

Le projet de terminal charbonnier de Cherbourg : quelques mois pour dire non !

Le projet

Le projet de terminal charbonnier auquel Greenpeace s'oppose aujourd'hui consisterait à faire du port de Cherbourg une plateforme de transbordement de charbon en provenance de Colombie et d'Afrique du Sud et à destination des centrales à charbon britanniques. L'objectif annoncé serait d'atteindre 4 à 4,5 millions de tonnes de trafic annuel, l'équivalent de 50 navires de type capsized. Le terminal prévu à Cherbourg se concentre sur une double activité de transbordement de la matière en mer et de stockage sur terre. La capacité maximale de stockage est estimée à 240000 tonnes. Le projet représente à lui seul l'équivalent de 10 à 11 millions de tonnes de CO2 émises dans l'atmosphère, une fois le charbon brûlé dans les centrales britanniques.

Le projet s'inscrit dans une démarche économique extrêmement émettrice et qui n'est absolument pas pérenne à long terme. Il faut en effet rappeler 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 n'a encore reçu aucune autorisation à ce jour et reste fortement contesté. **Le projet qui se vante de créer des emplois à Cherbourg spéculé sur le développement futur du charbon au Royaume uni, alors que la majorité des centrales britanniques vont arriver en fin de vie d'ici 2015 et que leur remplacement est loin d'être acté, étant donné les objectifs de réduction des émissions de CO2 et de développement des énergies renouvelables pris par le Royaume-Uni.**

Déroulement de l'enquête publique et historique du projet

Un projet de ce type tombe sous le coup d'une procédure administrative relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Après la tenue d'une réunion publique le mercredi 1^{er} avril 2009 à Tourlaville, l'enquête publique a débuté le lundi 6 avril en mairie de Cherbourg-Octeville sous la direction de la commissaire enquêteur, Mme de la Garanderie. L'enquête s'est achevée le 6 mai 2009 après la mobilisation d'une **forte opposition au projet**. Outre les craintes des riverains quant aux impacts sur le voisinage direct du terminal, les habitants se sont montrés fortement inquiets des risques de pollution, atmosphérique comme maritime.

Depuis le 6 mai dernier, la commissaire enquêteur a disposé de 8 jours afin de notifier ces nombreuses inquiétudes au pétitionnaire Cherbourg Terminal Vrac SAS. Ce dernier a eu 12 jours pour y répondre. C'est seulement au terme de ces échanges que la commissaire enquêteur a disposé de quinze jours pour rendre son avis avant transmission du dossier au préfet. **L'avis du commissaire enquêteur devrait être rendu public dans les prochains jours.** Le préfet de la Manche aura alors trois mois pour autoriser ou non le projet. **En sa qualité d'autorité de tutelle des installations classées pour la protection de l'environnement, M. Jean-Louis Borloo a également la compétence d'autoriser ou d'interdire un tel projet.**

Dans un même temps, les conseils municipaux de Cherbourg-Octeville et de Tourlaville ont rendu, conformément à la procédure en place, des avis quant à l'élaboration du terminal sur leurs territoires. Les deux décisions sont favorables au projet, bien qu'elles demandent des compléments d'information quant aux impacts du projet sur l'environnement. A ce jour, la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord se

penche plus sérieusement sur le dossier. Ce dernier n'envisage en effet aucunement les impacts et risques liés aux activités de transbordement du charbon en mer.

La SAS Cherbourg terminal, Louis Dreyfus Armateur : les promoteurs du projet et le chantage à l'emploi

Avant l'enquête publique, Pierre Gehanne, le directeur général de Louis Dreyfus Armateur (LDA) aujourd'hui en charge de la gestion du port, soutenait la parfaite adéquation du projet avec la situation à la fois géographique mais aussi, et surtout, économique de Cherbourg. En tant que Cherbourgeois d'origine, M. Gehanne se faisait une fierté de rappeler aux détracteurs du projet les bienfaits de ce dernier sur le tissu économique et social local.

Pendant l'enquête publique et face à l'accumulation de critiques, Pierre Gehanne a continué à mettre en avant l'intérêt économique du projet, au détriment de l'urgence climatique et des engagements européens de lutte contre les changements climatiques : « *Nous serions heureux de le faire à Cherbourg et de permettre ainsi de redynamiser le port. Mais si on ne veut pas du projet, nous n'allons pas nous battre. LDA n'a pas grand-chose à perdre dans cette histoire, contrairement à Cherbourg* ».

