

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17 du
Code de l'environnement

Projet de captation et séquestration de CO₂ dans
le Dunkerquois - DKHARBO/CO² HIGHWAY
EUROPE

- Dates de la concertation initialement prévue :
Octobre-novembre 2026

Procédure de concertation suspendue le 1er juillet 2026

Jean-Pierre BOMPARD

Jean-Michel STIEVENARD

-

Date de remise du rapport d'étape
07Juillet 2026



Sommaire

Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	4
Les enseignements clefs de la concertation.....	4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation.....	5
Notre analyse du dispositif¹	12
Annexes.....	15

¹ Les informations qui suivent sont issues de nos entretiens avec les acteurs pouvant s'impliquer dans le projet.

Avant-propos

La construction de notre rapport s'appuie sur nos échanges avec les parties prenantes et sur notre connaissance des autres projets de captation et séquestration de CO₂. Les références régulières aux parties prenantes sont à prendre de manière générale de manière à respecter leur anonymat souhaité.

Il n'y a pas eu de débat avec le public

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version intermédiaire du 07 Juillet 2026 sous format PDF non modifiable aux responsables du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.debatpublic.fr/canalisation-de-transport-de-co2-depuis-le-port-de-dunkerque-en-vue-de-son-stockage-en-mer-du-nord>

Ce rapport d'étape a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le 4 février 2026, Na Tran et Equinor ont saisi la CNDP d'une demande de désignation de garants dans le cadre d'une concertation préalable volontaire (pour la partie française) portant sur le projet de captation et séquestration du CO₂ avec un point de départ localisé sur le territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque, et la construction d'un caroduc sous-marin en direction des sites de stockage géologique sous-marins situés au large des côtes norvégiennes.

La procédure de concertation préalable a démarré formellement par la décision de la CNDP en date du 4 février 2026. Il s'en est suivi un travail de compréhension des objectifs des porteurs de projet ainsi qu'une analyse de contexte visant à cerner les contours du projet et à émettre des préconisations en matière de modalités d'information et de participation du public, et de calendrier. Les maîtres d'ouvrage programmaient une concertation publique sur 4 à 6 semaines principalement autour du mois d'octobre 2026. Elle devait débiter symboliquement lors des journées publiques sur la décarbonation organisée annuellement sur le territoire dunkerquois.

Toutefois, les maîtres d'ouvrage ont par courrier du 19 juin informé la CNDP de leur intention « d'ajuster le calendrier de *permitting* et celui de la concertation », affirmant que le projet n'est ni abandonné ni arrêté ». Ils énoncent « avoir » besoin d'un temps complémentaire d'instruction et de stabilisation afin de garantir que la concertation puisse être conduite utilement, sur un périmètre stable et pertinent, selon un calendrier et dans des conditions adaptées ». Dans ce contexte, NaTran et Equinor ont informé la Commission nationale du débat public de la « suspension de la procédure en cours, dans l'attente d'une reprise de la démarche sur des bases stabilisées ».

La CNDP a pris acte de cette décision de suspension de la procédure dans sa séance plénière du 1er juillet 2026.

À ce jour, la procédure de concertation préalable est donc suspendue, mais aucunement annulée. Le responsable de projet est donc libre de poursuivre ses démarches de discussion avec les entreprises et territoires concernés si tel est son souhait. Cependant, il ne peut légalement déposer de dossier de demande d'autorisation environnementale auprès des services de l'Etat avant d'avoir relancé et achevé entièrement la procédure de concertation préalable sous l'égide des garants de la CNDP telle que décrite aux articles L121-16 et L121-16-1 et suivants du Code de l'environnement. Dans tous les cas, la CNDP ne saurait être tenue responsable d'aucune des démarches engagées par les deux maîtres d'ouvrage.

Pour l'heure, les maîtres d'ouvrage n'ont pas indiqué de date pour la reprise de la concertation préalable sous l'égide des garants CNDP.

Dans leur courrier, les MO indiquent potentiellement revenir vers la CNDP dans un délai de 6 à 12 mois afin de « préciser les conditions de relance de la procédure ». En revanche, le dispositif d'information du public demeure actif par le biais du site internet [dédié](#). Aussi, si le maître d'ouvrage décide de mener une concertation préalable sans garant CNDP, la Commission nationale du débat public attire son attention sur le fait que ce rapport d'étape deviendra de facto le bilan final de la procédure et qu'il devra de fait être inclus dans le dossier d'enquête publique. La concertation n'aura alors pas bénéficié des garanties du droit à l'information et à la participation du public offertes par la CNDP.

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable n'ayant, pour le moment, pas pu se tenir du fait de la suspension de sa préparation par les responsables du projet, il n'est pas possible d'en tirer des conclusions. Il est cependant possible de faire état de deux constats issus de cette longue phase d'étude de contexte. Cette étude a été rendue possible par l'organisation de plusieurs réunions de travail entre les garants et un certain nombre d'acteurs locaux institutionnels (le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Communauté urbaine de Dunkerque [CUD], le pôle métropolitain de la Côte d'Opale [PMCO], la Métropole européenne de Lille [Mel], la Région ; associatifs (MRES, Virage Energie, FNE, Adelfa...) ainsi qu'avec des acteurs industriels du territoire du projet (Alumine-Dunkerque, Eqiom, ArcelorMittal).

1. L'incertitude majeure de diverses parties prenantes rencontrées, porte sur le rythme de développement des besoins de captage de CO₂ des émetteurs.
2. La CUD, est intéressée à devenir tête de réseau d'un réseau de transport de CO₂. La région des Hauts-de-France entend être au cœur d'un tel dispositif interrégional. Par ailleurs, la CUD qui n'est pas dans le champ de la saisine obligatoire, a démontré son souhait de suivre attentivement la concertation volontaire.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

La concertation préalable étant suspendue, les garants s'attachent à lister ci-après les points de vigilance à destination des garants qui reprendraient la mission ultérieurement, si le projet est maintenu après sa phase de suspension soit dans une procédure de débat public, soit de concertation préalable en cas de nouveau projet.

