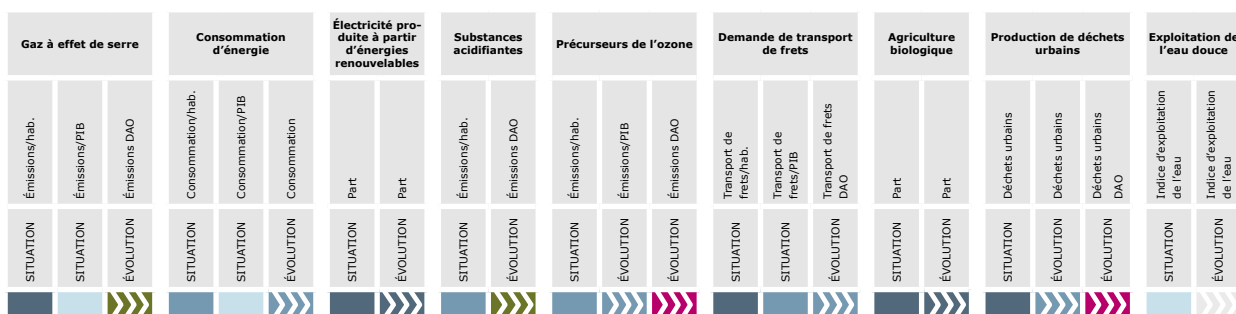


# Luxembourg

La qualité de l'environnement au Luxembourg n'est pas si mauvaise que ne le font penser certains indicateurs. Les résultats par habitant insatisfaisants s'expliquent notamment par le fait que le Luxembourg est un petit pays à l'activité économique importante qui attire des personnes de l'étranger, en particulier des travailleurs, qui accroissent sa population d'un quart les jours ouvrés. Bien que le pays ait procédé à un certain degré de dissociation, ses caractéristiques (taille, nombre de navetteurs étrangers, croissance démographique rapide) nécessitent des politiques spécifiques en matière de transport, d'affectation des sols et à l'égard des ménages.



DAO: Distance à l'objectif.

## Émissions de gaz à effet de serre

Le Luxembourg s'est fixé l'objectif de réduction le plus ambitieux de l'Union européenne (- 28 % d'ici 2008-2012 par rapport à 1990). Cet objectif était déjà atteint en 1995 grâce à la baisse considérable des émissions de l'industrie (due principalement à la mise en route d'aciéries électriques dans la sidérurgie en lieu et place des hauts fourneaux). Toutefois, depuis 1999, le total des émissions de gaz à effet de serre est en hausse. En 2002, il dépassait même l'objectif de réduction fixé en raison de l'augmentation des rejets issus des transports et de la mise en service de la première centrale de cogénération gaz-chaaleur du pays (celle-ci est responsable d'environ 10 % des émissions de gaz à effet de serre du Luxembourg). Grâce à une politique volontariste de promotion des énergies renouvelables dans l'agriculture, le secteur privé et en faveur des ménages (subventions, réductions fiscales), les émissions domestiques sont restées stables et ce malgré la forte croissance démographique qu'a connu le pays. Il n'en reste pas moins que le Luxembourg affiche toujours le taux d'émission par habitant le plus élevé d'Europe, ce qui s'explique particulièrement par le 'tourisme à la pompe' qui est cause de près de 40 % des émissions du pays.

## Consommation d'énergie

La consommation énergétique a radicalement changé depuis le début des années 90: l'utilisation du charbon approche du taux zéro, alors que d'autres combustibles ont enregistré une hausse de plus de 50 %. Entre 1990 et 2002, la consommation énergétique de l'industrie est passée de 55 à 26 %; celle des transports, de 29 à 55 %. Toutefois, la consommation totale d'énergie n'est à présent que légèrement supérieure au niveau du début des années 70, ce qui explique la nette diminution de

l'intensité énergétique (découplage relatif). La consommation d'énergie finale au niveau national n'a augmenté que de 30 % depuis 1990 (alors que, pour les transports, ce pourcentage est de 110 %), ce qui est encourageant par rapport à la croissance démographique du pays (+ 17 % depuis 1990). On peut donc dire que, comme dans le cas des émissions de gaz à effet de serre, ce sont les transports, et en particulier 'le tourisme à la pompe', qui pénalisent le Luxembourg et expliquent ses mauvais résultats par habitant.

## Électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables

Le Luxembourg importe la plus grande part de son électricité d'Allemagne et de Belgique. Pour renforcer le contrôle de la production et de la fourniture d'énergie, il a été décidé de promouvoir la production d'électricité au niveau national. Les énergies renouvelables et de nouvelles formes de production (comme celle de la centrale de cogénération gaz-chaaleur) sont et continueront à être encouragées. Le Luxembourg a pour objectif que 5,7 % de la production d'électricité finale soit couverte par des sources d'énergie renouvelables nationales. Toutefois, le potentiel d'origine hydraulique et éolien étant pratiquement épuisé, il ne sera possible d'atteindre cet objectif qu'en réduisant la consommation d'électricité et en encourageant l'utilisation d'autres sources d'énergie renouvelables, telles que la biomasse.

