

Politique climatique

La „situation spécifique“ du Luxembourg

À Copenhague les États ont pu s'entendre sur la nécessité de limiter le réchauffement climatique à 2°C afin d'éviter des effets profondément néfastes pour l'être humain. D'autant plus que les plus exposés aux conséquences d'un réchauffement climatique anthropique excessif seraient les plus démunis des pays pauvres. Pour éviter qu'ils souffrent davantage, il va falloir radicalement réduire les émissions de gazes à effet de serre au niveau mondial.

Ben Toussaint

Voilà un défi qui s'avère très complexe, puisque les énergies fossiles – principales déclencheurs d'émissions nocives – ont été le moteur du développement industriel des États dits développés et sont aujourd'hui encore trop souvent perçues comme unique garant de prospérité. Les pays en développement et émergents, à la recherche obstinée de prospérité économique, n'accepteront donc probablement pas d'abdiquer d'une trajectoire carbonique tant que les pays industrialisés ne feront pas preuve d'initiative et de sacrifice perceptibles. À

cet effet, le Luxembourg s'est engagé à Kyoto à réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 28% par rapport au niveau de 1990 durant la période 2008-2012. Selon le gouvernement, si le Luxembourg est aujourd'hui loin d'atteindre ses objectifs, c'est dû à la „situation spécifique“ du pays.

La politique climatique du Luxembourg

Le Luxembourg a des difficultés considérables à faire face à ses engagements internationaux. En 2008 les émissions réelles du Luxembourg ont baissé de seulement 5% par rapport au niveau

de 1990. Claude Wieseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, a estimé que depuis les émissions ont diminuées davantage, c'est-à-dire de 9% par rapport à 1990. Même s'il s'agit là d'une baisse convenable, les 28% de réduction restent toujours hors de portée. Cette baisse récente n'est pas en premier lieu attribuable aux politiques et mesures de lutte contre les changements climatiques, mais plutôt à la crise financière et économique. En plus, les projections exposées dans les rapports officiels récents, indiquent que le gouvernement luxembourgeois s'attend à un redressement de l'économie luxembourgeoise, accompagné d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, surpassant les émissions de 1990.

Pour pouvoir quand même subvenir aux engagements pris, le Grand-Duché a excessivement recours aux mécanismes très flexibles du Protocole de Kyoto. L'achat de crédits d'émission à la bourse climatique et de parts dans des projets CDM (Clean Development Mechanism) dans des pays en développement ou émergents, permet au Luxembourg de se défaire de ses obligations de réduction d'émissions à domicile. Les parts déjà acquises et les parts prévues selon la proposition du budget d'état 2010 suffiront pour couvrir 100% des obligations Kyoto. Du point de vue des ONG luxembourgeoises, la baisse insuffisante des émissions réelles et le recours excessif aux mécanismes flexibles comporte une contravention au protocole de Kyoto. Parlant des mécanismes flexibles, l'article 6 d) du protocole exige que : „L'acquisition d'unités de réduction



Photo: flickr.com

▲ Les émissions de CO₂ par habitant sont très élevées au Luxembourg.

des émissions vienne en complément des mesures prises au niveau national [...]". L'accomplissement de 100% des obligations climatiques par l'acquisition d'unités de réduction d'émissions ne pourra guère être perçu comme complémentaire.

L'illustre spécificité du Grand-Duché

Quelles sont donc les caractéristiques spécifiques du Grand-Duché qui justifient selon le gouvernement ses émissions particulièrement élevées ? Selon les rapports la „situation spécifique“ du pays est définie par : 1) une croissance démographique et économique particulièrement prononcée, 2) un territoire spécialement petit, 3) une économie de marché très ouverte, 4) une position géographique particulièrement centrale en Europe de l'ouest, et 5) une exportation de carburant disproportionnée.

Dans les rapports mentionnés, le gouvernement présente les traits énumérés ci-dessus comme des faits accomplis. Prenant comme point de départ la situation géographique du pays, il est argumenté que le Luxembourg ne pourra que prospérer en adoptant une économie de marché particulièrement ouverte. En outre, pour qu'une telle économie puisse bénéficier à la population du pays, une croissance économique constante est considérée comme impérative.

L'économie florissante qui en résulte entraîne inévitablement une immigration importante, qui dans un pays de la taille du Luxembourg pèse énormément. Finalement, une population particulièrement dense provoque une consommation de biens et d'énergie élevée, qui à son tour cause des émissions de gazes à effet de serre importantes. C'est pourquoi le gouvernement luxembourgeois réclame de la communauté internationale un traitement privilégié en matière de protection climatique, un traitement qui tiendrait compte de la „situation spécifique“ du pays.



Photo: flickr.com

▲ Le protocole de Kyoto fixe l'année 1990 comme référence et ne prend pas en compte les émissions historiques, par exemple les émissions de l'industrie lourde au début du 20^è siècle.