- Réexaminer le contexte local, réglementaire et politique au moment de la relance de la procédure de concertation préalable ;
- Veiller à l'actualisation du projet dans le dossier de concertation ;
- Porter une attention accrue aux moyens de mobilisation des acteurs et des publics du territoire en ajustant le périmètre et les modalités pour qu'elles favorisent la participation de tous et toutes.

À ce titre, l'actualisation de l'étude de contexte et des modalités de concertation apparaît comme un impératif préalable à la mise en œuvre de la concertation.

Introduction

Le projet objet de la concertation

<https://www.debatpublic.fr/canalisation-de-transport-de-co2-depuis-le-port-de-dunkerque-en-vue-de-son-stockage-en-mer-du-nord>

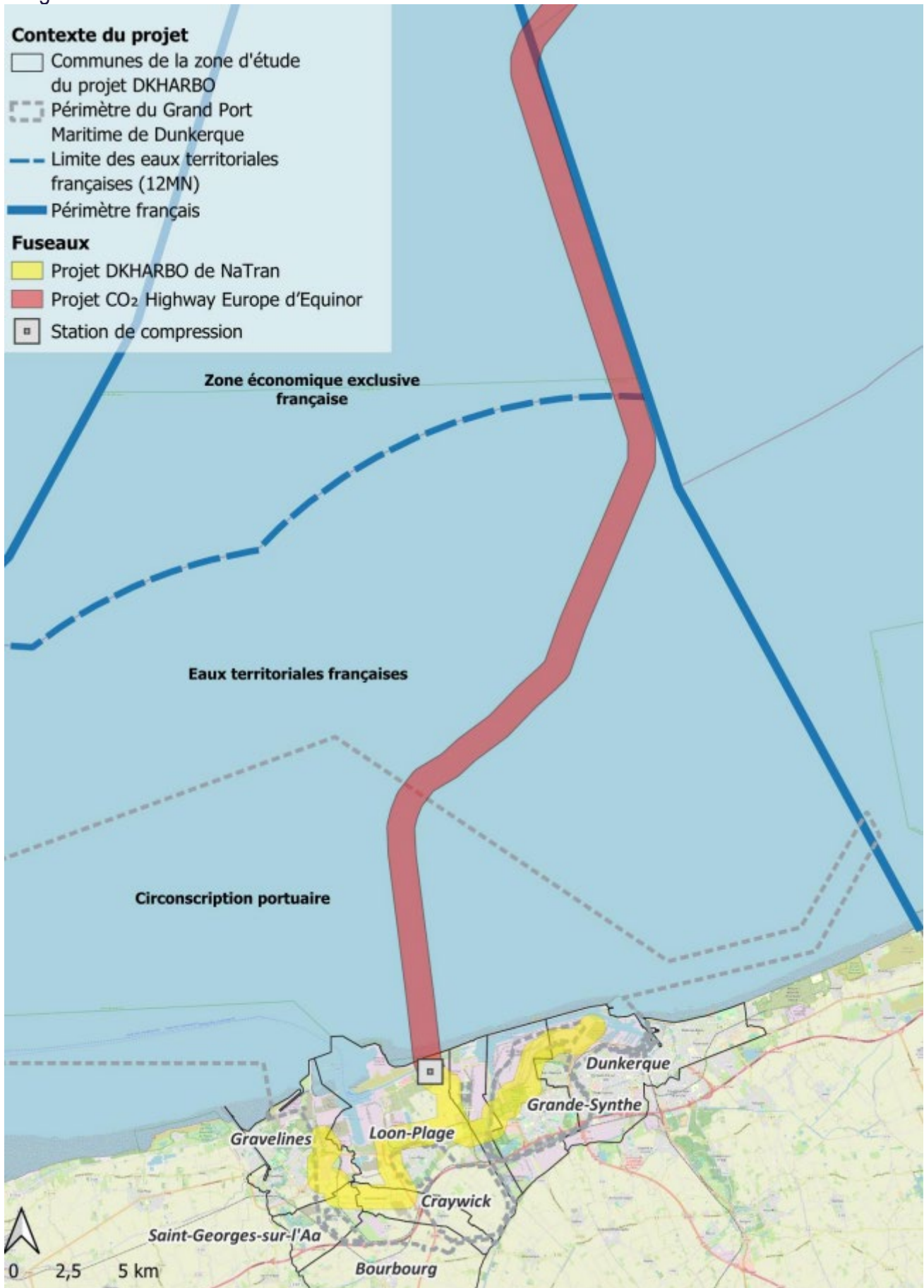
Le projet

Localisation du projet

- [Voir la localisation de l'infrastructure DKHARBO](#)

Localisation de l'infrastructure DKHARBO et de la partie française de CO2 Highway Europe