Ajoutant alors au sujet du terminal : « *Il permettrait un réel dynamisme pour l'emploi et pour l'économie locale. Le terminal vraquier que nous envisageons permettrait de relancer le port. Mais si jamais cela ne se faisait pas, il ne faudra pas venir défiler dans les rues en scandant Cherbourg se meurt. Je rappelle que la Chambre de commerce de Cherbourg est venue nous chercher, pas l'inverse* ».

A la clôture de cette même enquête, M. Gehanne parachevait sa démarche en soulignant : « *Ici ou ailleurs, le terminal se fera de toute façon. Un autre port pourra en profiter si les Cherbourgeois n'en veulent pas* ».

Le charbon, les émissions de CO2 et les engagements internationaux de lutte contre les changements climatiques

Les changements climatiques sont aujourd'hui la plus grave menace qui pèse sur l'humanité et l'environnement. Des millions de personnes doivent d'ores et déjà faire face aux impacts de la montée des eaux, de l'érosion des zones côtières et de l'intensification des catastrophes naturelles telles sécheresses, inondations, tempêtes, etc. Selon le GIEC, ce sont jusqu'à 1,2 milliard de personnes qui risquent de souffrir de pénuries d'eau en Asie d'ici 2020.

Le charbon est la principale cause de cette crise climatique : émettant plus de CO2 que le pétrole ou le gaz, la combustion du charbon est la façon la plus polluante de produire de l'énergie. **Le charbon est à l'origine d'un tiers des émissions mondiales de CO2.** L'Union Européenne déclare vouloir réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% d'ici 2020. Pourtant, plus de 50 projets de centrales électriques à charbon sont en cours en Europe. Les centrales existantes émettent chaque année 1 milliard de tonnes de CO2 rien qu'en Europe, soit 25% de ses émissions globales. Le secteur de l'électricité en Europe représente 39% des émissions européennes de CO2. **Le charbon représente 70% des émissions du secteur européen de l'électricité.**

Dans les deux décennies à venir, le secteur de l'énergie va subir un important renouvellement. **Si gouvernements et industriels n'inversent pas la tendance du développement du charbon, les émissions de CO2 liées à sa combustion augmenteraient de 60% d'ici 2030.**

Or, dans son 4^e rapport publié en 2007, le GIEC dépeint un tableau sans équivoque du dérèglement du climat. Depuis lors, de nouvelles études ont montré que les changements climatiques évoluent plus rapidement que dans les pires scénarios du GIEC. Une augmentation des températures moyennes de seulement 1,5°C pourrait amener à des phénomènes irréversibles (comme la fonte des plaques de glace du Groenland) tandis qu'une augmentation de 2°C risque de déclencher des changements climatiques catastrophiques. Or, au regard des niveaux actuels d'émissions, nous sommes actuellement sur la voie d'une augmentation des températures de 4 à 6°C.

Pour contrer le changement climatique, il faut limiter l'augmentation moyenne des températures globales sous la barre d'1,5°C. **Ceci implique qu'en décembre à Copenhague, les pays industrialisés, en tant que groupe, s'engagent fermement à réduire leurs émissions de 23% d'ici 2015 pour atteindre 40% de réduction d'ici 2020.** Pour cela, il faut impérativement sortir d'un modèle énergétique basé sur les fossiles et annuler tout investissement dans la filière du charbon si l'on ne veut pas atteindre une augmentation des températures de 4, voire 6°C, d'ici à 2100.

Les émissions mondiales de gaz à effet de serre doivent atteindre un pic d'ici à 2015 avant de commencer à diminuer par la suite, pour atteindre un niveau le plus proche de zéro d'ici 2050. C'est donc cette année qu'il faut renforcer la pression sur nos décideurs pour que soit décidée une politique rapide et ambitieuse à Copenhague en décembre prochain.

Si le gouvernement français, à travers son Ministre de l'environnement, autorisait ce projet, il s'engagerait dans une dynamique qui remettrait sérieusement en cause ses engagements dans le cadre du Grenelle, du paquet climat énergie européen, tout en hypothéquant fortement sa crédibilité en vue du Sommet des Nations Unies sur le Climat en décembre à Copenhague.

Contacts :

Emilie Johann, chargée de campagne climat : 06 08 75 50 13
Sylvain Trottier, communication : 06 30 23 52 78