En plus, le gouvernement luxembourgeois se voit forcé, en vertu de la taille restreinte du pays, d'adopter des taux d'impôts spécifiquement compétitifs sur certains produits, tel que l'essence. Il en résulte des prix d'essences particulièrement bas qui attirent grand nombre des plus de 150.000 frontaliers et surtout une grande partie du transit routier intereuropéen. Cela affecte énormément le bilan climatique du pays. En effet, l'exportation de carburant comptait en 2008 pour 40% des émissions de gazes à effet de serre attribuées au Grand-Duché. Les plus récents rapports officiels luxembourgeois dénoncent de ce fait les directives issues du protocole de Kyoto comme étant injustes. Ils revendiquent que les bilans de gazes à effet de serre nationaux, aujourd'hui fondés sur une approche „d'origine“, soient redirigés vers une approche „consommériste“, tenant en compte ce que consomme un pays et non ce qu'il produit ou exporte.

La primauté de l'économie

La „spécificité“ du Luxembourg peut-elle réellement justifier les émissions surdimensionnées ou s'agit-il d'une

feuille de vigne de la politique climatique luxembourgeoise ? Les caractéristiques spécifiques mentionnées ci-dessus peuvent en grande partie également être perçues comme des choix politiques et économiques délibérés, plutôt que des faits accomplis. Une économie ouverte comme seul garant possible de la prospérité luxembourgeoise, n'est-ce pas plutôt une conception idéologique qu'un fait accompli ? Une forte croissance économique et démographique, ainsi qu'une exportation de carburant disproportionnée, ne s'agirait-il pas plutôt d'outils qui servent à maintenir une distribution de richesse inégale, mais favorable au Grand-Duché ? Une position géographique particulièrement centrale en Europe de l'Ouest, n'est-ce pas plutôt un point de vue opportun ?

L'économie ouverte a fait du Luxembourg un des pays les plus riches du monde. En 2010 son revenu par tête en \$PPP est quotté auprès du FMI avec 79.411 \$. De même les recettes fiscales liées à la vente de carburant sont d'un avantage économique considérable pour le Grand-Duché. Il est estimé que jusqu'à 20% du budget d'État dépend directement ou indirectement du carbu-

rant. En considérant ces chiffres il est fort compréhensible que l'État luxembourgeois soit réticent à renoncer à ses „spécificités“. Mais est-ce vraiment légitime de faire comprendre à un pays, tel que le Mali avec un \$PPP en 2010 de 1.214 \$ et 14,5 millions d'habitants, que pour le bien-être des 502.000 habitants du Luxembourg, 79.411 \$ de revenu par tête sont une nécessité incontournable et que les émissions de gazes à effet de serre élevées qui en résultent sont justifiées ?

Afin de justifier l'exportation de carburant disproportionnée, le gouvernement argumente que le Luxembourg se trouverait sur une route de transit particulièrement centrale et donc énormément fréquentée. La situation géographique du pays ne saurait pourtant guère expliquer la quantité impressionnante de poids lourds qui s'approvisionnent en carburant au Grand-Duché. Aux environs du Grand-Duché, en France, en Allemagne et en Belgique se trouve un dense réseau d'autoroutes, qui ne sont géographiquement pas moins bien placées que les autoroutes luxembourgeoises. Si les stations de service luxembourgeoises sont disproportionnellement plus visitées que dans les régions voisines, c'est dû uniquement au bas prix du carburant. Pour minimiser leurs coûts, les poids lourds - pouvant absorber sans problème jusqu'à 2.500 litres de carburant - font des détours considérables pour passer par le Luxembourg.

Dans ses rapports, le gouvernement luxembourgeois revendique une approche climatique „consumentiste“, suggérant qu'une telle approche serait favorable au bilan d'émissions luxembourgeois. Du point de vue macroéconomique cela paraît étonnant, puisque le Luxembourg est plutôt considéré comme un pays consommateur, qu'un pays producteur. L'explication étant que l'approche „consumentiste“ proposée dans les rapports évoqués n'est pas exhaustive. Selon ces rapports, le gouvernement serait prêt à tenir compte de l'électricité importée si l'exportation



Photo: flickr.com

▲ L'exportation de carburant comptait en 2008 pour 40% des émissions de gazes à effet de serre attribuées au Grand-Duché. De l'autre côté, la vente de carburants ajoute environ 1,4 milliards d'euros au budget d'Etat.

de carburant ne figurait plus sur le bilan climatique du Luxembourg. En effet, un tel échange serait aujourd'hui favorable au bilan luxembourgeois. Par contre d'autres sources consoméristes d'émissions sont négligées, tel que le kérosène ou „l'énergie grise“, énergie nécessaire à la production de biens produits à l'étranger, mais consommés au Luxembourg.

Aujourd'hui la politique climatique luxembourgeoise se focalise généralement sur des placements de fonds publics dans des mécanismes flexibles et des droits à polluer. On estime que par année la vente de carburant ajoute au budget d'Etat environ 1,4 milliards d'euros, alors que en 2010 environ 102 millions d'euros seulement sont destinés aux divers fonds climatiques. On peut donc à juste titre se poser la question, si le gain que le Luxembourg tire de l'exportation de carburant ne prime pas

considérablement sur le désavantage que déplore le gouvernement en matière de politique climatique.

En analysant les rapports officiels récents d'un œil critique, s'imisce vite le soupçon que le gouvernement luxembourgeois cherche à détecter les niches dans le système international de lutte contre les changements climatiques, plutôt qu'une coopération constructive. Comment, sous ces circonstances, les pays en développement et émergents pourront-ils être persuadés que le Luxembourg est un sérieux partenaire dans la lutte contre les changements climatiques ? ■