Image



Localisation globale de CO2 Highway Europe

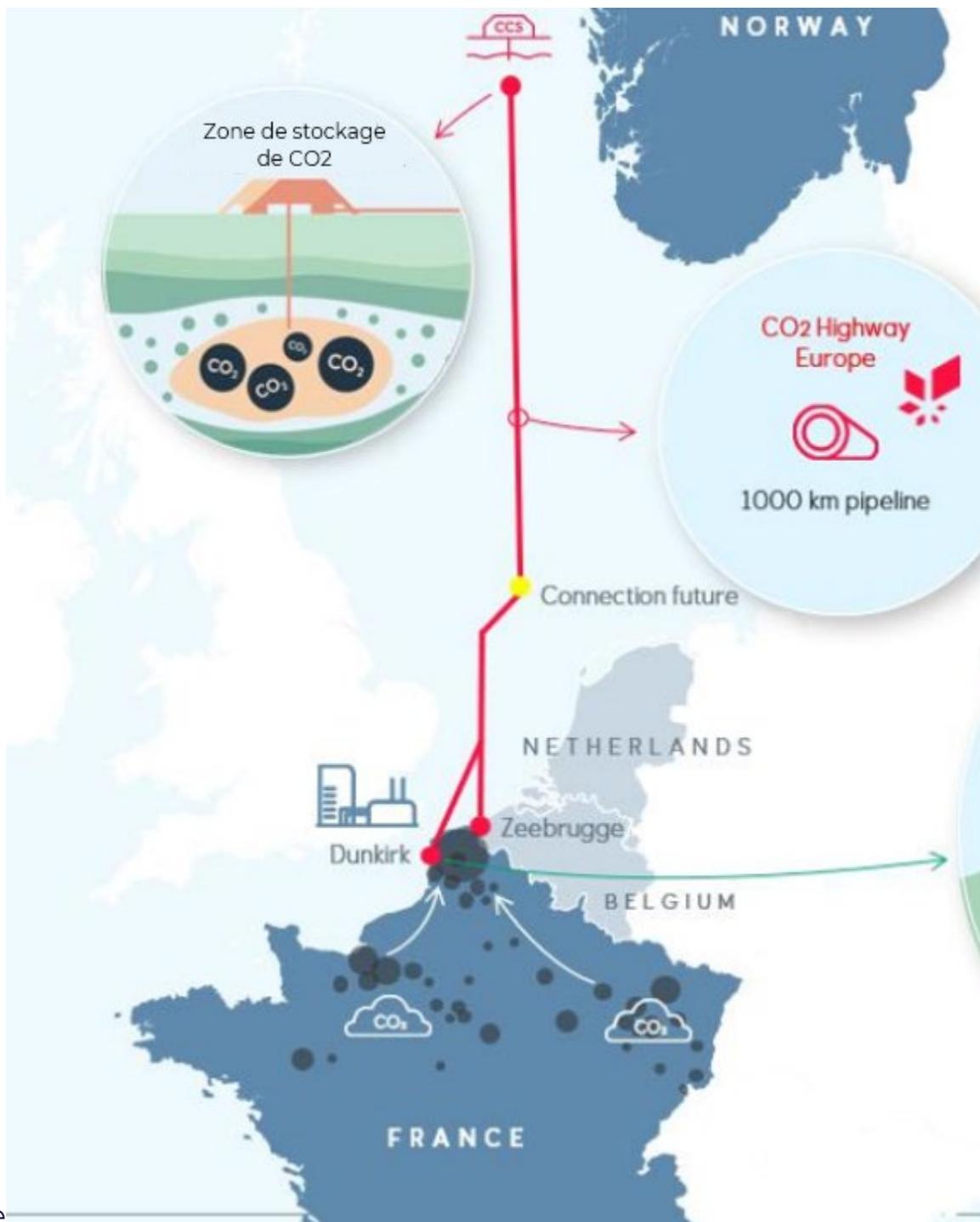


Image
Responsables du projet

- [Equinor](#)
- [NaTran](#)

Caractéristiques du projet au stade de la saisine

- "DKHARBO" consisterait en la création d'une **infrastructure de stockage et de transport de CO₂**, comprenant notamment **environ 30km de canalisation à terre**, une station de compression et une vanne d'atterrissage permettant sa connexion à la canalisation du projet « CO₂ Highway Europe ». Son maître d'ouvrage est NaTran.
- « CO₂ Highway Europe » consisterait en la construction d'un **carboduc d'environ 1 150km reliant l'Europe continentale (France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) et la mer de Norvège**, en vue de l'enfouissement du CO₂ capté par des industriels européens dans la mer du Nord et dont le maître d'ouvrage est Equinor. **Sa partie française est constituée d'une canalisation sous-marine de 52 km** depuis la terre (à la vanne d'atterrissage de DKHARBO), jusqu'à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française.

Ces deux parties seraient des composantes du projet "EU2NSEA" (de l'Union européenne à la mer du Nord).

Objectifs du projet selon ses responsables

Expédition de 4 à 5 mégatonnes de CO₂ par an du port de Dunkerque jusqu'en mer du Nord.

Coûts estimatifs au stade de la saisine

1,1 milliard d'euros pour la **partie française**, se répartissant ainsi :

- Partie française de "CO₂ Highway Europe" : 800 millions d'euros

- Projet DKHARBO : 300 millions d'euros

...

Objectifs et contexte du projet

Le projet vise à développer une infrastructure de transport et de stockage du CO₂ permettant de décarboner l'industrie, principalement sur le littoral dunkerquois, plus gros site émetteur en France en représentant autour de 20 % des émissions industrielles françaises. Il prévoit la création d'un carboduc maritime et terrestre permettant le transport du CO₂ capté en France et en Belgique vers des sites de stockage en mer du Nord. La capacité visée est de 4 à 5 Mt CO₂/an pour la France.

- La canalisation maritime de 52 km traversant la zone maritime française est connectée à une infrastructure terrestre de 30 km desservant Dunkerque.
- Le projet s'inscrit dans le cadre du « projet d'intérêt commun » EU2NSEA, financé par l'Union Européenne.

Les responsables de projet

NaTran, (ex-Gaz-de-France) opérateur de transport de gaz en France, et Equinor, entreprise norvégienne spécialisée dans l'énergie et le CCS, sont les porteurs du projet.

- NaTran possède 33 795 km de canalisations, 640 TWh transportés, et vise la neutralité carbone en 2050.
- Equinor, avec 25 000 employés, est un leader dans le CCS avec 30 ans d'expérience, notamment dans la mer du Nord.
- L'infrastructure sera connectée au réseau local d'Enedis.

Les deux maîtres d'ouvrage sont historiquement engagés dans ce type de projet (captation de nombreuses tonnes de CO₂, construction d'une filière industrielle et économique rentable et articulée avec le marché ETS (Emissions Trading Schemes) des permis d'émissions).

Importance du CCUS dans la décarbonation

Le CCUS (Captage, Stockage, Valorisation du CO₂) est essentiel pour réduire les émissions résiduelles industrielles, notamment dans les secteurs difficiles à décarboner comme la sidérurgie et la cimenterie.

- L'objectif mondial est fixé à 7,6 Gt CO₂ capturés par an d'ici 2050 selon l'AIE (Agence Internationale de l'Energie).
- Le CCUS est une solution complémentaire aux efforts de sobriété, efficacité énergétique, et valorisation du CO₂.
- La filière repose sur une chaîne intégrée de captage, transport, stockage ou valorisation.
- Le stockage géologique en mer du Nord est privilégié, grâce à l'existence de caractéristiques géologiques favorables.
- Le stockage terrestre est encore en phase exploratoire, notamment sur les enjeux réglementaires et leur acceptabilité.

