

# BRUXELLES

Bimestriel,  
Paraît 6 fois par an  
Bureau de dépôt:  
Bruxelles X  
P 302402



PB-PP|B-01148  
BELGIE(N)-BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR  
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,  
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER  
ET GROUPES D'HABITANTS

N°310 – JANVIER/FÉVRIER 2021

## EN MOUVEMENTS

# TOUJOURS

# PLUS

# VERT

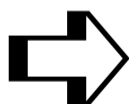


## INTRODUCTION

# TOUT CHANGER POUR QUE RIEN NE CHANGE ?

**Voiture « zéro-émission », construction « durable », énergies « renouvelables » : l'époque semble lourde de changements susceptibles de réduire notre empreinte écologique, voire changer notre rapport à l'environnement. À travers quatre cas bruxellois, ce journal interroge les ressorts et la portée de ces changements toujours plus verts.**

INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Les références à l'environnement et sa dégradation sont désormais omniprésentes. Documents programmatiques, politiques publiques, plans d'aménagement urbain : est-il encore possible d'échapper à l'adjectif « durable » et à l'idée de devoir « concilier » écologie et économie ? On peut évidemment se réjouir de cette évolution, dans la mesure où elle dénote de la mise à l'agenda politique de préoccupations grandissantes au sein de la population.

Nombre de politiques et mesures élaborées sous le signe de la « durabilité » ne s'encombrent même pas d'un calcul des nuisances qu'elles génèrent.

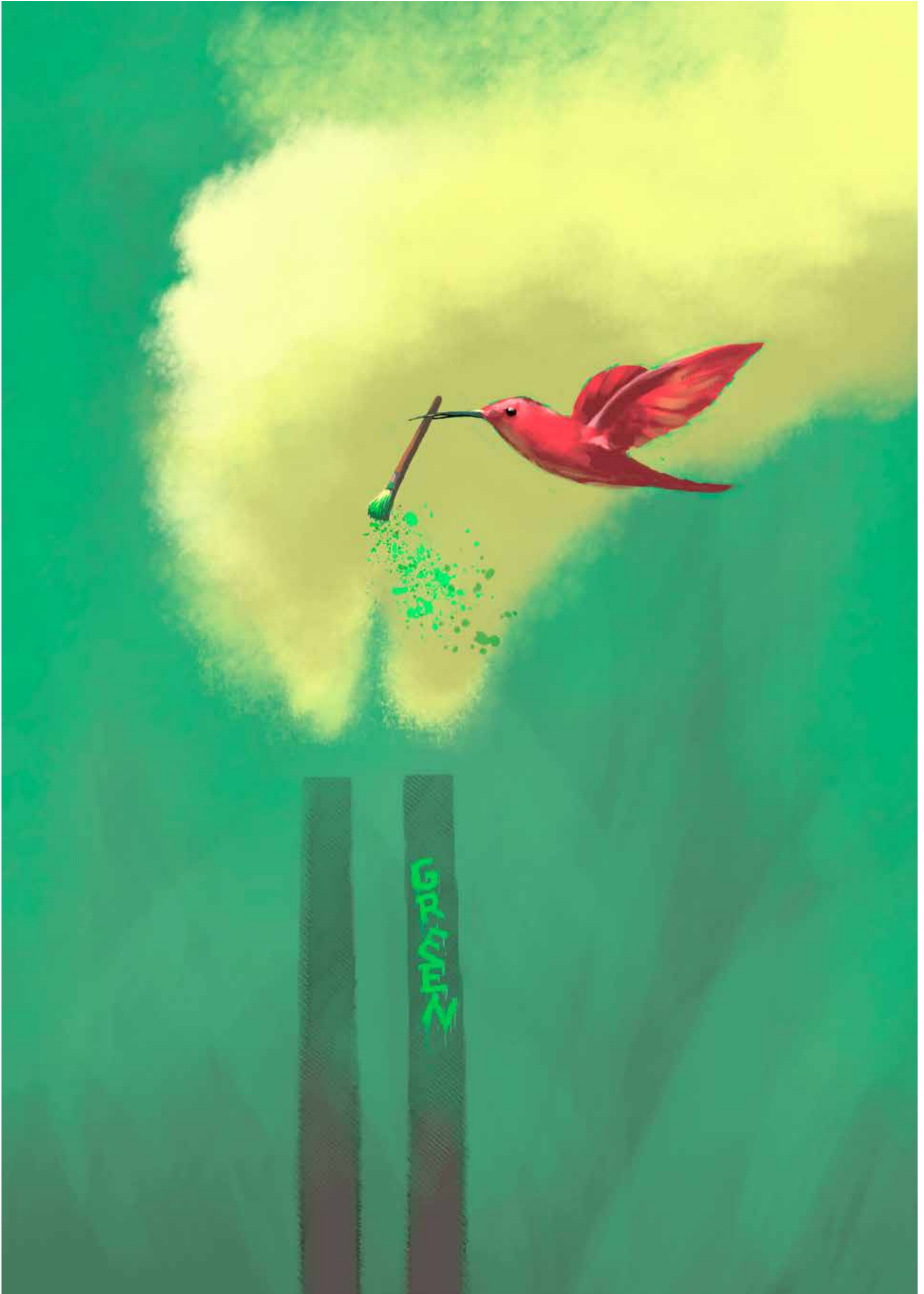
### DES « INCIDENCES » ENVIRONNEMENTALES (TOUJOURS) IGNOREES

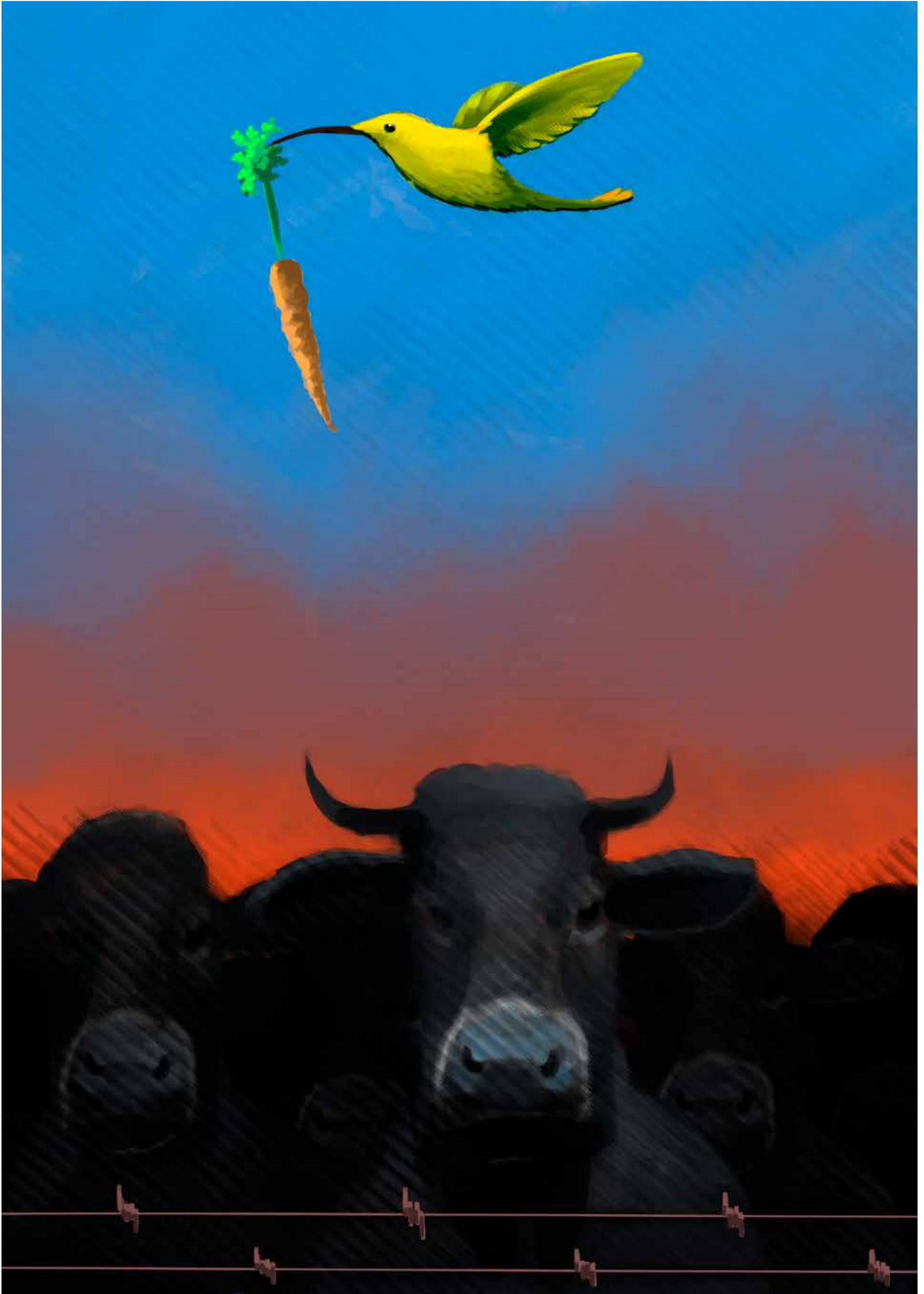
À y regarder de plus près, toutefois, nombre de politiques et mesures élaborées sous le signe de la « durabilité », ou du moins qui y font référence, ne s'encombrent même pas d'un calcul des nuisances qu'elles génèrent.

La récente actualité immobilière bruxelloise le confirme. Tandis que le secrétaire d'État à l'urbanisme et au patrimoine indique vouloir « éviter une démolition lorsque c'est possible », aucune disposition contraignante n'est susceptible de rendre effective une telle intention. En effet, les opérations de démolition-reconstruction, dont celles prévues par le Plan d'aménagement directeur Midi <sup>lire p. 06-09</sup>, ne font l'objet d'aucun bilan CO<sub>2</sub> dans le rapport d'incidences. D'autant plus étonnant qu'il existe des outils de calcul<sup>1</sup>, ce vide réglementaire permet ainsi aux promoteurs de maquiller leur quête de profitabilité en poursuite d'une « durabilité » réduite à la performance énergétique des bâtiments<sup>2</sup>. Précisons qu'il ne s'agit pas de s'opposer par principe à une démolition-reconstruction : « La destruction d'un bâtiment existant pour densifier la parcelle et répondre de ce fait à une forte demande qui n'est pas remplie par ailleurs peut se justifier »<sup>3</sup>. Mais en l'absence de bilan environnemental, comment opérer cet arbitrage ?

Une politique des transports soutenable ne commande-t-elle pas, au minimum, d'objectiver sur le long terme toutes les nuisances sur lesquelles elle repose ?

En matière d'impact écologique, l'électrification de la mobilité automobile <sup>lire p. 10-13</sup>, sur-déterminée par l'objectif d'amélioration (locale) de la qualité de l'air, présente elle aussi de nombreux angles morts. Au premier chef l'augmentation globale de la demande en électricité, que ne pourra pas accommoder la hausse escomptée des énergies renouvelables. Mais aussi l'aggravation vertigineuse de la pollution des sols et des eaux<sup>4</sup>, qui témoigne que l'électrification de nos voitures repose sur la délocalisation massive de nuisances. Une politique des transports soutenable ne commande-t-elle pas, au minimum, d'objectiver sur le long terme toutes les nuisances sur lesquelles elle repose ? Force est de constater que les autorités bruxelloises se sont limitées à apprécier la pollution atmosphérique directe, celle générée par les transports bruxellois : « En l'absence de méthodologie régionale (sic), les émissions indirectes de gaz à effet de serre ne sont pas non plus évaluées », indique l'une des études relatives à la Low Emission Strategy. ➔





Le changement technique, s'il est déployé sans remise en cause de la finalité principale de l'organisation économique (en l'occurrence la profitabilité), n'est aucunement un vecteur de « durabilité ».

### LA TECHNOLOGIE, TOTEM DE LA « DURABILITÉ »

Les politiques publiques élaborées sous le signe du « développement durable » confèrent souvent à la technique un rôle de premier plan : face aux « problèmes » environnementaux, nous devrions nous armer de « solutions » nées de l'innovation technologique, notamment celles qui induisent une hausse des rendements énergétiques.

