

## **Le terminal charbonnier de Cherbourg ou l'incohérence totale du gouvernement français**

**Le gouvernement français vient d'autoriser la construction d'un terminal charbonnier à Cherbourg, qui va permettre de dispatcher le charbon arrivant de Colombie et d'Afrique du Sud vers les centrales thermiques anglaises. Greenpeace s'oppose à la construction de ce terminal, symbole de l'incapacité du gouvernement français à sortir de la myopie du court terme.**

### **1 - En quoi le terminal charbonnier de Cherbourg va-t-il nuire il au climat ?**

Le terminal charbonnier de Cherbourg vient s'insérer dans la filière la plus nuisible pour l'humanité et l'environnement. Le charbon est la principale cause de la crise climatique, il émet plus de CO<sub>2</sub> que le pétrole ou le gaz pour la production d'électricité. **A lui seul, le charbon est responsable d'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> mondiales.** Les centrales à charbon émettent chaque année 1 milliard de tonnes de CO<sub>2</sub> rien qu'en Europe, **soit 25% des émissions européennes.** Le charbon qui transiterait par le terminal de Cherbourg représente à lui seul l'équivalent de 10 à 11 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, une fois brûlé dans les centrales.

Dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques, les experts du GIEC considèrent que les pays industrialisés devront réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici à 2020 pour éviter les pires conséquences de la crise climatique. Après Copenhague, l'Union Européenne déclare quant à elle vouloir réduire ses émissions de gaz à effet de serre de seulement 20% d'ici à 2020.

Ouvrir un nouveau terminal charbonnier va influencer sur la compétitivité du marché du transport : cela risque de faire baisser le coût d'entrée du charbon dans certains pays d'Europe et de réduire d'autant l'attractivité des énergies alternatives...

### **2 - Le port de Cherbourg périlite depuis des années, ce terminal est une occasion rêvée pour relancer l'économie locale. Qu'en pensez-vous ?**

Cherbourg terminal vrac SAS estime que le terminal permettra d'employer 20 à 30 personnes, en emploi direct, et le terminal pourrait remettre en cause la création d'une plate-forme nautique, qui serait susceptible de créer 500 emplois.

Le projet s'inscrit dans une démarche économique polluante, qui n'est pas pérenne. Dans le scénario présenté, le projet serait amorti en 8 ans, or les centrales thermiques britanniques existantes ont une durée de vie limitée à 2015. Et ensuite ? La seule garantie avancée est que « le charbon conserverait une part probablement importante » dans le mix énergétique britannique.

Rappelons qu'aucune centrale à charbon n'a été autorisée au Royaume-Uni depuis trente ans. Un seul projet a soumis une demande d'autorisation en 2006, celui de la centrale de Kingsnorth (Kent), qui reste fortement contesté. Le gouvernement britannique vient de déclarer son intention d'effectuer une évaluation sur la question du charbon en Angleterre, sachant qu'aucune centrale ne sera autorisée d'ici là (2010). Par ailleurs le charbon voit sa part diminuer au sein du bilan énergétique européen, passant de 20% en 1997 à 14% en 2020.

### **3. En quoi le gouvernement français est-il incohérent face à ses propres engagements ?**

En octobre 2007, suite au Grenelle, Nicolas Sarkozy a rappelé que les grands projets à venir en France seraient arbitrés en fonction de leur coût pour le climat et que les projets à fort impact sur l'environnement devraient apporter les preuves qu'il n'était pas possible de procéder autrement. Il faut aujourd'hui des politiques locales cohérentes avec les engagements nationaux : la lutte contre les changements climatiques se fait en région, lors de chaque décision industrielle.

En autorisant la construction d'un nouveau terminal charbonnier sur le sol français, le gouvernement se rend complice du développement des fossiles en Europe. Cette décision montre l'incapacité de nos gouvernants à prendre en considération des enjeux de long terme et globaux. L'urgence climatique implique pourtant un changement radical de notre modèle énergétique : il faut sortir du modèle actuel basé sur les fossiles et annuler tout investissement dans la filière du charbon, la filière la plus émettrice qui soit pour créer de l'énergie.