Alternatives au projet de canalisation

Plusieurs options ont été étudiées par les porteurs de projet, notamment :

- La sobriété et la réduction à la source. Toutefois une part significative des émissions (6 à 8 Mt CO₂/an) restera résiduelle. Les efforts réalisés par Eqiom, Arcelor Mittal et Aluminium Dunkerque (encore en phase de R&D) doivent être appréciés. Ils contribuent à diminuer le volume du CO₂
- La valorisation du CO₂. Elle est limitée. Plusieurs projets ont circulé ou circulent sur le territoire dunkerquois et semblent avoir été mis en *stand-by* pour l'instant.
- Le transport maritime par navires de CO₂ liquéfié. Les maîtres d'ouvrage la considèrent comme adaptée pour de faibles volumes ou une phase transitoire mais la jugent moins efficace pour de grands flux. Toutefois le projet Cap Décarbonation s'inscrit dans le même territoire est porté par Air liquide, Dunkerque LNG ainsi que 2 gros émetteurs : le cimentier Eqiom et le producteur de chaux, Lhoist, associés à RTE. Il choisit le transport par voie maritime. Il recèle lui-même une capacité de développement important.
- Le transport ferroviaire, jugé peu réaliste pour de grands volumes continus.
- Le stockage géologique terrestre, encore en phase exploratoire, avec des défis réglementaires et d'acceptabilité.

Le stockage en mer du Nord reste la solution de référence pour sa capacité et sa fiabilité selon les porteurs de projet.

Impacts et enjeux du projet DKHARBO

L'absence de solution CCUS entraînerait une poursuite des émissions, une perte d'attractivité industrielle, et une baisse de compétitivité.

- Dunkerque émet 20 % des émissions industrielles françaises.
- Le projet DKharbo permettrait de traiter environ 3 à 4 Mt CO₂/an à moyen terme.

- La montée en charge progressive est espérée du fait des indications d'un appel à manifestation d'intérêt visant à évaluer les besoins futurs.
- La cohérence avec la stratégie nationale et européenne est essentielle pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Projet de stockage et transport de CO₂ en Europe

Ce projet vise à développer une infrastructure transfrontalière pour la capture, le transport et le stockage du CO₂, principalement en mer du Nord, afin de contribuer à la réalisation des objectifs climatiques européens.

Contexte et justification du stockage en mer

Le stockage en mer du Nord est considéré par les porteurs du projet comme la solution la plus robuste et mature pour gérer le CO₂ résiduel industriel, issu notamment de Dunkerque, en raison de capacités de stockage compatibles et d'un cadre réglementaire stabilisé :

- Retour d'expérience jugé significatif, notamment en Norvège.
- Capacité de stockage adaptée aux volumes résiduels à l'échelle industrielle.
- Limites des perspectives de la valorisation du CO₂.
- Alternatives terrestres encore exploratoires.

Présentation du projet CO² Highway Europe

Il s'agit de la construction d'un réseau transfrontalier de canalisations permettant le transport et le stockage du CO₂ depuis l'Europe du Nord-Ouest vers la Norvège, avec une capacité de 18 MTPA, dans le cadre de la stratégie d'Equinor.

- Transport en phase dense via des canalisations maritimes depuis Dunkerque et Zeebrugge.
- Canalisation de Dunkerque traversant la ZEE (Zone Economique Exclusive) française, belge, puis la mer du Nord.
- Connexion avec la canalisation de Zeebrugge dans les eaux néerlandaises.
- Longueur totale de près de 1 150 km de canalisations.

Caractéristiques du site de stockage *Smeaheia*

Le site de Smeaheia, en Norvège, est un projet distinct mais central, avec une capacité initiale de 10 Mt CO₂/an, pouvant atteindre 20 MtCO₂/an à terme.

- Licence en phase de maturation avec études géotechniques et souterraines.
- Capacité de stockage prévue de 20 millions de tonnes par an.
- Développement progressif avec augmentation des volumes d'injection.
- Études sismiques et forages réalisés pour évaluer la capacité et la sécurité du site.
- Conformité à la réglementation norvégienne et européenne.

Démarche commune de NaTran et Equinor

Elle implique une collaboration intégrée pour le transport terrestre et maritime du CO₂, avec une capacité totale de 4 à 5 Mt CO₂/an pour la France.

- Canalisation française de 52 km traversant Dunkerque.
- Infrastructure terrestre DKHARBO pour le transport depuis Dunkerque vers la Norvège.
- Possibilité d'extension dans les Hauts-de-France, Normandie, Grand-Est.
- Infrastructure maritime comprenant 52 km en mer, avec pose ensouillée ou sur le fond selon la profondeur.
- Infrastructure terrestre de 30 km avec plusieurs postes d'injection, de compression, et interconnexion.

Avancement, calendrier et coûts du projet

Les jalons principaux incluent études (2025-2027), décision d'investissement (fin 2027), travaux (2029-2032), mise en service prévue en 2032.

- Financement européen via le mécanisme MIE, (dispositif de l'Union Européenne pour l'interconnexion en Europe) avec 7,7 millions d'euros pour études.
- Coût estimé de 800 millions d'euros pour la partie française.
- Investissement total de 300 millions d'euros pour DKHARBO.

Impacts environnementaux et études en cours

Plusieurs études d'impact sont en cours pour minimiser les effets sur le paysage, la faune, la flore, et les milieux marins. A ce jour ils font l'objet d'une première évaluation :

- Impacts temporaires sur le paysage, le cadre de vie, et l'activité agricole.
- Impacts moyens en phase de construction sur l'hydrodynamisme, la qualité de l'eau, et la biodiversité marine.
- Impacts faibles ou négligeables sur le patrimoine, la qualité de l'air, et la stabilité du littoral.
- Mesures d'évitement, réduction, et compensation devront être prévues pour limiter les effets.

Risques industriels et leur maîtrise

Le contexte industriel à Dunkerque est fortement marqué par l'implantation des [ICPE](#) (installation classée pour la protection de l'environnement) et l'existence de sites SEVESO, nécessitant une gestion rigoureuse des risques.²

- Risque principal : rupture de canalisations, qui pourrait être évité par cartographie, signalisation, et procédures.
- Risque sismique faible, mais doit être pris en compte dans la conception.
- Risque d'inondation et submersion marine, avec mesures de surélévation, drainage, et surveillance à élaborer et apprécier.
- La sûreté du stockage repose sur des études géologiques, forages, en conformité avec la réglementation norvégienne.