Pourtant, comme on le sait depuis longtemps<sup>5</sup>, augmenter la performance des processus de production et des appareils ne suffit pas à réduire la consommation globale d'énergie – c'est même l'inverse. Cela s'appelle l'effet rebond. Historiquement, les gains réalisés ont en effet contribué à augmenter la production et, partant, la consommation globale d'énergie.

Rappeler la validité de ce raisonnement contre-intuitif ne revient pas à proclamer une fascination pour le « modèle Amish et la lampe à huile ». Il s'agit bien d'insister sur le fait que le changement technique, s'il est déployé sans remise en cause de la finalité principale de l'organisation économique (en l'occurrence la profitabilité), n'est aucunement un vecteur de « durabilité ».

Loin d'entretenir une corrélation linéaire, technologie et durabilité sont dans un rapport d'ambivalence : la contribution de la première à la seconde dépend des objectifs généraux poursuivis<sup>6</sup>. Par exemple, les discours favorables à la voiture électrique insistent souvent sur l'innovation qui permettra d'améliorer la performance de la propulsion et des batteries. Mais, alors que les études régionales indiquent que la possession individuelle de voitures ne devrait quasiment pas baisser, que pouvons-nous espérer de ces hausses de rendement si elles accompagnent le remplacement intégral du parc automobile européen tel que l'ambitionnent les constructeurs ? Que penser de l'électrification si sa généralisation ne donne pas naissance à des objectifs surplombants tels que la réduction des déplacements et de la consommation énergétique du secteur des transports ?

Un raisonnement similaire peut être fait par rapport à l'énergie éolienne<sup>7</sup>, qui repose comme la voiture électrique sur l'extraction de métaux et terres rares – non renouvelables – et dont le déploiement est à replacer dans une augmentation globale de la demande en électricité. À moins d'enrayer celle-ci en remettant en cause nos usages et pratiques (collectifs et individuels), gageons qu'en 2050 l'adjectif « renouvelable » ne pourra plus être utilisé sous peine d'hilarité générale.

### LE MARCHÉ COMME INSTANCE DE RÉGULATION

Autre élément transversal aux cas étudiés dans ce journal : la place prépondérante accordée aux mécanismes marchands dans l'atteinte des objectifs dits environnementaux. En matière immobilière, la poursuite de la durabilité à Bruxelles a largement été sous-traitée au secteur privé, à grand renfort de dérogations urbanistiques. Cette reconstruction permanente de la ville sur elle-même, aveugle aux besoins fondamentaux des Bruxellois-es, a trouvé dans l'imaginaire de la durabilité (mais aussi dans la « mixité des fonctions ») une nouvelle source de légitimité. Une bruxellisation désormais verte, qui témoigne de la capacité éprouvée du capitalisme à intégrer/dépasser les obstacles qui entravent la valorisation. Et même plus : transformer ces obstacles en autant d'« opportunités »<sup>7</sup>.

L'approvisionnement électrique assuré par le photovoltaïque<sup>8</sup> Lire p.20-25 est lui aussi guidé par la logique de valorisation : c'est un marché, celui des certificats verts, qui préside au développement de cette énergie « renouvelable ». Offre et demande constituent ainsi les aiguillons principaux de l'échange d'énergie, avec comme conséquence d'y instiller de l'instabilité (due à la formation de bulles financières) et de générer de la précarité (le coût des certificats verts étant reporté sur la facture des ménages). La libéralisation du secteur énergétique, qui n'a pas bénéficié aux « consommateurs », n'aurait-elle pas dû constituer un signal d'alarme quant aux prétendues vertus du marché ?

Quoi qu'il en soit, la priorité accordée à la régulation marchande témoigne que la politique du vert vise des changements tout en évacuant la conflictualité inhérente aux collectivités. Sans rapport de force avec les premiers responsables/bénéficiaires du saccage de l'environnement, une « transition écologique » est-elle seulement possible ?

La priorité accordée à la régulation marchande témoigne que la politique du vert vise des changements tout en évacuant la conflictualité inhérente aux collectivités.

### UNE FUITE EN AVANT

Dans la mesure où elles occultent l'empreinte écologique de nos usages et pratiques, reposent aveuglément sur la technologie et n'entravent pas la régulation par le marché, les politiques dites durables peuvent s'accommoder du *statu quo*, appuyant ainsi une reconduction du même régénérée par l'imaginaire écologique.

C'est même plus que ça : les politiques vertes sous régime capitaliste<sup>8</sup> dessinent une *fuite en avant*, à savoir le fait d'éluider une difficulté, de se dérober devant la réalité. Et la réalité, c'est l'augmentation continue des consommations énergétiques et l'impossibilité de les assurer par les seules énergies renouvelables. Une réalité dont le déni est alimenté par un « solutionnisme technologique »<sup>9</sup> et un vocabulaire<sup>10</sup> qui entretiennent implicitement un postulat : *tout peut continuer comme ça*. ●

1. Bruxelles-Environnement propose l'outil Totem ; IEB, en collaboration avec l'AQL, a développé un outil pour calculer le bilan CO2 d'une démolition-reconstruction.

2. Au point, parfois, de friser le grotesque : le CEO d'Atenor, réagissant au refus d'urban. brussels d'accorder un permis d'urbanisme pour la construction, dans le quartier européen, d'une tour de 128 mètres comprenant un centre de congrès et des bureaux, n'a pas hésité à parler d'« un projet [...] qui répond à un objectif de développement durable ».

3. « Faut-il casser Bruxelles ? », *Bruxelles en mouvements*, n°265, juillet/août 2013, en libre accès sur notre site.

4. Comme si, à force de rabattre les désordres environnementaux sur la « situation climatique », on avait oublié que le sol et l'eau connaissent la pollution autant que l'atmosphère.

5. Au moins depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et les réflexions de Jevons sur l'extraction du charbon.

6. À ce titre, sur les rapports entre optimisation technologique, développement durable et organisation urbaine, lire les numéros 281 « Pour une poignée de données » et 292 « Dawn of the Uber-Dead » de *Bruxelles en mouvements* (disponibles sur [www.ieb.be](http://www.ieb.be))

7. Comme le promeuvent certaines branches de l'économie de l'environnement. Lire Romain Gelin, « Économie écologique : un nouveau paradigme économique », *Gresea Échos*, n°105, mars 2021.

8. Lire D. TANURO, *L'impossible capitalisme vert*, La Découverte, 2012.

9. Lire E. MOROZOV, *Pour tout résoudre cliquez ici : L'aberration du solutionnisme technologique*, Limoges, FYP éditions, 2014.

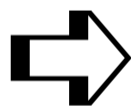
10. L'adjectif « renouvelable » qui suggère l'abondance n'est pas sans instiller dans les esprits la possibilité d'une reproduction infinie de l'organisation sociale et économique existante. En ce sens, l'adjectif exclut l'idée même d'une finitude des « ressources ». Cette exclusion n'est pas sans faire penser à l'absence de considération qu'entretient la science économique dominante envers les sciences dites naturelles.

CASER LE BILAN CARBONE AU LIEU DE

# CASSER LA VILLE !

**Démolir puis reconstruire en arguant de la performance énergétique du nouveau bâtiment est une recette magique pour les promoteurs, occultant derrière l'argument écologique une motivation économique. Mieux vaudrait démolir une passoire énergétique pour reconstruire un bâtiment passif que rénover l'ancien. En l'état, les données manquent pour opérer l'arbitrage, laissant le champ libre aux intérêts spéculatifs**

CLAIRE SCOHIER, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



La consommation énergétique des bâtiments est responsable de 60% des émissions directes de CO<sub>2</sub>, secteurs tertiaire et résidentiel confondus<sup>1</sup>. Ceci explique que depuis une quinzaine d'années, la Région de Bruxelles-Capitale met en place des actions et des normes dans le secteur du bâtiment pour en réduire l'impact. Les ambitions les plus fortes concernent la construction neuve (au standard passif depuis 2015) et la gestion énergétique au sein du bâtiment tandis que la rénovation reste négligée.

Or le secteur de la construction et démolition (C&D) est un des plus gros producteurs de déchets en Région bruxelloise. Le flux de déchets de construction/démolition en Région de Bruxelles Capitale tourne autour de 700 000 tonnes/an. Selon Bruxelles environnement, ce secteur représente en 2020, 38% de l'ensemble des déchets produits en tonne par an. Or la démolition-reconstruction suppose, outre la récupération des tonnes de déchets générés lors de la phase de démolition, leur transport, leur recyclage/réemploi éventuel ou leur incinération, l'extraction de matières premières neuves parfois non renouvelables, l'acheminement et la mise en œuvre de ces matériaux neufs. Peu de données existent à l'heure actuelle sur les émissions indirectes de gaz à effet de serre liées à ce processus de renouvellement de la ville sur elle-même. Elles sont actuellement lacunaires, voire inexistantes.<sup>2</sup>

En 2013, IEB consacrait un numéro entier de son journal à cette question: «*De nombreux bâtiments bruxellois sont effectivement des passoires énergétiques, faut-il pour autant les détruire pour les remplacer par d'autres bâtiments au prétexte qu'ils sont plus performants sur le plan énergétique?*»<sup>3</sup>. IEB y analysait trois projets immobiliers démontrant, à l'aide d'un outil basique, mais ayant au moins le mérite d'exister, et mis sur pied par l'Association du Quartier Léopold<sup>4</sup>, que le cycle de vie de la démolition-reconstruction plaide nettement en faveur d'une rénovation sur le plan environnemental: il fallait 48 ans pour amortir l'énergie grise du projet Trebel, 88 ans pour le projet Victor et la facture environnementale du processus total de démolition-reconstruction du projet Up Site (Atenor) était telle qu'elle ne serait jamais amortie.

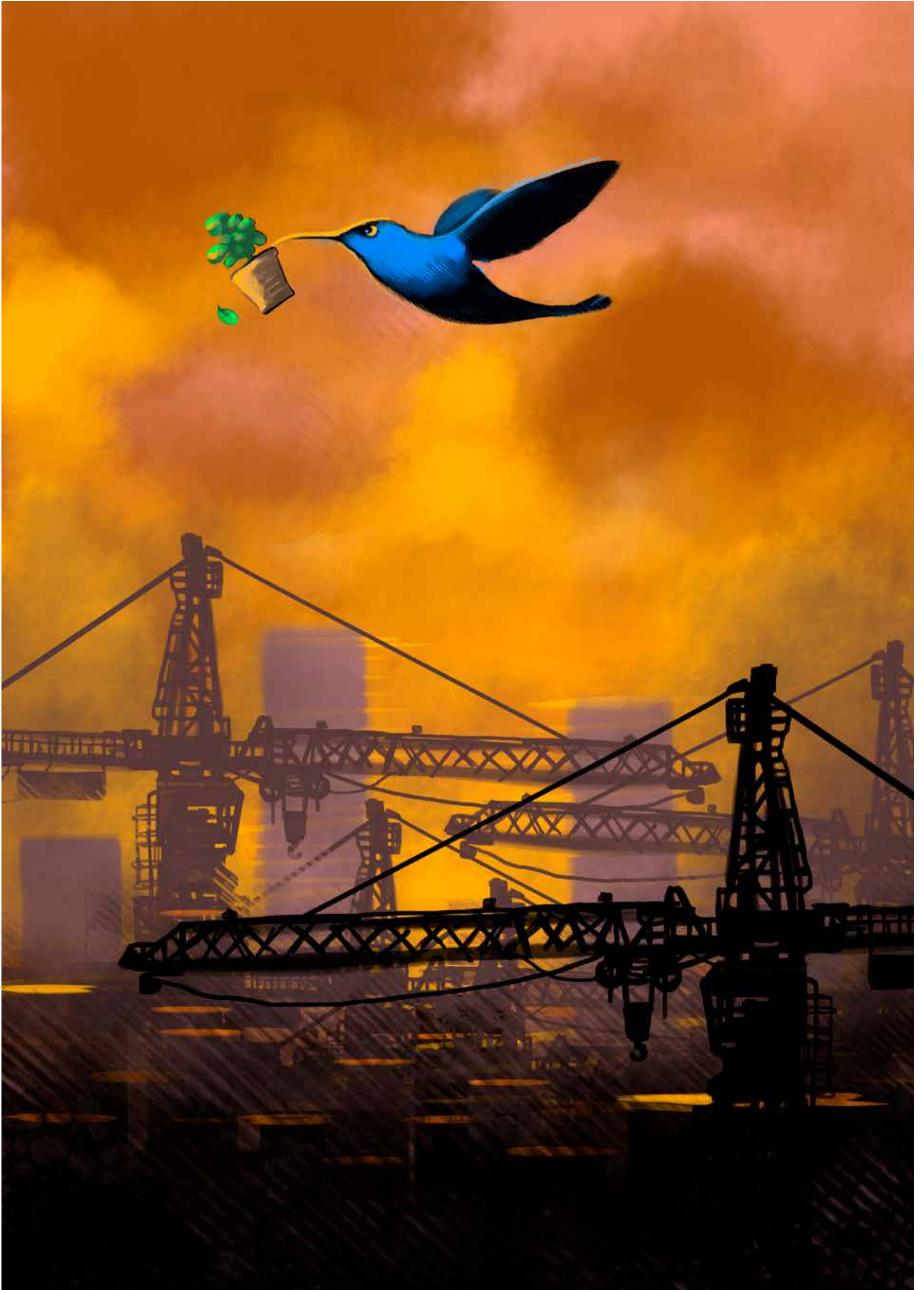
Le secteur du bureau est particulièrement concerné par cette obsolescence programmée. Les spécialistes reconnaissent que les bâtiments de bureaux «périssent» plus vite qu'avant. Les buildings d'après-guerre pouvaient avoir des durées de vie de 50 ans, un bureau moderne est obsolète après 15 ans, parce qu'il est conçu pour des fonctions, des usages plus spécifiques.<sup>5</sup>