### 3 - Peut-on se passer du charbon ?

Il est à la fois possible et nécessaire de cesser tout recours au charbon. Si l'on n'inverse pas la tendance du développement du charbon, l'augmentation globale des températures risque d'atteindre jusqu'à 6°C à la fin du siècle, alors qu'on sait qu'au-delà de 2°C, les effets des changements climatiques seront catastrophiques et irréversibles. Le scénario énergétique alternatif publié par Greenpeace et l'EREC (Conseil européen des énergies renouvelables)<sup>1</sup> démontre qu'il est à la fois nécessaire et possible de réduire de 50% les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur énergétique d'ici 2050. Dans ce scénario, les énergies renouvelables produiront plus de 50% de l'énergie primaire mondiale en 2050, et le charbon n'en produira plus que 10%. Pour atteindre les réductions d'émissions nécessaires, la construction de centrales à charbon doit s'arrêter dans la plus grande partie du monde en 2015 et dans les pays en voie de développement en 2020.

### 4- Le charbon qui va transiter par Cherbourg n'est-il pas plus propre ?

Le charbon propre n'existe pas. Le charbon qui transitera par le terminal de Cherbourg serait de type sub-bitumeux proche de la catégorie « browncoal » : bon marché et au rendement énergétique moyen. Certes, il s'agit d'un charbon qui se montre moins polluant en oxydes d'azote lors de sa combustion. Pour autant, cette qualité ne change rien en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>.

**Quelle que soit sa nature ou sa qualité, le charbon reste la façon la plus émettrice de produire de l'électricité : pour la même quantité d'électricité produite, le charbon émet 1kg de CO<sub>2</sub>, quand le pétrole en émet 600 g et le gaz 400 g.**

### 5 - Les centrales à charbon de demain n'émettront-elles pas moins de CO<sub>2</sub> ?

Il existe aujourd'hui plusieurs technologies de centrales thermiques, dont les impacts sur l'environnement et l'état de développement technologique varient. Il existe des centrales thermiques appelées *centrales à combustion en lit fluidisé (CLF)* qui émettent, certes, moins d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) mais restent très émettrices de CO<sub>2</sub>.

---

<sup>1</sup> Consultable sur le site de Greenpeace international à l'adresse suivante (disponible seulement en anglais) : <http://www.greenpeace.org/raw/content/international/press/reports/energyrevolutionreport.pdf>

La technologie la plus récente repose sur les *centrales à cycle combiné à gazéification intégrée (CCCGI)*. Aujourd'hui seules quatre centrales à charbon de ce type sont à l'essai dans le monde.

Quant à la technologie de *captage et stockage de carbone (CSC)*, elle vise à réduire les impacts de la combustion des énergies fossiles sur le climat en captant le CO<sub>2</sub> dégagé par les cheminées pour l'enfouir ensuite dans le sol. L'industrie minière prône activement sa généralisation pour justifier la construction de nouvelles centrales thermiques au charbon alors que le procédé ne sera techniquement **exploitable au plus tôt qu'en 2030**. Or, si l'on veut éviter les pires retombées des changements climatiques, les émissions mondiales de gaz à effet de serre doivent diminuer à partir de 2015. **Il s'agit donc d'une fausse solution au problème des changements climatiques, car elle arrivera trop tard pour résoudre l'urgence climatique.**

**Le charbon qui transiterait par le terminal de Cherbourg d'ici à 2030 sera donc utilisé dans des centrales classiques, qui resteront fortement émettrices de CO<sub>2</sub>.**

#### **6 : Quel sera l'impact du terminal charbonnier sur l'image du port de Cherbourg?**

Selon les promoteurs du projet, l'activité « charbon » est normale pour un port de commerce. Or le charbon a été l'énergie de la révolution industrielle, le projet de terminal charbonnier est ainsi totalement anachronique et nuirait indiscutablement à l'image de la ville. La carte de visite du port se solderait par un terminal qui s'insère au sein d'une filière d'un autre temps, et reconnue par tous comme source de pollution et de destruction environnementale. Par ailleurs aucune garantie n'a été donnée aux citoyens de Cherbourg concernant d'autres filières susceptibles de transiter via le terminal de Cherbourg.