Retombées socio-économiques

Le projet DKHARBO, selon les porteurs de projet, est susceptible d'apporter des retombées économiques temporaires par l'emploi, les achats locaux et la sous-traitance.

- Contribution à la compétitivité industrielle locale.
- Soutien à la décarbonation des activités industrielles.

² <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/vosdroits/F33414>

- Renforcement de l'attractivité du territoire.
- Retombées à long terme : valorisation du CO₂, développement industriel, et création d'emplois.

Il est à noter que la perspective de la création d'emplois est peu citée par les responsables de projet et apparaît comme un faible enjeu.

Il apparaît bien que la Région des Hauts-de-France considère comme un enjeu positif d'être le point de passage d'une infrastructure interrégionale « être au CO₂ ce que la région est déjà pour le gaz : la plaque tournante » (F. Motte, président de REV 3 parlant au nom de la région). Il apparaît surtout que le territoire dunkerquois vise à devenir « le Hub de CO₂ de la partie nord de la France » comme il l'est pour le gaz.

Plusieurs dossiers en concurrence

Notamment le projet Cap décarbonation (d'ARTAGNAN) porté par Air liquide et Dunkerque LNG pour le transport et le stockage, d'une part et, d'autre part Eqiom (Lumbres) et Lhoist (Réty) pour la production du CO₂.

Enjeux de la concertation locale

Une démarche participative est prévue par les porteurs du projet pour informer, sensibiliser, et associer les acteurs locaux, notamment pêcheurs, collectivités, associations environnementales ; dans un secteur qui a fait l'objet de nombreuses concertations et débats publics notamment sur des projets industriels et qui a généré de ce fait un affaiblissement de l'attention sur la concertation.

- Dialogue avec acteurs institutionnels, économiques, et environnementaux.
- Sensibilisation à l'importance du CCUS et à ses enjeux.
- Gestion des attentes et des inquiétudes liées aux risques industriels et environnementaux.
- Intégration, acceptation, et bénéfices locaux du projet.

Chacun en reconnaît la difficulté due selon les mots du président de Virage Energie « à la fatigue du territoire d'une part et à l'absence de vue d'ensemble d'autre part »³.

L'analyse du projet par les acteurs rencontrés dans le cadre de l'étude de contexte

Ce projet s'inscrit dans la politique volontariste de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES), essentiellement du CO₂, politique européenne qui s'appuie, pour les plus gros émetteurs, sur le marché des permis d'émissions et sur l'électrification de notre économie. La zone industrielle et portuaire de Dunkerque est à l'origine de 240 % des émissions de CO₂ industriel du territoire français.

Le projet DKharbo pose plusieurs problèmes au-delà des problématiques à étudier nécessairement de sécurité, de fiabilité, d'acceptabilité potentielle pour ceux qui pensent que la CCUS est la seule solution. A tout le moins, cette assertion est à questionner ; la controverse existe, l'étude de contexte montrant que certains interlocuteurs considèrent qu'il faut approfondir les perspectives de CCU et ne recourir à la CCUS qu'en dernier recours.

L'hypothèse de transformation du CO₂ sur le territoire dunkerquois mérite d'être revisitée :

- Projet Reuze, véritable arlésienne qui vise à transformer massivement le CO₂ (projet abandonné).
- Utilisation du CO₂ biogénique pour faire des carburants de synthèse pour l'aviation. Le devenir du projet Cap Décarbonation.

³ Résumé du dossier présenté à la plénière CNDP du 4 février 2026

⁴ <https://dunkerquelenergiecreative.fr/eco-activites/co2/>

Les acteurs rencontrés posent tout ou partie des questions suivantes :

1. Quelles sont les conditions de poursuite du projet ?

L'étude de contexte fait apparaître des doutes de plusieurs acteurs sur la viabilité, à date, du projet, pour des raisons de volume, de coût ou encore de réglementation⁵.

A ce jour, les maîtres d'ouvrage ont demandé à suspendre la concertation, eu égard aux incertitudes qui pèsent encore sur le projet : technologiques, économiques, de périmètre géographique ; même si toutes leurs analyses convergent pour dire que Dunkerque sera, à terme, le noyau du transport de CO₂ capté dans un périmètre plus ou moins large. La suspension et les études à venir doivent leur permettre de mettre en cohérence le projet avec le marché et les besoins de captage de CO₂ des émetteurs.

2. Qui pourraient être « clients » : les émetteurs de CO₂ ?

Les principaux émetteurs sont connus et ont été listés lors de la concertation sur le projet Cap décarbo, (ArcelorMittal ; Lhoist ; Versalis ; Eqiom ; Roquette ; Aluminium Dunkerque ; Arc France ; Tereos ; AGC Glass Boussois ; Ferro globe Manganèse)

NaTran et Equinor ont fait état d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) dans le territoire proche d'une part et dans des territoires plus éloignés d'autre part

C'est cet AMI « jugé satisfaisant » qui les a incités à réclamer un temps supplémentaire de préparation et la suspension de la démarche en cours.

3. Quelle est la capacité réelle des fonds sous-marins de la mer du nord ?

4. Quelle est l'acceptabilité de la séquestration pour la Norvège ?

Au-delà de la rentabilité des fonds souverains, Equinor affirme qu'il n'y a AUCUN problème d'acceptabilité au moins en Norvège ; il conviendra de s'en assurer. La nouvelle demande de gaz et de pétrole pourrait changer la priorité du gouvernement norvégien et de son fonds souverain, et de ce fait réouvrir le débat sur l'acceptabilité de la séquestration.

4 Quels sont les concurrents ?

Northern Lights ⁶(le seul dont on parle vraiment sur le territoire) capacité de 1,5 Mt par an déjà, vise les 5mt

Net zero teeside et zero Carbon Humber au large de l'Ecosse

Porthos et Atos , au large des pays bas

5. Quelles sont les problématiques actuelles de protection des installations sous-marines ?

Quelles sont les mesures prises pour éviter un engorgement des stocks si la circulation du CO₂ venait à être arrêtée ? les conséquences financières pourraient être lourdes pour des entreprises qui ne seraient plus en mesure d'évacuer leur CO₂ (et de récupérer les compensations).