## DÉMOLIR, C'EST PAS BIEN MAIS...

Depuis quelques mois, le sujet est largement débattu dans l'espace public et on observe une évolution dans les discours. Dans une interview de février 2020, le Maître architecte de la Région bruxelloise K. Borret se disait défavorable à la démolition-reconstruction: «*Pendant trop longtemps la démolition a été l'option numéro un. Or, il faut désormais envisager comme option principale celle de garder le bâtiment et, si vraiment ça ne va pas, on envisage alors de le démolir.*»<sup>6</sup> Interpellé sur le sujet un an plus tard en Commission de développement territorial du Parlement bruxellois, le Secrétaire d'État P. Smet répondait ceci: «*je demande à chaque promoteur qu'il démontre dans une note qu'une démolition est nécessaire mais pas une reconstruction. [...] Les mentalités changent et nous préférons éviter une démolition lorsque c'est possible.*»<sup>7</sup>

Même écho du côté de la directrice d'Urban Brussels, Betty Waknine interviewée à la même période: les promoteurs «*vont en tout cas devoir davantage étudier la question et justifier toute démolition via une analyse multicritères. C'est une nouveauté. Elle s'inscrit dans nos lignes de conduite en matière d'immobilier durable. [...] Nous allons suggérer cette étude pour tous les projets où la question de la démolition se pose, notamment dans le cadre des évaluations des incidences ou lors de discussions liées aux réunions de projets. [...] Trop de bâtiments ont été démolis un peu trop rapidement par le passé, par facilité. Il est désormais important de se poser davantage la question de la rénovation.*»<sup>8</sup>

Les buildings d'après-guerre pouvaient avoir des durées de vie de 50 ans, un bureau moderne est obsolète après 15 ans.



S'il y a un consensus affiché sur la nécessité d'imposer une analyse qui objective le coût environnemental d'une démolition-reconstruction, la pratique observée sur le terrain dénote fortement.

S'il y a un consensus affiché sur la nécessité d'imposer une analyse qui objective le coût environnemental d'une démolition-reconstruction, la pratique observée sur le terrain dénote fortement.

Si plusieurs projets de rénovation sont en cours, certains consistent en un processus hybride qui confine plus au réemploi qu'à la rénovation. Il en va ainsi du projet Zin dans le quartier Nord. Toute personne fréquentant le quartier ne pourra échapper à ces grandes barres de béton verticales qui figurent le squelette dans anciennes tours WTC 1 et 2, symboles de la tertiarisation outrancière du quartier Nord. Les deux tours ont été complètement désossées de leurs matériaux, laissant uniquement à vue les deux blocs de béton verticaux de 14 étages. En 2023, devrait prendre place à cet endroit un ensemble mixte (bureau, résidentiel, hôtel) de 30 étages et 110 000 m<sup>2</sup>. Le promoteur Befimmo se vante de contribuer ainsi à la stratégie d'économie circulaire: il recyclera ou réutilisera 188 000 tonnes de matériaux sur les 290 000 tonnes des tours WTC 1 et 2. Le béton récupéré sera d'abord stocké avant d'être analysé, puis transformé en granulats, lesquels seront à leur tour envoyés à une centrale de béton qui en fera du béton recyclé. Le projet a reçu des mains du secrétaire d'État à l'urbanisme le prix *be.exemplary!*<sup>9</sup> Exemple à l'évacuation de 188 000 tonnes de matériaux, même s'ils seront recyclés, supposant près de 10 000 trajets de camions 20 tonnes?

D'autres bâtiments qui n'ont même pas 25 ans sont carrément destinés à une destruction totale! Il en va ainsi des trois immeubles de la KBC inaugurés le long du canal en 1998. Le nouvel acquéreur, le promoteur Triple Living, souhaite transformer cet îlot monofonctionnel de bureaux en îlot monofonctionnel de logements et hôtel<sup>10</sup>. Le projet suppose la démolition totale de ces bâtiments au nom des vertus écologiques des nouveaux bâtiments. Interpellé sur le sujet, le secrétaire d'État à l'urbanisme P. Smet se justifie: «*La démolition est, par ailleurs, inéluctable parce que les bâtiments créés dans les années 80 n'offrent pas la possibilité d'une reconversion [...] en logements ou autres*». <sup>11</sup> Outre que le bâtiment n'a pas été construit dans les années 80 mais bien fin des années 90, il semble qu'il n'y ait pas eu de contre-expertise à l'étude réalisée par le promoteur lui-même comme le rétorque la parlementaire F. Lanaan: «*Je ne suis pas convaincue par vos réponses, notamment pour ce qui est de l'analyse des pouvoirs publics. Ces derniers doivent réaliser une contre-analyse de ce que les promoteurs proposent.*»

Autre exemple de ce processus de tabula rasa en plein centre ville: l'îlot De Brouckère qui entoure le cinéma UGC. L'îlot, dont les origines remontent au voûtement de la Senne en 1870, fut occupé par Allianz (ex Assubel) dans les années 80 qui laissa pourrir le bâtiment après son départ avant de le revendre à Immobil. Le projet «Brouck'R», à l'instar du projet KBC, vise à transformer l'ensemble entièrement dédié aux bureaux (plus de 41 000 m<sup>2</sup>) en un ensemble mixte de logements, bureaux, hôtel et commerces, justifiant ainsi la démolition quasi totale de l'îlot. La demande de permis ne contient pas la moindre référence au bilan carbone d'une telle opération, aucun gain énergétique n'est démontré<sup>12</sup>. Après un avis favorable de la commission de concertation, le permis autorisant la démolition-reconstruction a été délivré à BPI Real Estate et Immobil durant l'été 2021.

Un peu plus loin, près du Sablon, un autre projet porté par Immobil, le projet Lebeau, vise une fois encore à remplacer le bureau par un ensemble mixte comprenant logements, bureaux, hôtel et commerces, entraînant la démolition de 39 000 m<sup>2</sup> d'un ensemble patrimonial reconnu par la Commission des Monuments et Site. Le promoteur a estimé que l'impact environnemental de sa démolition-reconstruction était inférieur de 36 % à celui d'une rénovation<sup>13</sup>. Ici aussi, aucune contre-expertise des pouvoirs publics. Le boulot a donc été réalisé par les habitants eux-mêmes. En effet, le comité Lebeau, avec l'aide de l'outil précité de l'AQL, a montré qu'il faudrait 43 ans pour amortir la production de gaz à effet de serre induite par l'opération immobilière, dont le transport de 46 000 tonnes de déchets, soit 2 300 camions de 20 tonnes.

Dans les exemples précités, on observe une récurrence dans l'argumentaire: les promoteurs invoquent les vertus de la mixité des fonctions pour justifier la destruction d'un ensemble de bureaux. Le vernis de la mixité cache un intérêt spéculatif: l'arrêté sur les charges d'urbanisme exonère le promoteur de devoir payer cette «taxe» à la Région lorsque les logements nouvellement construits sont issus d'une reconversion de bureaux.

En outre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, l'intérêt financier du promoteur à démolir s'est encore accru: lorsqu'un immeuble est démoli et remplacé par un immeuble neuf de logements, le taux de TVA est réduit à 6%. L'Union professionnelle du secteur immobilier (Upsi) vante cette mesure qui permettrait «*aux moins favorisés d'avoir accès à un logement neuf, de diminuer l'impact écologique des nouvelles constructions et favoriser la décarbonation du patrimoine immobilier belge*»<sup>14</sup> Plus greenwashing et anti-social que ça, tu meurs vu que les logements produits dans ces processus sont loin d'être accessibles aux Bruxellois-es, en réalité ils accroissent surtout la rentabilité de l'investisseur.

Les logements produits dans ces processus sont loin d'être accessibles aux Bruxellois-es, en réalité ils accroissent surtout la rentabilité de l'investisseur.

## DES PLANS D'AMÉNAGEMENT DESTRUCTEURS

Les plans d'aménagement directeur (PAD) donnent une amplitude inégalée à cette pratique d'obsolescence du bâti bruxellois. Ainsi les PAD Loi, Mediapark et Midi, par les contraintes qu'ils imposent en termes de mixité des fonctions et des gabarits qu'ils autorisent, sont de vastes opérations de démolition-reconstruction de centaines de milliers de m<sup>2</sup> de bureaux.

Le collectif des Shifters<sup>15</sup> s'est penché sur le bilan carbone du PAD Mediapark. Le projet adopté par le gouvernement bruxellois en première lecture autorisait la destruction de la totalité des bâtiments formant la cité audiovisuelle RTBF/VRT pour laisser place à 14 nouveaux bâtiments. Les Shifters ont calculé que cette opération serait responsable de l'émission de 489 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Ils ont proposé un scénario alternatif permettant de diviser par deux l'empreinte carbone induite par le PAD<sup>16</sup> notamment par la rénovation des bâtiments existants et la préservation du bois Georgan dont les 20 000 arbres devaient être rasés pour réaliser le programme régional<sup>17</sup>.

Les plans d'aménagement directeur (PAD) sont de vastes opérations de démolition-reconstruction de centaines de milliers de m<sup>2</sup> de bureaux.

Si contrairement au PAD Mediapark nous ne connaissons pas l'empreinte carbone du PAD Midi, mis à l'enquête publique le 1er septembre 2021, son scénario préférentiel laisse entrevoir une facture environnementale salée. En effet, il suppose la destruction de près de 300 000 m<sup>2</sup> de surface plancher pour reconstruire 524 000 m<sup>2</sup> de surfaces nouvelles<sup>18</sup>. Si le Rapport d'incidences environnementales du PAD Midi reconnaît que «La démolition/reconstruction implique une utilisation d'énergie plus importante que la rénovation.» il se contente de considérer que «la réutilisation de matériaux de bâtiments démolis pour la construction de nouveaux bâtiments sur le même périmètre contribuera à atténuer en partie ces incidences négatives.»<sup>19</sup> Il n'hésite pas à annoncer une empreinte carbone moindre du quartier : le PAD permettrait de diviser par trois la consommation énergétique des bureaux. Conclusion lapidaire rendue possible par l'impasse faite sur les importants coûts environnementaux des opérations de démolition et construction. Si l'énergie liée à la construction va certes s'amortir sur la durée de vie des nouveaux bâtiments dotés de nouvelles performances, les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la démolition-reconstruction le sont au moment de la production!

Face à ces critiques, les pouvoirs publics objectent que les demandes des futurs permis d'urbanisme seront soumises à la réalisation d'études visant à optimiser les flux de matière et à limiter les déchets ultimes lors des travaux. Selon nous, c'est dès le stade du PAD qu'il faudrait disposer d'un certain nombre de données objectivant les flux des matières induits par les choix opérés dès lors que le PAD impose des formes et des gabarits qui ferment ultérieurement les éventuels choix de rénovation qui pourraient être posés.

