que la chaux peut être transportée facilement par bateaux ; c'est déjà le cas pour la chaux produite à Réty conduite vers des usines scandinaves via le port de Boulogne-sur-Mer. Il y a donc un enjeu de protéger les industriels européens qui décarbonent des importations depuis l'étranger. Il existe des démarches similaires à celles de l'Europe, par exemple en Chine, ce qui est vertueux.

Un participant demande la pression du CO₂ dans les canalisations envisagées.

Pauline Poezevara indique que cette pression serait de 120 bar à l'entrée à Lumbres ou à Réty, et de 100 bar en sortie à Loon-Plage. La différence s'explique par la perte de charge.

Un participant demande comment les rivières sont franchies par les canalisations.

Pauline Poezevara explique que selon la taille des cours d'eau, plusieurs méthodes peuvent être mises en œuvre. Pour de petits cours d'eau, une intervention d'une journée peut être suffisante. Pour de plus grands cours d'eau, des techniques plus poussées peuvent être mises en œuvre comme un forage dirigé.

Patrick Bernard, maire de Réty, indique avoir déjà échangé avec des représentants d’Air Liquide France Industrie sur le tracé des canalisations, et que celui-ci a déjà été réduit.

Pauline Poezevara confirme que, selon la méthode en « entonnoir », le tracé des canalisations est progressivement défini, en commençant par une aire d’étude large de 10 kilomètres, ensuite réduite à un couloir de moindre impact large de 100 mètres au sein duquel un tracé de moindre impact est prépositionné. C’est à ce stade qu’intervient la concertation préalable, pour recueillir les contributions afin de positionner définitivement le tracé de moindre impact.