6. Quelle est la capacité d'enfouissement en France ?

Les sites potentiels et les conditions d'acceptabilité de cet enfouissement. (Cf. Étude EVASTO). On ne peut faire l'impasse sur cette hypothèse et le calcul du coût de l'enfouissement « national » au minimum à titre d'alternatives quitte à les récuser.

7. La mise au point administrative du projet Cap décarbo a exigé 3 années de démarches qui ont été encadrées fortement par l'administration (Dreal sous le contrôle de la sous-préfecture de saint Omer), la sous-préfecture de Dunkerque affirme se mettre en *mode projet* pour faire aboutir celui de DKharbo, sans

⁵ Un point incertain sur la réglementation concerne l'avenir du marché des permis d'émissions-Marché ETS- et a fortiori le marché en devenir de séquestration du CO₂

⁶ <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/le-projet-de-stockage-de-co2-norvegien-northern-lights-loin-de-ses-objectifs-du-fait-de-difficultes-liees-au-captage-cfdb5bee-68b8-11f1-99fc-6db54956824f>

juger de l'opportunité de l'un ou de l'autre. Comme elle le fait « au service de ceux qui veulent monter des projets » (Sous-préfet), elle a constitué un COPIL administratif qui n'est rien d'autre que la réunion de l'ensemble des administrations concernées devant intervenir dans l'instruction du dossier ; La DREAL en est l'animateur.

8. Conclusion provisoire

La présence respective de 2 projets Cap décarbonation et de DKharbo oblige à faire une analyse comparative et interroger sur le sens de l'installation de 2 projets concurrents (ou complémentaires).

- 1- Le projet n'est pas abandonné.
- 2- Une échéance est donnée pour faire le point, 6 à 12 mois.

Cette échéance dépend de l'analyse de l'AMI et des demandes concrètes des producteurs de CO₂.

Deux scénarios se dessinent : soit il est démontré que les producteurs de la zone dunkerquoise ont la capacité d'apporter un volume de CO₂ suffisant pour assurer la rentabilité du projet. Soit le projet doit être élargi à d'autres territoires, voire régions. Dans ce second cas, la CNDP devra être saisie dans le cadre d'un débat réglementé par le Code de l'environnement, qui deviendra alors obligatoire.

Liste des annexes

Annexe 1 : Extrait du courrier de demande de suspension de la procédure de concertation.

Annexe 2 : Décision CNDP n° 2026 / 60 / DKHARBO CO2HE / 2 du 1er juillet 2026 prenant acte de la suspension de la concertation préalable relative au projet « DKHARBO » et à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » situés dans le Nord (59) et en mer du Nord.

Annexe 3 : Article *Le Marin*. Le projet de stockage de CO2 norvégien Northern lights loin de ses objectifs du fait de difficultés liées au captage.

Annexe 4 : Article *Mediapart*. Climat : le fiasco du mégaprojet de stockage du CO2 de TotalEnergies.

Annexe 5 : Lettre de mission de la CNDP en date du 3 mars 2026 à destination des garants.

Annexe 6 : Décision n° 2026 / 13 / DKHARBO CO2HE / 1 du 4 février 2026 portant désignation de garants de la concertation préalable relative au projet « DKHARBO » et à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » situés dans le Nord (59) et en mer du Nord.

Annexe 1

Texte de suspension
A Bois-Colombes, le 19 juin 2026

Monsieur le Président de la Commission
Nationale du Débat Public,
M. Marc Papinutti

Objet : *Projet DKHARBO / CO₂ Highway Europe – demande de suspension de la procédure de concertation*
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission nationale du débat public,

Par courrier en date du 19 janvier 2026, NaTran et Equinor ont sollicité conjointement la désignation de garants en vue de l'organisation d'une concertation sur le projet DKHARBO / CO₂ Highway Europe.

Depuis cette saisine, les maîtres d'ouvrage ont réévalué le calendrier du projet et des procédures associées. Il apparaît nécessaire d'ajuster le calendrier de permitting et celui de la concertation, afin de permettre une reprise de la démarche dans des conditions adaptées.

Le projet n'est ni abandonné ni arrêté. En revanche, l'évolution du rythme de développement du marché conduit les maîtres d'ouvrage à avoir besoin d'un temps complémentaire d'instruction et de stabilisation afin de garantir que la concertation puisse être conduite utilement, sur un périmètre stable et pertinent, selon un calendrier et dans des conditions adaptées.

Dans ce contexte, NaTran et Equinor sollicitent de la Commission nationale du débat public une suspension de la procédure en cours, dans l'attente d'une reprise de la démarche sur des bases stabilisées.

Les maîtres d'ouvrage prévoient de revenir vers la Commission dans un délai de l'ordre de 6 à 12 mois, afin de préciser les conditions de relance de la procédure.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour Equinor, Helene R. Røsand Directrice de projet

Pour NaTran, Alexandre Muzzolini - Directeur de projet

Annexe 2

Décision de la CNDP en session plénière le 1 juillet 2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Décision n° 2026 / 60 / DKHARBO CO2HE / 2 du 1^{er} juillet 2026 prenant acte de la suspension de la concertation préalable relative au projet « DKHARBO » et à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » situés dans le Nord (59) et en mer du Nord

NOR : CNPX26

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-15-1, L. 121-16, le I de son article L. 121-16-1 et son article L. 121-17 ;

Vu le courrier du 19 juin 2026 du directeur du projet « DKHARBO » de la société NaTran et de la directrice du projet « CO2 Highway Europe » de la société Equinor ASA informant conjointement la Commission nationale du débat public d'une réévaluation du calendrier et de la suspension de la concertation préalable relative d'une part, au projet « DKHARBO » d'infrastructure de transport de CO2, jusqu'à son raccordement au projet « CO2 Highway Europe », situé dans le Nord (59) et, d'autre part, à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » de canalisation sous-marine de transport de CO2, de son raccordement à terre au projet « DKHARBO » à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

La Commission nationale du débat public prend acte de la suspension de la concertation préalable relative, d'une part, au projet « DKHARBO » d'infrastructure de transport de CO2, jusqu'à son raccordement au projet « CO2 Highway Europe », situé dans le Nord (59) et, d'autre part, à la partie française du « projet CO2 Highway Europe » de canalisation sous-marine de transport de CO2, de son raccordement à terre au projet « DKHARBO » à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 1^{er} juillet 2026.