### OBJECTIVER LA FACTURE CARBONE

Aussi longtemps que nous ne disposerons pas de données indépendantes et fiables dressant le bilan environnemental d'un processus de démolition-reconstruction comparé à un scénario de rénovation, les promoteurs poursuivront leur fuite en avant dans la destruction de l'existant. La parade est simple, il suffit d'imposer lors des demandes de permis la réalisation d'une étude indépendante dressant le bilan environnemental permettant de comparer les deux hypothèses.

Le Plan Energie-climat de la Région prévoit que la démolition doit rester une mesure tout à fait exceptionnelle. Selon la stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant 2030-2050, la fiche 33 prévoit de quantifier le coût environnemental global d'une démolition/reconstruction. Bruxelles-Environnement a développé l'outil TOTEM qui permet de comparer des systèmes constructifs et des scénarios de rénovation pour en diminuer l'impact environnemental. C'est l'outil que les Shifters ont utilisé pour analyser le bilan carbone du PAD Mediapark. Dès lors que les citoyens y arrivent, comment se fait-il que l'usage d'un tel outil ne soit pas imposé aux promoteurs qui nous vantent les mérites écologiques de leurs opérations de démolition reconstruction? ●

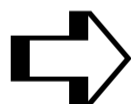
1. Cela concerne le chauffage, la consommation d'eau chaude. Le transport routier est responsable de 29% des émissions directes. Voir *Stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en Région de Bruxelles-Capitale aux horizons 2030-250*.
2. E. GOBBO, *Déchets de construction, matières à conception: analyse des stocks et flux de matières dans le cadre des opérations de rénovation énergétique en Région de Bruxelles-Capitale*, thèse, UCL, 2015, p. 23.
3. «Faut-il casser Bruxelles?», *Bruxelles en mouvements*, n°265, août 2013.
4. L'outil est disponible sur ce site: <https://demolition-reconstruction.be>
5. «Le télétravail laissera (encore plus) de bureaux vides à Bruxelles: 'Ça pourrait poser problème'», RTBF, 14 septembre 2021.
6. «Garder un bâtiment ou le démolir, que choisir?», in *Le Soir*, 13 février 2020.
7. Interpellation par Isabelle Pauthier en Commission de développement territorial le 15 mars 2021, p. 49.
8. «Trop de bâtiments ont été démolis un peu vite», *Trends Tendances* le 23 mars 2021.
9. Lire l'article TH. VAN GYZEGEM «La nouvelle ZIN du quartier Nord», février 2020: <https://ieb.be/La-nouvelle-ZIN-du-quartier-nord>.
10. Lire l'article de S. DE LAET «Little boxes on the hillside, Little boxes along the canal», décembre 2018: <https://www.ieb.be/27-Little-boxes-on-the-hillside-Little-boxes-along-the-canal>.
11. Interpellation de F. Desmedt concernant «l'ancien bâtiment de la KBC», Commission Développement territorial du 12 juillet 2021, p. 5.
12. Lire l'article de l'ARAU «Raser un îlot entier en plein centre-ville devrait être interdit», 11 mars 2020: <https://www.arau.org/fr/raser-un-ilot-entier-en-plein-centre-ville-devrait-etre-interdit/>.
13. Lire l'article de D. DELAUNOIS «Démolition-reconstruction: quel bilan CO<sub>2</sub>?» in *Bruxelles en Mouvements* n° 311 mai 2021.
14. «La TVA à 6% sur les démolitions-reconstructions doit booster le secteur du neuf», in *Le Soir*, 18 mars 2021.
15. Les Shifters sont un réseau de bénévoles qui cherchent à informer, sensibiliser et éduquer la population ainsi que les acteurs socio-économiques et politiques, notamment basés en Belgique, sur les enjeux climatiques et énergétiques, et à contribuer à la décarbonation de la société.
16. <https://www.ieb.be/Les-PAD-bruxellois-torpillent-le-budget-carbone-de-la-Belgique>.
17. Signalons qu'entre-temps le projet de PAD a été revu en 2<sup>e</sup> lecture et limite en partie cette gabegie environnementale.
18. «Rapport sur les incidences environnementales du PAD Quartier de la gare du midi Partie 3 – Incidences PAD. Déchets», mars 2021, p. 3.
19. «Rapport sur les incidences environnementales du PAD Quartier de la gare du midi Partie 3 – Incidences PAD. Énergie», mars 2021, p. 15.

# FEU VERT !

## BRUXELLES TRACE LA ROUTE AU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

**Constructeurs automobiles et pouvoirs publics s'accordent sur un point : l'avenir est à l'électrique. Ce futur vise-t-il cependant à réinventer la mobilité en milieu urbain ou simplement à remplacer le parc automobile existant ? La question mérite d'autant plus d'être posée que les gains environnementaux de la voiture électrique sont controversés et contestables.**

DAMIEN DELAUNOIS ET THYL VAN GYZEGEM, IEB



En juin dernier, la Région bruxelloise annonçait vouloir interdire la circulation aux véhicules thermiques sur son territoire, avec un bannissement du diesel en 2030 et de l'essence en 2035. En Europe, pour des raisons qui tiennent à la fois au respect des «objectifs climatiques» (neutralité carbone en 2050) et à la rentabilité de l'industrie, c'est l'électrification de la mobilité automobile qui a été retenue.

Avec une centaine de décès par an imputables à la mauvaise qualité de l'air, la Belgique, et plus particulièrement Bruxelles, se trouvent en infraction des réglementations européennes. Pour faire baisser les concentrations trop élevées de dioxyde d'azote dans l'air, la Région a instauré en 2018 une «zone de basses émissions» chargée de restreindre l'accès des véhicules les plus polluants à son territoire<sup>1</sup>. En parallèle, à travers le plan régional de mobilité *Good Move*, elle ambitionne une diminution de 24% de l'utilisation de la voiture en 2030 à Bruxelles.

Quant à la Commission européenne, à la faveur du scandale Volkswagen de 2015<sup>2</sup>, elle impose depuis 2021 des amendes importantes aux constructeurs automobiles en cas de dépassement des seuils d'émissions. Si les constructeurs automobiles avaient déjà commencé à produire des véhicules dits «zéro émission», l'existence de ces sanctions, appelées à être durcies progressivement, a accéléré la transition industrielle vers la voiture électrique.

Ce contexte offre l'occasion de présenter quelques enjeux de l'électrification et de questionner sa pertinence au regard des problèmes que pose la mobilité automobile à Bruxelles. Dans quelle mesure l'installation de nombreuses bornes de recharge encouragera-t-elle une mobilité partagée? Influencera-t-elle la politique de stationnement? Peut-on parler de véhicules «zéro émission»? Dans quelle mesure la pollution générée par l'électrification a-t-elle été évaluée par les autorités bruxelloises? Enfin, est-on bien certain qu'un changement technologique suffise à rendre notre mobilité «durable»?

**La Région explique vouloir financer ces dispositifs non pas par la collectivité, mais par les futurs utilisateurs.**

### LES BORNES DE RECHARGE

La transition vers la voiture électrique est tributaire de la présence de bornes de recharge, tant dans des espaces publics (voirie) que privés (garages). Dans sa vision stratégique publiée en juin 2020, la Région explique vouloir financer ces dispositifs non pas par la collectivité, mais par les futurs utilisateurs<sup>3</sup>. Pour ce faire, un système de concession a été élaboré, dans lequel les opérateurs placeront les bornes aux endroits définis par Bruxelles-Environnement et Bruxelles-Mobilité, après une adjudication dont est en charge le gestionnaire du réseau électrique, Sibelga. Même si des études complémentaires sont attendues, ces bornes devraient être alimentées avec des énergies renouvelables.

Pour faciliter le placement de ses bornes, la Région a prévu de dispenser les opérateurs d'une demande de permis d'urbanisme, même s'il y a dérogation aux règlements en vigueur. Les dispositifs pourront ainsi être placés sur des emplacements de parking et les trottoirs (à condition de laisser un passage libre d'obstacle sur au moins un tiers de la largeur de l'espace disponible) et ce sans obligation d'informer des riverains, lesquels n'auront plus la faculté d'introduire un recours auprès du Conseil d'État.

Bien que la projection relative au nombre de bornes<sup>4</sup> intègre l'objectif de baisse de la part modale de la voiture du Plan régional de mobilité (*Good Move*) et que la Région entend favoriser la mobilité partagée, celle-ci ne fait l'objet pour l'instant d'aucune stratégie à long terme. À ce stade, en effet, seuls 5% des bornes prévues en 2022 seront dédiées à des voitures partagées. En outre, comme nous le verrons plus loin, les mécanismes fiscaux de régulation de l'automobile projetés (la tarification kilométrique) ne semblent pas fortement dissuasifs quant à la possession de voitures individuelles, voire même ils incitent à l'achat de nouveaux véhicules. ➔



Le déploiement de bornes soulève également des enjeux liés au stationnement. Dans la mesure où seuls 26% des ménages bruxellois disposent d'un emplacement de stationnement privé, le déploiement des bornes visera avant tout à répondre à la demande de ceux qui ne pourront pas recharger leur véhicule chez eux. Parallèlement, puisque la Région ambitionne de supprimer 65 000 emplacements de parking en voirie d'ici 2030 et de favoriser le stationnement hors voirie, il faudra donc favoriser l'implantation de bornes dans les espaces privés et semi-privés (parking de supermarché, par exemple). La dernière réforme du Règlement régional d'urbanisme, entre-temps enterrée, prévoyait ainsi l'installation d'un point de rechargement par 10 places de parking construites hors voirie. On le voit, l'installation de dispositifs de recharge devrait idéalement être couplée à une réflexion sur la mutualisation du parking existant.

Quoi qu'il en soit, en raison de sa complexité technique (système d'identification et de paiement intégré, raccordement électrique, protection contre le vandalisme...), l'installation présente un coût non négligeable qui sera répercuté sur l'utilisateur en plus du coût du stationnement. On le voit, disposer d'un emplacement de stationnement à domicile confère un avantage financier certain, alors que le prix d'une voiture électrique devrait se rapprocher d'un véhicule thermique seulement aux alentours de 2030.

Quant au réseau électrique, bien que Sibelga l'estime suffisamment dimensionné pour absorber la demande en électricité (à condition de renforcer certains points spécifiques), la saturation pourrait avoir lieu au moment du pic de demande d'électricité (18h-21h). Le cas échéant, des dispositions devront donc être prises : brider les puissances en soirée et/ou proposer un tarif variable plus attractif en heures creuses.

L'installation de dispositifs de recharge devrait idéalement être couplée à une réflexion sur la mutualisation du parking existant.

Évaluer les performances environnementales de la voiture électrique implique de ne pas se limiter à ses émissions directes.

### LES ÉMISSIONS

Lors de son utilisation, une voiture électrique rejette certes beaucoup moins de particules fines et de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique. De là à conclure qu'elle constitue une alternative «zéro émission», il y a un pas qui est allègrement franchi par une partie de ses promoteurs.

Évaluer les performances environnementales de la voiture électrique implique de ne pas se limiter à ses émissions directes, générées au moment de l'utilisation. Il convient de prendre en compte les émissions de l'ensemble du cycle de vie du véhicule, qui renvoient à l'extraction et au transport des matières premières ainsi qu'à l'énergie requise par la production et la propulsion de la voiture (quantité d'énergie qui varie selon la taille et la durée de vie de la batterie).

L'extraction des métaux nécessaires à la fabrication des véhicules électriques, qui a essentiellement lieu loin de chez nous (Chine, Amérique du Sud, Congo), est très polluante et nécessite d'importantes quantités de ressources naturelles. Extraire une tonne de lithium requiert ainsi pas moins d'un milliard de litres d'eau. Pour obtenir une tonne de terres rares, deux cents mètres cubes d'eau sont contaminés avec des substances toxiques. Selon l'Agence européenne pour l'Environnement, la généralisation des véhicules électriques devrait doubler voire tripler la pollution des sols et des eaux<sup>5</sup>.

Les émissions dites indirectes, malgré leur évidence et leur ampleur, n'ont pas été comptabilisées par les études d'impact commanditées par les autorités bruxelloises : «En l'absence de méthodologie régionale, les émissions indirectes de gaz à effet de serre ne sont pas non plus évaluées. Et le report du transport automobile vers les véhicules électriques sera probablement problématique pour l'atteinte des objectifs du Gouvernement en termes d'émissions indirectes. La prise en compte de ces émissions dans l'action climatique régionale rappelle que c'est la réduction de la consommation énergétique du secteur du transport qui doit être visée, vaudra de la seule réduction des émissions directes.». Cette «absence» de méthodologie, pourtant commune dans le calcul des incidences environnementales, aboutit logiquement à occulter une bonne partie de l'impact écologique de l'électrification : dans la catégorie «climat, pollution et santé» du tableau récapitulatif de l'étude d'impact, aucune «faiblesse» ou «menace» n'est identifiée...

