

Zéro déchet = zéro voiture?

Par Tom Haas et Samuel Majerus *

Trier ses déchets chez soi est nécessaire. Mais saviez-vous que délaïsser sa voiture au profit des transports en commun est encore plus important? La plus grande source de nos déchets passe sous le radar de la perception générale.

Le Luxembourg a de la peine à réduire sa production de déchets et cela va bien au-delà du recyclage de nos déchets ménagers. La majorité de nos déchets ne provient ni de cannettes de soda, ni d'emballages en plastiques, ni de nourriture non consommée.

Au Luxembourg, 80 % des déchets proviennent du domaine de la construction et de la démolition. Une catégorie qui, malgré son volume important, est souvent omise du discours public. Tandis que les initiatives étatiques comme la stratégie «Null Offfall Lëtzebuerg» ont déjà partiellement ciblé le sujet, un manque de sensibilisation auprès de la population se fait sentir.

90.000 kilomètres - par jour

Une statistique peu connue est le fait que la production annuelle de déchets par habitant au Luxembourg excède largement la moyenne de l'UE (2,5 fois plus). Pourtant, le Luxembourg fait face à un handicap de luxe: sa propre croissance. Encore plus qu'aujourd'hui, la future croissance du Grand-Duché entraînera une augmentation des chantiers, ce qui accélérera la production de déchets de construction. Les représentants du secteur de la construction dénoncent depuis déjà des décennies un manque de décharges locales pour l'évacuation de tels déchets. Dans un pays où la terre abordable se fait rare, leur évacuation se montre de plus en plus difficile.

«D'un côté, on nous parle d'objectifs ambitieux de réduction d'émissions de CO₂, d'un autre côté, nos camions doivent parcourir plus de 60 kilomètres pour décharger les déchets inertes d'un chantier. Cette situation me paraît absurde», constate Pol Faber, secrétaire général du Groupement des entrepreneurs du bâtiment et des travaux publics.

Le transport de ces terres représente environ 1.500 voyages de camions chaque jour sur nos routes, ce qui est équivalent à deux tours du monde chaque jour. Toutefois, le manque de décharges n'étant qu'une conséquence directe de notre trop importante production de déchets, la solution se trouve ailleurs.

Des terres perdues

Afin de mieux comprendre les enjeux de la thématique, il faut comprendre que notre problème de déchets est avant tout un problème de déchets inertes.¹ Près de 90 % des déchets de construction sont des terres ou des roches excavées, bien qu'elles soient légalement considérées comme des déchets. Or, la terre a historiquement toujours été un matériau de construction très prisé.

Entre-temps, certaines sociétés étrangères et aussi très récemment la société luxembourgeoise Geobloc se sont spécialisées dans la réutilisation de ces terres «perdues». Il est bien possible de transformer certaines terres excavées en matériaux de construction (blocs de terres compressées, briques d'argile, terre à piser sur murs et sols, ...).

De plus, l'empreinte carbone liée à leur production est net-

tament moindre comparé à des produits standards. Mais au lieu de créer un marché pour nos terres excavées, ne vaut-il pas mieux remettre en question notre système actuel? Pourquoi creusons-nous autant de trous? Et surtout, est-ce vraiment nécessaire?

«Le poids de la pyramide de Khéops équivaut à environ 4,5 millions de tonnes. Ceci représente moins que la moyenne an-

nuelle des terres excavées au Luxembourg lors des travaux de construction, constate le ministère du Développement durable et des Infrastructures dans «Weg zur Vermeidung und Wiederverwertung von Erdaushub bei Bauarbeiten» (2015).

Les parkings - un fléau

Le Luxembourg est le champion d'Europe en termes de voiture par habitant. Sans surprise, la

voiture personnelle reste le mode de transport préféré au Grand-Duché. Ce fait est avant tout un casse-tête pour nos centres commerciaux et entreprises dont les employés et clients réclament une place de parking devant la porte (ou en dessous). Il n'est donc pas surprenant que la plupart des bâtiments administratifs prévoient des parkings souterrains pour les voitures de leur personnel. Une condition préalable et nécessaire pour la réduction des déchets inertes réside donc dans une transition vers une mobilité plus durable et plus douce.

Ainsi, la mobilité du futur repose sur plusieurs piliers, dont l'élément central est l'abandon de la voiture personnelle. Moins de trajets en voiture signifie moins de parkings nécessaires. Moins de parkings signifie moins d'excavations.

Mettre en place un réseau de transports en commun performant et fiable semble donc indispensable. Malheureusement, il semble peu réaliste que la majorité des résidents et frontaliers renoncent dès demain à leurs nombreuses voitures. Le processus doit donc être accompagné par d'autres mesures dont la promotion du co-voiturage, du car-sharing et de la mobilité douce.

Parallèlement, il faut réduire en continu l'offre de places de parking pour accompagner la transition vers l'utilisation plus fréquente des transports en commun. «En promouvant la mobilité douce, la mobilité partagée et les transports en commun, nous améliorons non seulement la qualité de vie des habitant-e-s, mais nous évitons également l'excavation d'immenses quantités de terres, puisque nous pouvons réduire l'espace dédié au stationnement de voitures personnelles», pense le député François Benoy (Déi Gréng).

Sans changement, notre système linéaire atteindra ses limites assez rapidement entraînant des conséquences irréversibles. Et ce ne sont pas les solutions circulaires qui manquent, que ce soit la redécouverte de l'utilité de nos terres dans la construction, la reconception de nos bâtiments sans souterrains (ou caves) ou une meilleure gestion de nos matières premières.

Mais avant tout, allons à la racine du problème! Imaginons une société qui a réussi le passage vers une mobilité réellement durable et efficace. Une société, où la voiture personnelle (électrique ou fossile) est devenue un bien obsolète. Car en premier lieu, c'est la disparition de la voiture personnelle qui engendrera la plus importante réduction de nos déchets. Pensez-y la prochaine fois que vous sortez de chez vous.

* Samuel Majerus travaille comme ingénieur au bureau d'études Simon-Christiansen; Tom Haas est étudiant en développement durable à l'Université de Luxembourg

¹ Les déchets inertes sont des déchets qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique ou chimique (par exemple terres et roches)



Près de 90 % des déchets de construction sont des terres ou des roches excavées, bien qu'elles soient légalement considérées comme des déchets, constatent les auteurs.

Photo: Archives LW