Le vice-président

F. Augagneur

Annexe 3

Le projet de stockage de CO2 norvégien Northern lights loin de ses objectifs du fait de difficultés liées au captage

Le projet norvégien de transport et stockage de CO2 Northern lights, qui associe TotalEnergies, Shell et Equinor, est « aujourd'hui un fiasco technologique et économique », affirme un article de « Mediapart ». Les volumes séquestrés sont beaucoup moins importants qu'attendu, du fait des retards et difficultés rencontrés au niveau du captage de CO2. L'un des industriels clients du projet revendique toutefois ses récents progrès dans la récupération du dioxyde de carbone.



Northern lights, qui s'appuie sur un site de stockage à terre à Oygarden, en Norvège, d'où part par pipeline le CO2 stocké sous les fonds marins, pourrait potentiellement séquestrer jusqu'à 1,5 million de tonnes par an de CO2 à l'heure actuelle. | NORTHERN LIGHTS

Annexe 4

Un article de *Mediapart* sur le **projet de stockage de CO₂ Northern lights** relance le débat sur la pertinence de cette option de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une option promue par des industriels mais décriée par des ONG environnementales, qui lui reprochent en particulier de fausser le débat et de prolonger la dépendance aux énergies fossiles.

Northern lights est aujourd'hui un fiasco technologique et économique, affirme cet article du 10 juin, à l'issue d'une enquête de *Mediapart* et quatre médias internationaux coordonnés par l'European investigative collaborations.

Une seule usine prête

À l'origine de ce verdict, un constat : entre août 2025 et avril 2026, 77 000 tonnes de CO₂ ont été stockées. Cela alors que le projet peut stocker 1,5 million de tonnes par an, volume devant être porté à 5 Mt/an fin 2028.

En cause, les problèmes liés au captage. Alors que quatre usines auraient dû être prêtes l'an dernier à envoyer leur CO₂, seule la cimenterie Heidelberg Materials de Brevik, en Norvège, le fait à l'heure actuelle.

L'usine de production d'ammoniac Yara de Sluiskil, aux Pays-Bas, ne devrait le faire que d'ici à la fin 2026, tout comme deux centrales électriques à biomasse danoises de l'énergéticien Orsted. L'usine d'incinération d'ordures ménagères Celsio, à Oslo, ne devrait commencer à capter son CO₂ qu'en 2029.

Quant à la cimenterie de Brevik, elle a connu des problèmes de pression et de fuite et, lorsque le captage fonctionnait en 2025, il n'a récupéré qu'un tiers des émissions au lieu de la moitié prévue, affirme l'enquête. Interrogé par *Mediapart*, Heidelberg a toutefois assuré avoir récemment atteint les performances attendues.

Ces retards et dysfonctionnements sont constatés alors que le projet de captage-stockage bénéficie de milliards d'euros d'argent public, issus de Norvège, des pays des sept usines clientes à ce jour, ou de l'UE.

Quoi qu'il en soit, face au rythme de la transition énergétique, il reste à souhaiter que Northern lights et les autres projets de stockage prévus puissent démontrer leur efficacité.

Annexe 5



Le président

Paris, le 3 mars 2026

Messieurs,

Lors de la séance plénière du 4 février 2026, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garants du processus de concertation préalable concernant le projet « DKHARBO » d'infrastructures de transport de CO2 dans le cadre du projet européen « CO2 Highway Europe » dans le port et les eaux de Dunkerque en vue du stockage du CO2 capté par les industries européennes dans la mer du Nord.

Votre désignation fait suite à la co-saisine de la CNDP par NaTran, maître d'ouvrage du projet « DKHARBO », et par Equinor maître d'ouvrage du projet « CO2 Highway Europe » (CO2HE).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite par cette lettre de mission vous préciser les attentes de la CNDP.

I. Rappel du cadre légal et des objectifs et enjeux de la concertation préalable

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Conformément à l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). Néanmoins les prescriptions du garant ou de la garante et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

Vous prescrivez les modalités de la concertation (information et participation du public) que le MO est libre de suivre ou non mais **vos prescriptions et la manière dont le MO les aura prises en compte seront publiées.**

Votre rôle et mission de garants : rendre effectif l'exercice d'un droit individuel

Vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant d'une quelconque prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou aux protagonistes de cette concertation (maître d'ouvrage et parties prenantes, notamment).

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de l'ensemble des protagonistes concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos prescriptions dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement prévoit que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

II. Le contexte du projet et ses enjeux

Le projet « DKARBO » consiste en la création d'une infrastructure de transport de CO₂, comprenant notamment environ 30km de canalisation, une station de compression et une vanne d'atterrissage permettant sa connexion à la canalisation du projet « CO₂ Highway Europe ». Elle serait située **dans le Grand Port Maritime de Dunkerque et aux abords**, sur une longueur de **30km** traversant les communes de Gravelines, Saint-Georges-sur-l'Aa, Craywick, Loon-Plage, Grande-Synthe et Dunkerque.

Le projet « CO₂ Highway Europe » consiste en la construction d'un carboduc d'environ 1 150km reliant l'Europe continentale (France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) et la mer de Norvège, en vue de l'enfouissement du CO₂ capté par des industriels européens dans la mer du Nord. Sa partie française serait constituée d'une canalisation sous-marine de 52 km reliant la terre (à la vanne d'atterrissage de l'installation DKHARBO), jusqu'à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française.

Le **champ de compétence de la CNDP** au titre de l'article L. 121-8 du code de l'environnement, précisé par l'article R. 121-2 du code de l'environnement, **a été apprécié au regard de la partie française** du projet, comme inférieur aux seuils (moins de 100km de canalisation) entraînant la sollicitation obligatoire de la CNDP.