Plus globalement, l'électrification des transports générera inmanquablement une hausse de la demande en électricité dont la production, largement tributaire des énergies fossiles, ne pourra jamais être assurée par les seules énergies renouvelables. Alors que celles-ci ne pourront satisfaire que la moitié de cette hausse et qu'est programmée la fermeture de certaines centrales nucléaires, la demande accrue en électricité impliquera la construction de centrales à gaz, émettrices de CO<sub>2</sub><sup>6</sup>. Sur ce point l'étude d'impact est à nouveau laconique et se limite à avancer que «La production de l'électricité utilisée pour alimenter des BEV [véhicules électriques] présente aussi un impact climatique, mais celui-ci est plus restreint par rapport aux autres technologies grâce au mix électrique belge. Il peut également être minimisé (sic) par l'utilisation de sources d'énergie renouvelable.».

Sans changements radicaux de notre mobilité, la transition vers la voiture électrique ne constitue pas une solution écologique. Si elle permet de réduire localement la pollution atmosphérique due aux transports, sa production procède d'une délocalisation de la pollution et d'une augmentation de la demande globale d'énergie. À modèle inchangé – et si l'on ne se satisfait pas uniquement de la «qualité» de l'air bruxellois – ce n'est pas un horizon toujours plus vert que nous réserve l'électrification des transports.

la généralisation des véhicules électriques devrait doubler voire tripler la pollution des sols et des eaux.

Limitée à elle-même l'électrification n'a a priori aucun impact sur la congestion, la sécurité routière ou l'occupation de la voirie.

### CHANGER DE VOITURE OU DE MOBILITÉ ?<sup>7</sup>

L'électrification constitue pour certains un véritable tournant dans l'histoire des transports. Mais est-on bien sûr qu'un changement technique suffise à changer notre mobilité et réduire durablement son impact environnemental ?

En effet, sans compter que limitée à elle-même l'électrification n'a a priori aucun impact sur la congestion, la sécurité routière ou l'occupation de la voirie, certains paramètres de notre mobilité automobile sont de nature à fortement tempérer les « gains » environnementaux attendus :

- la plupart des véhicules privés sont immobilisés 80 % du temps. Or, pour compenser les émissions liées à sa production, une voiture électrique doit être utilisée intensivement. Autrement dit, les effets bénéfiques sur l'environnement de l'électrification sont largement tributaires d'une véritable stratégie de mobilité partagée (et donc de réduction de la possession individuelle de véhicules) ;
- l'achat de voitures de plus en plus puissantes et lourdes constitue une tendance significative de ces cinq dernières années. À moins d'agir sur ce paramètre, la voiture électrique n'apportera rien en termes environnementaux (voire elle aggravera le problème) dans la mesure où ce sont de très grosses et lourdes batteries qui devront être produites.

À la lumière de ces deux paramètres, l'électrification de la mobilité urbaine devrait être déployée dans le cadre d'un usage intensif, donc partagé, d'une flotte de véhicules légers, avec des batteries dont l'autonomie réduite ne pose pas de problème pour des déplacements qui en RBC sont pour la plupart inférieurs à 5 km.

Il se trouve que la réforme de la fiscalité automobile proposée par le gouvernement bruxellois (Smart Move) prévoit de supprimer la taxe de mise en circulation qui pour nombre de scientifiques constitue l'un des freins à l'achat de voitures, alors que la production d'un véhicule génère autant d'émissions que celles induites par deux ans d'utilisation. De plus, on l'a dit, la part des bornes de recharge destinées aux voitures partagées n'est à ce stade que de 5 %, trop peu pour fonder une politique de mobilité électrique partagée.

Une telle politique est d'autant plus pertinente (et urgente) que certaines projections des études d'impact ne sont guère encourageantes. « D'une manière générale, quel que soit le scénario, la part des automobilistes actuels qui choisissent d'acheter une voiture électrique est élevée, tant parmi les résidents de la RBC que parmi les non-résidents [...] La mesure de sortie des véhicules thermiques n'aura pas un impact fort en matière de report modal »<sup>8</sup>. Quant à la congestion, on lit que « les véhicules-km routiers (voitures, camions, camionnettes) à la pointe du matin diminuent de 0,8 % sur le territoire de la Région, et la vitesse routière moyenne passe de 19,5 à 19,6 km/h ». Autrement dit, la transition vers l'électrique aura « un impact très faible sur le trafic routier dans son ensemble ».

Les études régionales indiquent ainsi que l'électrification seule ne bouleversera pas la manière dont on se déplace et ne réduira pas significativement ni la possession individuelle de véhicules ni la congestion. Et, nous l'avons dit plus haut, elles n'ont pas cherché à objectiver les émissions indirectes induites par la transition vers l'électrique. Si « transition » il y a, elle semble cantonnée au type de propulsion et, en l'état, n'affecte quasiment pas des paramètres déterminants de notre mobilité. Et ce au plus grand bonheur de constructeurs automobiles dont la reconversion industrielle, largement soutenue par de l'argent public, vise à électrifier l'intégralité du parc automobile européen, soit 250 millions de voitures<sup>9</sup>. Changer notre mobilité sans affecter la rentabilité du secteur automobile, est-ce possible ?

Si la Région ne dispose au bout du compte que d'une prise réduite sur cette « transition » (largement établie en amont d'une délibération régionale) et certains de ses paramètres (mix énergétique belge, recyclage des batteries), elle reste en mesure de proposer un changement de paradigme en matière de mobilité automobile.

Décourager fiscalement l'achat et l'usage de voitures, réduire l'espace qui leur est dévolu, déployer massivement du transport public léger : autant de dimensions d'une politique urbaine des transports à même de changer la manière dont on se déplace. Sans oublier que les paramètres principaux qui déterminent le type, la fréquence et la longueur de nos déplacements tiennent à comment nous produisons, habitons et organisons nos loisirs. Articuler ces multiples dimensions n'impose-t-il pas d'abandonner le fétichisme technologique qui imprègne de nombreuses politiques publiques et réduit les enjeux économiques et sociaux à des questions techniques ? ●

Limitée à elle-même l'électrification n'a a priori aucun impact sur la congestion, la sécurité routière ou l'occupation de la voirie.

1. Début 2022, cette mesure franchira un nouveau palier en interdisant la circulation aux véhicules diesel de norme Euro4, la dernière génération à ne pas être équipée d'un filtre à particule.

2. Les mesures d'émissions en laboratoire ne correspondaient pas à la réalité observée en circulation réelle. Ainsi, certaines voitures diesel relevant de la norme Euro 6, autorisée à Bruxelles jusqu'en 2025, répandaient quatre à cinq fois plus d'oxyde d'azote que ce qui était prescrit.

3. Si aucun financement direct est prévu, il faut tout de même prendre en compte le rôle de coordination des pouvoirs publics ainsi que les nombreux coûts indirects non comptabilisés (planification, réglementation du stationnement, coûts supportés par le gestionnaire du réseau de distribution électrique).

4. En mai dernier, la Région comptait 944 points de recharge existants dont 402 sur la voie publique, une offre déjà insuffisante pour rencontrer la demande. En 2022, 250 bornes supplémentaires seront installées tandis qu'à partir de 2023 le déploiement se fera de manière beaucoup plus soutenue afin d'atteindre la demande estimée à l'horizon 2035 de 22 000 points de recharge, soit 11 000 bornes.

5. European Environment Agency, « Electric vehicles from life cycle and circular economy perspectives », report 13/2018.

6. On comprend mal – si ce n'est en jetant un œil à la liste de ses donateurs – que le bureau d'études Transport & Environnement, dont le travail est largement repris par certaines organisations environnementalistes, se permette d'affirmer que l'électrification pourra « libérer le secteur des transports de la dépendance aux combustibles fossiles ». Cf. « From dirty oil to clean batteries », mars 2021.

7. P. COURBE, « Véhicules électriques ? Changer de mobilité, pas de voiture ! », Inter-Environnement Wallonie, 2010.

8. Or, c'est précisément du report modal dont dépendent d'éventuels « bénéfiques » sanitaires, comme on peut le lire plus loin dans l'étude : « Pour que les bénéfices précités [en termes de santé] se matérialisent, il est crucial que les Bruxellois et les navetteurs optent pour des moyens de transport alternatifs tels que la marche, le vélo et les transports en commun ».

9. Martin Dupont, « Voiture électrique en Europe : la folie des grandeurs », Lava, printemps 2021, p.39-53.

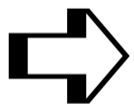


# SOUFFLE LE VERT

L'éolien accompagne de manière sous-jacente la promesse d'immortalité de la société capitaliste par le maintien d'une logique productiviste et consumériste.

**Constructeurs automobiles et pouvoirs publics s'accordent sur un point : l'avenir est à l'électrique. Ce futur vise-t-il cependant à réinventer la mobilité en milieu urbain ou simplement à remplacer le parc automobile existant ? La question mérite d'autant plus d'être posée que les gains environnementaux de la voiture électrique sont controversés et contestables.**

MAUD MARSIN, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



En février 2021 sur le territoire de la commune d'Anderlecht se déroulait une enquête publique portant sur un

projet inédit dans la Région: l'installation d'une éolienne de haute taille (150 m) et de grande puissance (2,4 MW)<sup>1</sup> par Coca-Cola et EDF-Luminus.

De nombreuses voix se sont élevées contre ce projet, le greenwashing et le manque de considération pour le vivant qu'il représente. Projet privé aux répercussions pourtant bien collectives, il questionne la balance vertueuse à observer entre des installations dédiées à la production d'énergie renouvelable, leur bilan carbone et les nuisances générées pour les habitant-es et usager-es, et les espèces vivantes.

Partout dans le monde, l'éolien est devenu le phare de la transition énergétique. Il accompagne de manière sous-jacente la promesse d'immortalité de la société capitaliste par le maintien d'une logique productiviste et consumériste.

En 2020, 14,8% de la production d'énergie nette était assurée par le vent, contre 1,4% dix ans plus tôt.

## EOL, LE VENT EN POUPE

Les objectifs en matière d'énergie renouvelable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont dictés par la politique climatique de l'Union européenne<sup>2</sup> (par ailleurs jugée trop peu ambitieuse par les militant-es pour le climat). D'ici 2030, les émissions devront être réduites de 40% par rapport à 1990 et 27% de l'énergie consommée devra être issue d'énergies renouvelables. En Belgique, la répartition des efforts entre les différentes régions fait l'objet d'un accord interrégional (le *Burden Sharing*). À l'heure d'une tentative de sortie du nucléaire et d'une limitation du recours aux énergies fossiles, l'éolien est l'une des technologies vertes plébiscitées par le gouvernement pour réaliser une transition énergétique. La nécessité de minimiser une inéluctable crise écologique accélère la tendance. En 2020, 14,8% de la production d'énergie nette était assurée par le vent, contre 1,4% dix ans plus tôt. Le nombre d'éoliennes dans les trois Régions a franchi le seuil des 1600, pour une capacité de 4 746 MW. C'est l'éolien off-shore (en mer du Nord) ce qui connaît la plus fulgurante progression avec une augmentation de puissance installée de 45% 2020 par rapport à l'année précédente<sup>3</sup>. La Région bruxelloise, pour des raisons de densité urbaine et de territoire restreint, ne contribue pas à ces statistiques.

## OÙ PLANTER UNE ÉOLIENNE?

La localisation d'une éolienne de grande puissance est une question cruciale pour déterminer la balance coûts-bénéfices (financiers et environnementaux) d'un tel projet. D'une part, elle doit être implantée dans une zone où la quantité et la qualité annuelle de vent permettent une bonne rentabilité, c'est-à-dire être exposée à des vents d'une certaine vitesse, réguliers et sans turbulences. D'autre part, afin de limiter les nuisances liées à leur exploitation et d'éventuelles contestations citoyennes, elles doivent idéalement être situées loin de toute présence humaine.

Leur érection dans des couloirs migratoires, zones d'habitat ou de nichage d'espèces volantes est aussi à proscrire.