## Émissions de substances acidifiantes

Les émissions des trois principaux gaz sont en baisse depuis le début des années 90. Cette baisse est modérée pour l'oxyde



Population: 448 000  
Superficie: 2 597 km<sup>2</sup>  
PIB: 20 823 million EUR

d'azote (NO<sub>x</sub>) et l'ammoniaque (NH<sub>3</sub>), mais considérable pour le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>). En 2002, les rejets de SO<sub>2</sub> ne représentaient plus qu'un sixième du niveau de 1990. A l'instar des émissions de gaz à effet de serre, cette baisse s'explique par la diminution des émissions de l'industrie (abandon des hauts fourneaux au profit d'aciéries électriques) et la mise en œuvre d'une politique sévère à l'égard des nouvelles implantations industrielles. Le Luxembourg est en bonne voie de respecter ses engagements en matière d'émissions de SO<sub>2</sub> et de NH<sub>3</sub>. Ce n'est pas le cas pour les émissions de NO<sub>x</sub> qui ont augmenté en raison de la croissance démographique et de celle du trafic routier national, dont les véhicules diesel et le 'tourisme à la pompe' représentent une grande part.

## Émissions de précurseurs de l'ozone

Le Luxembourg n'est pas sur la bonne voie pour remplir les objectifs concernant les précurseurs de l'ozone. En 2002, les niveaux de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et de NO<sub>x</sub> étaient encore supérieurs d'environ 30 points aux objectifs fixés pour 2010. Toutefois, dans l'absolu, les émissions de ces deux gaz ont baissé depuis 1990. Les émissions d'oxyde de carbone ont enregistré la baisse la plus spectaculaire: en 2002 elles ne représentent plus qu'environ 27 % de celles de 1990 en raison de la diminution des rejets de l'industrie.

## Demande de transport de frets

Le transport routier tant de passagers que de frets pose de gros problèmes environnementaux au Luxembourg. La collaboration avec les pays limitrophes a pour objet de réduire la forte intensité du trafic routier engendrée par les déplacements quotidiens des travailleurs frontaliers. D'importants investissements sont déjà prévus pour améliorer les transports publics. Le gouvernement s'est fixé comme objectif ambitieux de parvenir à une répartition de 25 %–75 % entre modes de transport public et privé d'ici 2020. Réduire la différence du prix du carburant entre le Luxembourg et les pays limitrophes pourrait être un moyen de contrer le 'tourisme à la pompe'. Le transport de marchandises doit, quant à lui, être abordé dans un cadre communautaire, car le

Luxembourg est un pays enclavé qui plus est situé sur l'un des principaux axes Nord-Sud.

## Surfaces consacrées à l'agriculture biologique

Le pourcentage du total de la superficie agricole utilisée consacré à l'agriculture biologique est en nette augmentation: il est en effet passé de 0,8 % en 2000 à 2,6 % en 2004. Ce type d'agriculture concerne essentiellement les produits laitiers, les œufs, certaines céréales et la viande (bœuf, volaille).

## Déchets municipaux

Deux facteurs expliquent le volume élevé de production de déchets municipaux par habitant. Premièrement, le Luxembourg dispose d'un système de collecte des déchets qui couvre l'intégralité de la population. Deuxièmement, les 110 000 travailleurs frontaliers produisent des déchets imputés aux résidents dans le calcul du volume de déchets par habitant. Quoi qu'il en soit, les résidents du Luxembourg produisent trop de déchets. Heureusement, le volume de déchets municipaux à éliminer a baissé entre 1995 et 2002: de 20 % pour l'enfouissement et de 15 % pour l'incinération. Parallèlement, le taux de récupération a doublé et atteint environ 50 % du volume total de déchets municipaux. Ce pourcentage encourageant résulte d'une politique de promotion du tri et de la récupération des déchets sur une base volontaire.

## Exploitation des ressources en eau douce

La consommation d'eau par habitant au Luxembourg est relativement raisonnable et reste stable. Étant donné que ce volume de consommation ne constitue pas un problème au vu des ressources en eaux de surface et souterraines disponibles, la politique nationale dans le domaine de l'eau est davantage axée sur la qualité de l'eau et sur le traitement des eaux usées.

Pour de plus amples informations, contactez le point focal national dont vous trouverez les coordonnées à l'adresse suivante:  
[http://org.eea.eu.int/organisation/nfp-eionet\\_group.html](http://org.eea.eu.int/organisation/nfp-eionet_group.html).