Il relève donc de l'article L. 121-17 du code de l'environnement **bien que, pris dans sa globalité**, sa longueur (1 150km) soit bien supérieure au seuil entraînant la **saisine obligatoire de la CNDP** (« *Création de canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé [...] de longueur supérieure à 200km* »).

Ce contexte étant rappelé, au regard du dossier de saisine et de son instruction, j'appelle votre attention sur :

- l'enjeu de lisibilité de la démarche pour le public impliquant que les responsables des différents projets imbriqués et transnationaux qui participent à la démarche globale de décarbonation devront veiller à expliquer de manière claire ce projet de collecte et stockage du CO₂ ;
- les forts enjeux environnementaux du projet en phase travaux comme en phase d'exploitation qui devront être abordés avec le public, compte tenu notamment de sa partie sous-marine ;
- la prise en compte des risques industriels et technologiques avec comme corollaire l'approfondissement des enjeux de sûreté et sécurité des infrastructures du projet ainsi que la prise en compte des éventuels impacts sur la santé publique ;
- les enjeux socio-économiques, notamment en phase de travaux avec la perturbation des activités de pêche et les incidences sur l'activité économique locale (emploi et sous-traitance, notamment), les garants veilleront en particulier à ce que le public dispose d'une information claire et accessible concernant l'économie générale du projet, ses conditions de financement et les équilibres économiques qui en sous-tendent la réalisation ;
- le fait que le contexte laisse entendre qu'une mobilisation du grand public peut être compliquée sur ce territoire déjà fortement mobilisé par le passé. Pour autant, l'information et la mobilisation du public sont les étapes essentielles de tout processus participatif. Vous devez vous assurer que tous les publics concernés sont correctement informés, y compris les publics les plus éloignés pour lesquels je vous demande d'accorder une attention particulière et de conduire le MO à mettre tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat ;
- le débat de fond qui dépasse largement le périmètre du projet doit pouvoir se tenir et porter sur son opportunité. A cet égard, la participation du public devra également être ouverte à des alternatives, celles-ci n'étant pas développées par le MO au stade de l'instruction; les enseignements de la précédente concertation préalable menée sur le même territoire concernant le projet finalement dénommé « Cap décarbonation » devront en particulier être tirés ;
- la clarification sinon l'identification des industriels auprès desquels le CO₂ sera capté et leur provenance sur la zone de Dunkerque et au-delà éventuellement (voir notamment l'appel à manifestation d'intérêt lancé le 15 décembre 2025 par NaTran relatif au projet de transport inter-régional de CO₂ étendu au Nord-Est de la France : Hauts-de-France, Normandie, Île-de-France, Grand-Est, afin de permettre à davantage de bassins industriels de capter, acheminer, puis stocker leurs émissions de CO₂ et dont les réponses étaient attendues jusqu'au 27 février

2026, soit avant le lancement de la concertation préalable) ;

- le rôle de l'État, au-delà de celui des industriels, qui est primordial, qu'il s'agisse de la réglementation à venir ou du soutien financier à prévoir.

3 - Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par les MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont les MO ont pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis aux MO pour publication sans délai sur leur site internet (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par les MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet des MO.

Je vous demande d'informer les MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, ils ont la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements des MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard des MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objet de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président



Signature numérique

de PAPINUTTI Marc

Date : 2026.03.03

19:17:58 +01'00'

Marc PAPINUTTI

Monsieur Jean-Pierre BOMPARD
Monsieur Jean-Michel STIEVENARD

Garants de la concertation préalable -DKHARBO- CO2 Highway Europe

la commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – marc.papinutti@debatpublic.fr debatpublic.fr

Annexe 6

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Commission nationale
du débat public

Décision n° 2026 / 13 / DKHARBO CO2HE / 1 du 4 février 2026 portant désignation de garants de la concertation préalable relative au projet « DKHARBO » et à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » situés dans le Nord (59) et en mer du Nord

NOR : *CNPX26*

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-15-1, L. 121-16, le I de son article L. 121-16-1 et son article L. 121-17 ;

Vu le règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2022 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, modifiant les règlements (CE) n° 715/2009, (UE) 2019/942 et (UE) 2019/943 et les directives 2009/73/CE et (UE) 2019/944, et abrogeant le règlement (UE) n° 347/2013, notamment son article 9 ;

Vu le règlement délégué (UE) de la Commission du 1^{er} décembre 2025 modifiant le règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la liste des projets d'intérêt commun et des projets d'intérêt mutuel de l'Union, notamment la ligne 13.8 (EU2NSEA) du tableau (13) des Projets d'intérêt commun du Domaine thématique prioritaire : « Réseau transnational de transport du dioxyde de carbone » du B de l'annexe VII au règlement (UE) 2022/869 introduite par son annexe ;

Vu le courrier du 19 janvier 2026 du directeur du projet « DKHARBO » de la société NaTran et de la directrice du projet « CO2 Highway Europe » de la société Equinor ASA sollicitant conjointement, pour le compte de la société NaTran maître d'ouvrage du projet « DKHARBO » et de la société Equinor ASA maître d'ouvrage du projet « CO2 Highway Europe », la désignation d'un garant de la concertation préalable relative d'une part, au projet « DKHARBO » d'infrastructure de transport de CO2, jusqu'à son raccordement au projet « CO2 Highway Europe », situé dans le Nord (59) et, d'autre part, à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » de canalisation sous-marine de transport de CO2, de son raccordement à terre au projet

« DKHARBO » à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française ; Après en avoir

délibéré,

Décide :

Article 1

M. Jean-Pierre BOMPARD et M. Jean-Michel STIEVENARD sont désignés garants de la concertation préalable relative, d'une part, au projet « DKHARBO » d'infrastructure de transport de CO2, jusqu'à son raccordement au projet « CO2 Highway Europe », situé dans le Nord (59) et, d'autre part, à la partie française du « projet CO2 Highway Europe » de canalisation sous-marine de transport de CO2, de son raccordement à terre au projet « DKHARBO » à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française.

La concertation préalable est organisée selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 susvisés.

Article 3

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 février 2026.

Signature numérique de PAPINUTTI Marc Date : 2026.02.05
18:03:32 +01