Pour ces raisons, à l'instar de l'association naturaliste Natagora, nous considérons que, si des éoliennes doivent être implantées, leur regroupement sous forme de parc à la localisation bien étudiée est préférable à l'installation d'infrastructures isolées qui multiplient alors les foyers de nuisances.

Ces critères excluent de fait la quasi-totalité du territoire bruxellois. D'ailleurs, l'implantation d'une éolienne n'y a pas été pensée dans les règlements et codes urbanistiques. ➔

## UNE ÉOLIENNE SUR QUEL SOCLE ?

En RBC, les projets urbanistiques, quels qu'ils soient, sont soumis à des contraintes réglementaires<sup>4</sup>. Elles définissent les affectations, gabarits, matériaux, et pléthore d'autres conditions à remplir pour, entre autres, un développement urbain harmonieux, une qualité de vie et un respect de l'environnement. Ces documents sont faillibles, lacunaires, parfois même un peu dépassés et de trop nombreuses dérogations sont accordées. Ils ont néanmoins le mérite de constituer un socle de garantie. Or, aucun texte spécifique ne cadre l'implantation d'éoliennes de grande puissance à Bruxelles.

Cette page blanche laisse notamment la latitude au demandeur de réaliser non pas une étude d'incidences environnementales mais un «simple» rapport d'incidences. Un tel rapport ne présente pas les mêmes garanties en matière de contenu et de précisions des recherches à effectuer (impacts sur l'humain, sur la biodiversité, etc.)<sup>5</sup>.

En outre, la planification du développement de l'éolien en milieu urbain n'a pas fait l'objet d'un débat public et démocratique (pertinence, inventaire des terrains disponibles, taille et puissance maximale, etc.) en amont du projet de Coca-Cola<sup>6</sup>. Cette enquête publique entraînait donc la crainte de la création d'un précédent sur le sol bruxellois, ouvrant la porte à d'autres projets éoliens insuffisamment étudiés.

Cette proximité avec des zones fréquentées tant par des humains que des animaux soulève à elle seule de nombreuses problématiques.

Avec la démultiplication des éoliennes, les mauvaises expériences de cohabitation gagnent en visibilité.

## LE PROJET DE COCA-COLA

Le terrain concerné par l'enquête publique et projeté pour implanter cette éolienne jouxte le centre de recherche et développement de la multinationale Coca-Cola. Il est situé dans la zone industrielle longeant l'ouest du canal à Anderlecht. Soit l'une des rares localisations dans la Région à satisfaire aux contraintes liées à la régularité et la puissance des flux venteux. Toutefois, si cette zone n'est pas la plus densément peuplée, elle n'est pas pour autant dépourvue d'habitantes et d'usagers.

Au côté des multinationales Ikea et Coca-Cola, se trouve sur le terrain adjacent, depuis 2015, le centre de tri des Petits Riens (l'atelier de tri aurait été, selon l'orientation de l'éolienne, sous les pales de cette dernière). On trouve également, à quelques centaines de mètres de là, le campus du CERIA-COOVI, ses étudiant·es et travailleur·euse·s, la promenade verte, des potagers mais aussi des habitations.

Devant l'absence de cadre réglementaire dans la Région, les demandeurs annonçaient s'être inspirés du cadre existant en Wallonie. Celui-ci prévoit pourtant un éloignement d'un minimum de 400 m des habitations lorsque l'éolienne est implantée hors zone d'habitats. Cette distance minimale n'était pas respectée. À moins de 200 m, s'étendent également les 13 ha de la réserve naturelle classée du Vogelzangbeek qui accueille un grand nombre d'espèces animales. Nous y reviendrons par la suite, cette proximité avec des zones fréquentées tant par des humains que des animaux soulève à elle seule de nombreuses problématiques.

## PRIVATISATION DES BÉNÉFICES, COLLECTIVISATION DES NUISANCES

Selon la demande introduite, l'éolienne aurait produit jusqu'à 5 100 MWh/an, ce qui équivaldrait à la consommation annuelle de 1 400 ménages. Cette comparaison pourrait laisser entendre que la production annoncée bénéficierait à des ménages bruxellois. En réalité, près de 4/5<sup>e</sup> de cette production était destinée à couvrir la consommation du centre de recherche et développement de Coca-Cola.

Les nuisances, elles, auraient été plus abondamment partagées. Malgré l'élégance industrielle (certes subjective) de ces grands moulins et l'intérêt indéniable d'une énergie provenant du vent, les impacts environnementaux directs des projets éoliens peuvent être nombreux. Avec la démultiplication des éoliennes, les mauvaises expériences de cohabitation gagnent en visibilité. Attardons-nous sur les impacts qui touchent spécifiquement le milieu urbain et qui justifient la nécessité d'une étude approfondie des incidences d'un tel projet ainsi qu'un préalable débat public sur sa pertinence.

### • Effet stroboscopique :

Hormis l'ombre portée d'un mât de 150 m qui peut constituer à lui seul une forme de nuisance, le mouvement circulaire répétitif des pales des éoliennes produit, sous certaines conditions (de luminosité, de rotation, d'orientation), un effet stroboscopique en interrompant à intervalles réguliers les rayons du soleil. À l'intérieur d'un bâtiment, il est possible de s'en protéger en apposant des stores aux fenêtres (c'est d'ailleurs ce qui a été suggéré par les demandeurs aux voisin·es du projet) mais, cela implique dans le même temps, de se priver de lumière naturelle. En plein air, cette solution n'est pas envisageable.

### • Nuisances sonores :

Les éoliennes émettent des vibrations sonores. Perceptibles ou non, ces sons et infrasons (< 20 Hz) sont source d'inconfort et d'amoin-drissement de la qualité de vie pour certain·es riverain·es de ce type d'installation. Ils sont produits par la rotation des pales (sifflement, claquement), les turbulences qu'elles provoquent et la vibration du mât.

Des dispositifs de réduction de bruit existent, notamment sous forme de peignes, placés sur les pales. Ici, malgré l'implantation en milieu urbain, les demandeurs avaient choisi de ne pas y recourir estimant l'environnement déjà bruyant. En soirée et le week-end, le projet n'était pourtant pas en mesure de respecter les normes en matière de bruit.

Le rapport d'incidences de l'éolienne Coca-Cola mentionnait bien ses effets probables sur la faune environnante, mais concluait systématiquement à un impact négligeable et surtout compensable.

**L'ÉOLIEN, ÇA POMPE !**

Des ressources principalement. Si les technologies et ses rendements ne cessent de s'améliorer, la construction d'une éolienne requiert de nombreux matériaux parfois rares, souvent difficiles à recycler. En 2019-2020, des réserves indigènes en Équateur ont été envahies pour y piller le balsa (bois que l'on trouve dans les pales des éoliennes), ouvrant la voie au braconnage d'autres espèces végétales et animales. L'Équateur fournit 75 % de cette ressource nécessaire pour renforcer la solidité des pales, dont la longueur ne cesse de croître afin d'optimiser la production. Par pale, cela équivaut à plusieurs tonnes de ce bois rigide et léger à croissance rapide. Un marché du balsa qui tressaille au rythme de l'économie, de ses grandes puissances et de leurs volontés d'investissements « verts »

qui a poussé les concepteurs à trouver un matériau de substitution au balsa, le PET (polytéréphtalate d'éthylène), une mousse synthétique dont le coût de production est encore actuellement trop élevé. Un accaparement de ressources à l'image de tant d'autres visant à assurer l'approvisionnement en matériaux clefs pour opérer une transition énergétique ni juste ni durable. Outre le balsa (ou d'éventuels substituts), l'éolien de grande puissance nécessite de grandes quantités de béton armé (souvent de plus d'un millier de tonnes), de ferraille et de fibres de carbone dont le recyclage n'est pas encore assuré. Certaines de ces technologies utilisent aussi des métaux rares issus d'un extractivisme souvent sauvage pour leurs différents composants électroniques. ●

Les bienfaits environnementaux de l'éolien font l'objet de dissensus peu nuancés dans la communication et la littérature sur le sujet.

**• Fragilisation de la biodiversité :**

Les impacts relevés pour les humains valent également pour le non-humain. Pour ces derniers, d'autres nuisances s'ajoutent à la liste. La présence à moins de 400 m de la réserve naturelle du Vogelzangbeek, ainsi que du canal, véritable couloir écologique<sup>7</sup>, fait du site une zone fréquentée par de nombreux oiseaux en déplacement ou en migration. Diverses espèces de chauves-souris ont également été repérées sur le site lors des observations.

Les conséquences des éoliennes sur la faune volante sont connues. Outre les collisions directes, elles peuvent provoquer la mort par barotraumatisme<sup>8</sup> des chiroptères. Bien que moins aisément observables et quantifiables, d'autres phénomènes tels que l'évitement de la zone et le déplacement de l'habitat peuvent aussi se produire autour des installations<sup>9</sup>.

Le rapport d'incidences de l'éolienne Coca-Cola mentionnait bien ses effets probables sur la faune environnante, mais concluait systématiquement à un impact négligeable et surtout compensable.

De fait, des mesures compensatoires ont bien été annoncées par le demandeur telles que le placement de nichoirs, différents monitorings, un système de mise à l'arrêt, etc. De quoi laisser les protecteur-trices de la biodiversité perplexes. Les effets de ces mesures ne sont en rien garantis ; certaines d'entre elles devraient être mises en œuvre bien avant la réalisation du projet pour pouvoir en mesurer l'efficacité. D'autres, tel que le dispositif de mise à l'arrêt, créent un manque à gagner pour la production d'électricité, si bien qu'il risque d'être utilisé à tout le moins de manière minimaliste<sup>10</sup>.

Quoi qu'il en soit, la compensation ne remplace pas le maintien de l'existant. Selon les gestionnaires de la réserve du Vogelzangbeek et plusieurs associations naturalistes, le projet était tout bonnement incompatible avec les objectifs de gestion de cette zone protégée. De plus en plus de voix s'élèvent contre les projets éoliens sur terre et en mer pour des raisons de préservation du vivant, et ce dans diverses parties du monde.

**COCA-COLA GREEN**

Au-delà des impacts locaux de cette éolienne, penchons-nous sur la volonté de Coca-Cola à œuvrer pour la préservation de la planète. En août 2020, la firme a installé sur ce même terrain un parc de 4 122 panneaux photovoltaïques inauguré en grande pompe par Marie-Christine Marghem, à l'époque ministre fédérale de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable. Destinés à couvrir 12 % de la consommation énergétique des bureaux du centre de recherche de l'entreprise américaine, ils sont partiellement sis sur le périmètre projeté d'emprise du socle de l'éolienne. Afin de pouvoir installer cette dernière, de nombreux panneaux auraient dû être ôtés. L'intention de Coca-Cola était de remiser au placard ce bel effort écologique d'un passé pourtant si proche jusqu'au démantèlement de l'éolienne. Or, l'évolution des technologies photovoltaïques laisse craindre que d'ici 20 à 30 ans (durée de vie moyenne d'une éolienne), les panneaux seront tout simplement considérés comme obsolètes.

Par ailleurs, en installant l'éolienne, la production photovoltaïque des panneaux installés sur les toits des entreprises voisines risquait d'être impactée, sans compensations prévues.

À une échelle plus globale (et éthique), Coca-Cola, c'est aussi ; 100 grammes de sucre par litre de breuvage, 35 litres d'eau nécessaires à la production d'une bouteille d'un demi-litre<sup>11</sup>, l'accaparement de cette précieuse ressource dans certains pays au détriment des habitantes, un lourd historique de lobbying anti-recyclage (malgré des ambitions contraires affichées<sup>12</sup>). Pour couronner le tout, la firme est classée au premier rang des pollueurs plastique, matériau dont elle est aussi le plus grand producteur au monde. Accessoirement, la majorité des déchets (jetés par les consommateur-ices) repêchés dans le canal de Bruxelles proviennent également de cette entreprise<sup>13</sup>. ➔

Difficile ici de considérer la volonté de Coca-Cola d'investir dans un dispositif aussi imposant comme autre chose qu'un symbole géant de greenwashing.

**LE CHOIX DE L'ÉOLIEN**

Les bienfaits environnementaux de l'éolien font l'objet de dissensus peu nuancés dans la communication et la littérature sur le sujet. Tantôt l'incapacité de recyclage des différents éléments (mât, pales, aimants gourmands en terres rares) et les nuisances générées sur le vivant ainsi que sur le patrimoine paysager concluent à une incompatibilité du développement de l'éolien avec le respect de l'environnement. Tantôt d'autres sources mettent en avant les bénéfices de ces installations, annoncent un recyclage possible de la presque totalité des composants et dénoncent une large exagération des nuisances rapportées sur la biodiversité, les habitant-es et le paysage.

Au-delà des sensibilités diverses, ces divergences s'expliquent en partie par les intérêts de chacun.e à promouvoir ou à entraver le développement éolien, mais également par le fait qu'il existe plusieurs technologies utilisant différents matériaux.

Actuellement, l'éolien s'impose comme l'une des clefs incontournables d'une transition énergétique dont personne ne peut contester la nécessité et l'urgence. D'ailleurs, à ce titre, ces projets privés bénéficient d'aides publiques importantes (certificats verts, primes à l'investissement, déductions fiscales...). Même dans l'urgence, des études d'objectivation des coûts et bénéfiques déterminant la durabilité et les effets de l'éolien sur le milieu doivent être réalisées, comme pour les autres technologies de ce type.

Dans tous les cas, l'éolien, délié d'une stratégie de réduction de la consommation globale d'énergie, d'autres sources d'énergies renouvelables, d'un circuit de recyclage complet et d'une

utilisation rationnelle des ressources, est un vœu pieux. Il ne revient qu'à alimenter un juteux et dommageable marché du vert. Pour l'heure, loin de nous diriger vers une sobriété énergétique, la demande augmente toujours.


Difficile ici de considérer la volonté de Coca-Cola d'investir dans un dispositif aussi important comme autre chose qu'un symbole géant de greenwashing. Cette éolienne ressemble plutôt à un totem de bonne conscience d'un empire économique qui fait ses choux gras d'un capitalisme débridé et destructeur au détriment de la planète, et même de ses voisin-es direct-es. Le projet proposé n'a convaincu ni les associations, ni les habitant-es, ni les écoles des environs. Iels sont venu-es le faire savoir lors de la commission de concertation qui a conclu, après plusieurs réunions, à un refus d'octroi du permis. Des énergies renouvelables, oui, mais pas à n'importe quel prix. ●

1. P. LE GALÈS, *Le Retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences po, 2003.  
 2. Sur cette évolution, lire M. SACCO, « Cureghem: de la démolition à la revitalisation », *Brusselsstudies*, n° 43, 25 octobre 2010.  
 3. A. PREGNOLATO, « Les rébellions à Cureghem. Une contestation des discriminations et des violences des forces de l'ordre », in *La Mauvaise Herbe « Cureghem Criminelle »*, UPA, pp. 14-21.  
 4. C. DEBAILLEUL et P. DE KEERSMAECKER, *Towards the panoptic city*, 4cities Euromaster in urban studies, 2014, p. 60.  
 5. G. PINSON, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance dans les villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009.

6. « Le bourgmestre d'Anderlecht condamne ceux qui ont attaqué les policiers: 'Ils sont venus pour casser' », in *Le Soir*, 11 avril 2020.  
 7. On peut résumer la gentrification comme un processus d'éviction des classes populaires de certains quartiers des centres urbains faisant suite à des politiques publiques et privées de mixité sociale et de rénovation de ces quartiers.  
 8. A. GERMAIN et PH. ESTÈBE, « Présentation: Le territoire, instrument providentiel de l'État social », in *Lien social et politiques-RIAC*, 2004, n° 52, pp. 5-10.  
 9. Lire à ce sujet C. SCOHIER, « Le mirage des logements sociaux à Cureghem », <https://www.ieb.be/Le-mirage-des-logements-sociaux-a-Cureghem>, mars 2017.  
 10. Voir le « Rapport sur les incidences environnementales du PAD Heyvaert », mai 2019, p. 105.  
 11. Voir le procès-verbal du conseil communal d'Anderlecht du 25 juin 2020.  
 12. Lire E. LENEL, « Vivre au milieu des voitures. Ressorts et tensions socio-spatiales d'une alliance de propriétaires pour un quartier habitable », in *Uzance*, vol. 4, 2015.  
 13. M. SACCO, *Pratiques policières et réactions communales*, 15 mai 2020.  
 14. V. MATHIEU et al., *Vers une image chiffrée de la délinquance enregistrée des jeunes en Région de Bruxelles-Capitale*, 2015.  
 15. M. GERMES, « Sécurité et production de l'espace urbain », in *Villes contestées*, 2014, p. 200.  
 16. P. DEVLEESCHOUWER, « Attachement au local et ancrage territorial, un prisme trop restreint pour comprendre le rapport à la ville des jeunes bruxellois », in *Bruxelles, ville mosaïque*, PUB, 2015.  
 17. M. DE KOKER, *Venons-en aux faits. Historiettes de nos quartiers*, Bruxelles, 2018.  
 18. « Abus policiers et confinement », in *Rapport Police Watch 2020*, p. 11.  
 19. S. VAN PRAET, *Identifier et affronter des problèmes et abus dans la sélectivité policière*, INCC, juillet 2020, p. 61.  
 20. Lire notamment M. VANDEMEULEBROUCKE, « La formation contre les préjugés au sein de la police? Juste un Dafalgan », in *Alter Écho*, novembre 2020, n° 488.

**LE BEM, C'EST PAS UN CADEAU!**

**Lire Bruxelles en mouvements est un plaisir – voire une consolation – qui se partage! Une information située, des dossiers fouillés sur l'actualité bruxelloise en urbanisme et environnement, une lecture sociale de la ville, une collaboration étroite entre permanents et bénévoles, une dynamique collective... Soutenez-nous en vous abonnant ou en abonnant un·e ami·e : cadeaux d'anniversaire, de famille, ou tout simplement d'amitié!**

[coupon à renvoyer à Inter-Environnement Bruxelles] \* 

**1.**  Je m'abonne /  j'abonne un·e ami·e à Bruxelles en Mouvements  
 [...et je fais ça en ligne ➡ [www.ieb.be/Abonnez-vous-a-Bruxelles-en](http://www.ieb.be/Abonnez-vous-a-Bruxelles-en)]

**2.**  pour un, deux, trois, ... an(s)  
 24 € pour 6 numéros/an  
 34 € à l'étranger pour 6 numéros/an  
 64 € pour 6 numéros/an (24 € abonnement + 40 € d'amour avec déduction fiscale)  
 à la vie, à la mort (= domiciliation)

**3.**  Je verse la somme de \_ \_ \_ \_ € sur le compte d'IEB, avec la mention « Abonnement BEM » + nom et prénom de l'abonné·e  
 IBAN: BE33 2100 0902 0446 / BIC: GEBABEBB

[Mandat de domiciliation] J'accepte votre offre et mandate IEB pour débiter une fois l'an mon compte bancaire du montant annuel de mon abonnement. Je peux mettre fin à mon abonnement par simple notification à ma banque.

**4.** Nom & Prénom: \_\_\_\_\_  
 Rue, n°, bte: \_\_\_\_\_  
 Code postal: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_  
 Nom & adresse de mon organisme financier: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Date & signature: \_\_\_\_\_

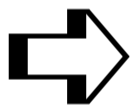
# QUAND L'ÉNERGIE « VERTE » SUSCITE LA RÉVOLTE

# COMMUNAUTÉS LOCALES

# CONTRE PROJETS ÉOLIENS

## xxx - Manque le chapô

EVA BETAVATZI, CADTM



Le Climate Justice Camp qui s'est tenu à Bruxelles en septembre accueillait une délégation de militantes et militants originaires de l'Isthme de Tehuantepec, au sud du Mexique, venu-es dénoncer le développement de parcs industriels éoliens sur les terres communales<sup>1</sup> de leur région. EDF et d'autres compagnies majoritairement européennes y développent depuis quelques années un ensemble de parcs industriels éoliens avec le soutien du gouvernement mexicain, de la Banque mondiale et de la Banque interaméricaine de développement. À ce jour, 2 000 aérogénérateurs ont été installés le long de l'Isthme et d'autres suivront. En effet, au début des années 2000, le gouvernement de Oaxaca avait annoncé l'implantation de 5 000 éoliennes qui produiraient 7 000 MW, un projet d'une ampleur colossale qui nécessiterait l'accaparement forcé de 100 000 hectares de terres.

Bien que le vent soit une source d'énergie renouvelable, les militantes et militants venu-es du Mexique ont démontré que le méga-parc éolien de l'Isthme de Tehuantepec ne peut être considéré comme un projet écologique. Il ignore les communautés humaines et non-humaines locales, et est responsable de la mort de centaines d'espèces. Des poissons sont tués par les vibrations des aérogénérateurs et les rejets d'huile synthétique<sup>2</sup> dans l'eau tandis que les pales tuent des oiseaux, en ce compris des espèces rares et des rapaces. Le bruit généré, les vibrations et les changements microclimatiques obligent les habitant-es à fuir. La quantité de béton coulé et de routes créées pour l'implantation des parcs éoliens ont bouleversé l'hydrographie du territoire. Le combat contre les éoliennes a fait l'objet de fortes répressions de la part du gouvernement, au point que certaines personnes en ont perdu la vie.

En France, un groupe dénommé « Stop EDF Mexique » s'est constitué pour dénoncer l'investissement d'EDF à Tehuantepec et exiger l'arrêt immédiat des travaux. Une lutte avait été menée quelques années plus tôt dans l'Aveyron contre ce même « colonialisme énergétique engendré par l'industrie du renouvelable », une expression reprise d'un fascicule de l'Amassada, ce lieu de résistance né là-bas. En 2015, RET (filiale d'EDF) a voulu implanter un méga-transformateur de 7 hectares dans le Sud-Aveyron dans le but de distribuer la production énergétique de 1 000 éoliennes sur le réseau international suscitant l'indignation d'un grand nombre d'habitantes.

Que ce soit au Mexique, en France, en Espagne ou encore en Grèce, l'industrie éolienne transforme les campagnes. Les éoliennes sont des équipements industriels de production d'énergie qui ont la particularité d'occuper de grandes étendues de terres. En Espagne, des régions entières sont sacrifiées à cette industrie. En Grèce, depuis plusieurs années, de nombreux projets de ce type ont été réalisés ou annoncés dans différentes régions du pays provoquant la colère des habitant-es. Agrafa, Eubée, Epire, l'Attique (région d'Athènes), le Péloponnèse, Astypalée, Céphalonie, Andros, Kos, Samothrace, la Crète, et bien d'autres, sont autant de régions, sur le continent et les îles, touchées par l'implantation de parcs éoliens industriels. En novembre 2020, 27 maires ont dénoncé ensemble ces projets de développement aux conséquences écologiques, économiques et sociales dramatiques pour les communautés locales. Les mouvements de luttes se sont multipliés à travers la Grèce, aussi vite que les permis d'implantation octroyés par le gouvernement Mitsotakis, et des actions de protestation ont été organisées ainsi que des rassemblements importants.

Pour nous qui vivons à Bruxelles, ces contestations peuvent paraître marginales, presque absurdes, à se demander si ces personnes ne préfèrent pas la pollution des énergies fossiles ou les déchets nucléaires au vent, cette source « propre » et renouvelable. Les projets d'implantation d'éoliennes sont de plus en plus grands, les aérogénérateurs de plus en plus hauts, les enjeux territoriaux de plus en plus importants, et c'est pourquoi la contestation contre les projets éoliens grandit elle aussi. Le monde productiviste, prétendument vert ou pas, n'offre aucune bonne réponse à la crise écologique et le débat entre énergie verte ou grise est un faux débat. ●

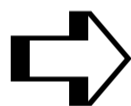
1. Dans la région de Tehuantepec il existe trois types de propriété : privée, publique et communale. Ce troisième type de propriété ne nous est pas connue en Europe mais à Tehuantepec, il représente 80 % du territoire. Les territoires communaux sont gérés par des assemblées d'habitantes, de manières horizontales. L'espace ne sert ni à l'habitat, ni au loisir, le rôle des communautés humaines consiste à en être responsable, la priorité étant de s'assurer de la préservation des écosystèmes. Les projets de développement éoliens ont pour conséquence la disparition de ce type de propriété et la privatisation des terrains au bénéfice des multinationales.

2. Les fuites d'huile synthétique, de solvant et de peinture sont générées notamment à travers la vidange nécessaire à l'entretien des éoliennes.

# CERTIFICATS VERTS AIGUILLONS D'UNE TRANSITION TECHNOLOGIQUE

**Afin de promouvoir la production des énergies renouvelables en Région de Bruxelles-Capitale et de stimuler les investissements dans des installations de production, un mécanisme de marché, le certificat vert, a été mis en place en 2001. Un système où le prix du certificat vert évolue selon la loi de l'offre et de la demande.**

STÉPHANIE D'HAENENS, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Un certificat vert est un titre octroyé à un producteur d'énergie (entreprise ou particulier) qui produit de l'énergie grâce à une installation qu'il possède. Tout certificat peut être vendu et acquiert un prix au cours de la vente. Les fournisseurs d'énergie (Lampiris, Engie, Energie 2030...), c'est-à-dire les entreprises qui achètent de l'énergie aux producteurs (ou à des intermédiaires) pour la revendre à des consommateurs, cherchent à acheter les certificats verts parce qu'ils sont légalement contraints à offrir un quota minimum d'énergies vertes dans leur fourniture globale. Il y a donc un marché avec des vendeurs et des acheteurs, une offre et une demande, et un régulateur (Brugel) dont le rôle est de réguler le marché en fonction de certains objectifs définis par les autorités publiques, en particulier pour favoriser l'augmentation des installations d'énergie renouvelable et la production d'énergie verte.

Afin de cadrer ce marché, le gouvernement bruxellois s'est doté d'outils législatifs. Un arrêté de 2012 appelé «arrêté quotas» et un arrêté de 2015 appelé «arrêté électricité verte». Schématiquement, le premier cadre la demande tandis que le second cadre l'offre.

L'arrêté quotas fixe les quotas de certificats verts (CV) auxquels sont soumis les fournisseurs d'électricité. Il contraint tout fournisseur agréé en région bruxelloise à fournir une part d'électricité verte dans sa fourniture totale d'électricité. Cette part d'électricité verte est calculée sur base de la fourniture totale d'électricité en MWh du fournisseur sur une année. En ce début d'automne, cherchant l'équilibre du marché, le Gouvernement bruxellois souhaite «une révision à la hausse des quotas pour la période 2022-2026 afin d'absorber une partie du stock actuel de certificats verts excédentaires et revenir à une situation équilibrée du marché»<sup>1</sup>.

L'arrêté électricité verte, fixe les dispositions relatives à l'octroi des certificats verts aux producteurs d'électricité qu'ils soient résidentiels ou industriels. Il a été modifié au 1er janvier dernier et revoit à la baisse le nombre de CV octroyés par MWh produit.

## MÉCANIQUE TIC TAC TIC TIC

BRUGEL (le régulateur bruxellois) octroie aux producteurs d'électricité «verte», après certification de leur installation, un nombre de certificats verts proportionnel à leur production d'électricité (en MWh produit), pendant une période de 10 ans. Ce nombre de CV/MWh produit s'appelle le «taux d'octroi». Le taux d'octroi varie en fonction de la catégorie de puissance de l'installation. Il est (ré)évalué périodiquement de manière à garantir un «taux de rentabilité» suffisant qui correspond à un retour sur investissement forfaitaire en 7 ans pour le photovoltaïque et en 5 ans pour les installations de cogénération. En d'autres mots, les certificats verts qu'un producteur perçoit par MWh produit pendant 10 ans lui assure qu'au terme de 7 ou 5 ans son installation est «remboursée». Ce mécanisme avait de quoi rassurer les investisseurs alors que la technologie photovoltaïque était encore fort chère.

Les fournisseurs d'électricité ont, de leur côté, l'obligation d'introduire chaque année un nombre déterminé de CV auprès de BRUGEL, proportionnel à leur fourniture d'électricité sur le marché bruxellois («quota de certificats verts»). À défaut, ils doivent payer une amende libératoire de 100 euros par CV manquant. Mais les fournisseurs peuvent produire eux-mêmes de l'électricité verte et dès lors se voir octroyer des certificats verts. Ils peuvent aussi directement acheter des certificats verts sur le marché aux producteurs ou à des intermédiaires (les tiers investisseurs<sup>2</sup>) Toutes les transactions de certificats verts sont enregistrées dans une banque de données gérée par BRUGEL.

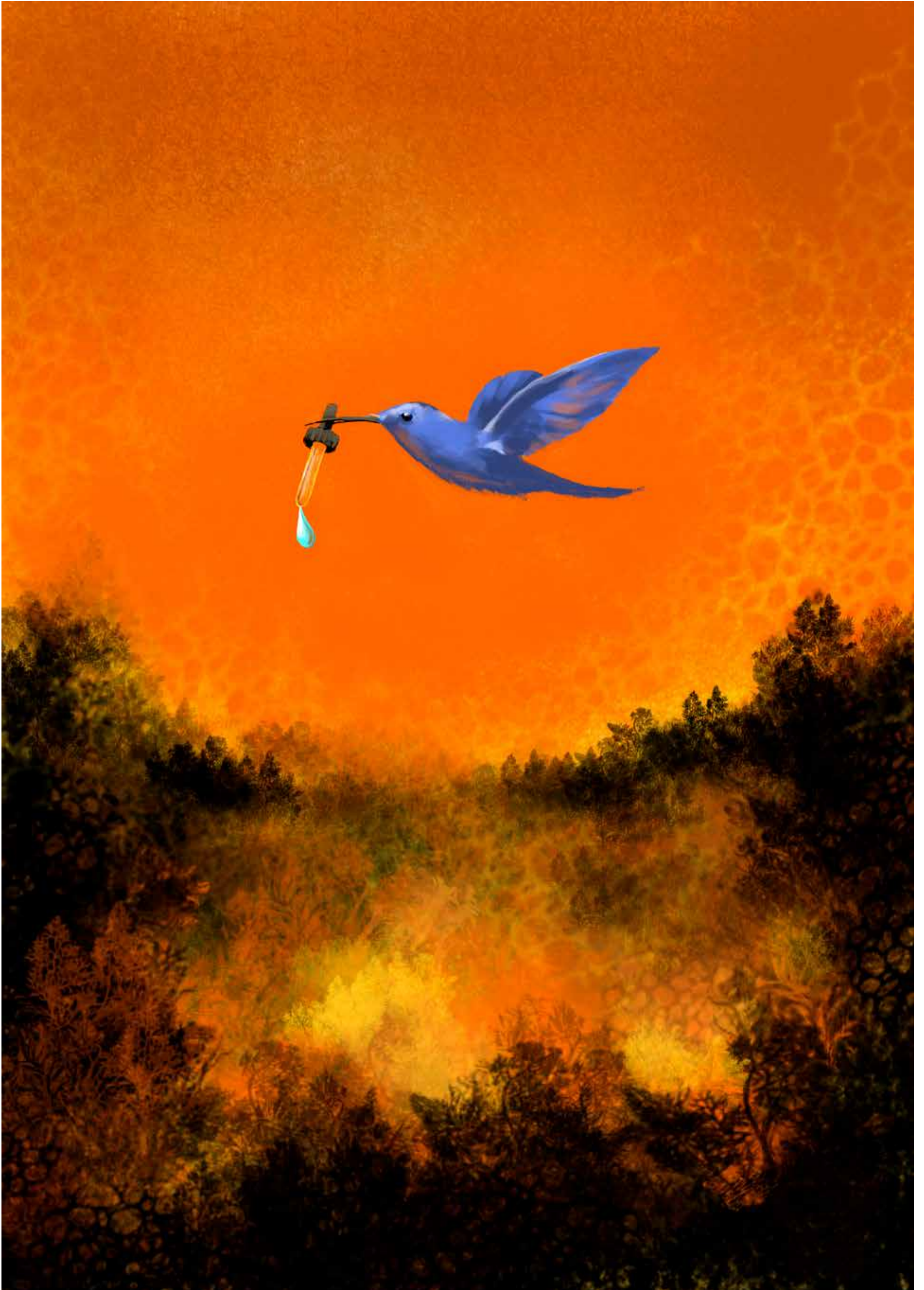
En fin de boucle, les fournisseurs répercutent le coût de leur obligation de quota («retour quota») sur l'ensemble de leurs clients bruxellois. Selon la FEBEG (Fédération Belge des Entreprises Electriques et Gazières), en 2020, le coût des certificats verts dans la facture d'électricité d'un ménage bruxellois (à consommation moyenne) représentait 4,6 % du montant total de la facture annuelle<sup>3</sup>. Grosso modo 40 euros sur un montant total de 855 €/an.

Sauf qu'en ce début d'automne la facture d'électricité grimpe à 1 014 € (pour une consommation moyenne annuelle de 3 500 KWh/an) soit 17,4 % de plus qu'il y a un an<sup>4</sup>.

## LE PRIX DU CERTIFICAT VERT

L'offre de CV (producteurs) et la demande de CV (fournisseurs) se rencontrent sur le marché. Le prix du certificat vert en est le résultat qui peut dès lors fluctuer. Le CV n'a donc pas de valeur intrinsèque, il est immatériel. Le producteur, résidentiel ou industriel (ou son intermédiaire), est un marchand qui doit vendre ses certificats au plus offrant des fournisseurs actifs en région bruxelloise. Une liste «d'acheteurs des certificats verts agréés» est publiée sur le site de BRUGEL. Dans la pratique, seuls six fournisseurs sont actifs sur le marché de l'électricité bruxelloise dont quatre ont des offres conditionnées qui en restreignent l'accès (achat de parts sociales de l'entreprise, contrat unique via les magasins Mediamarkt, factures électroniques...). À tel point, selon Test Achats, qu'il est difficile d'encore parler de marché concurrentiel à Bruxelles. «Plus de 90 % du marché bruxellois est entre les mains d'Engie, Lampiris et Luminus»<sup>5</sup>. ➔

Produire de l'énergie demande donc aussi du temps et des capacités à analyser, à comparer, à négocier et enfin à conclure une convention avantageuse avec le fournisseur-acheteur. Un «métier» à part entière.



Bref, produire de l'énergie demande donc aussi du temps et des capacités à analyser, à comparer, à négocier et enfin à conclure une convention avantageuse avec le fournisseur-acheteur. Un « métier » à part entière.

Le régulateur bruxellois publie régulièrement sur son site web le prix moyen de transaction d'un certificat vert. À l'heure d'écrire ces lignes, les données disponibles sur le site de BRUGEL relatent que le nombre de transactions en 2021 est de 1200, le nombre de CV vendus de 150 659; le prix moyen /CV est de 93, 61 euros (prix moyen de la transaction, chaque transaction ayant le même « poids »); le prix pondéré / CV est de 94,29 euros (prix moyen par transaction pondéré par le nombre de CV par transaction); la valeur totale des transactions de 14 205 583 euros.

La courbe des prix par transaction tend à démontrer que les petits producteurs d'électricité photovoltaïque sont relativement « protégés » par la valeur d'échange du certificat vert dont le prix moyen est stable. Autre fait marquant, l'amende due par le fournisseur (100 €/CV) qui ne satisfait pas à ses obligations de quotas, est fort proche du prix moyen du CV. Mais une analyse plus fine du marché révélerait l'impact réel de cette amende. De quelle façon les fournisseurs « jouent » avec cette obligation ou en font les frais, en regard de leur portefeuille d'énergies? Est-ce par exemple cette amende qui a eu raison du départ des « petits » fournisseurs de la région?

La stabilité relative du prix moyen du CV réside aussi dans le prix minimum garanti par l'obligation de rachat des CV imposée à Elia, le gestionnaire bruxellois du réseau de transport de l'électricité. En effet, un producteur d'énergie renouvelable peut vendre directement au gestionnaire de transport local, à un prix minimum garanti de 65 €/CV, tout ou partie des certificats verts qui lui ont été octroyés. Une analyse plus fine serait aussi intéressante ici pour connaître le profil socio-économique et le nombre de producteurs qui y ont recours.

## RÉVISION DES TAUX D'OCTROI

Au cours des dernières années, le nombre croissant d'installations de production d'électricité verte mises en service – dont un nouveau record en 2020 – a fortement alimenté l'attribution de certificats verts (CV) aux producteurs d'électricité. Résultat, l'écart s'est creusé entre le nombre élevé de CV qui ont été octroyés aux producteurs (l'offre) et le nombre trop faible de CV que les fournisseurs sont obligés de racheter (la demande).

Une nouvelle mouture de l'« arrêté électricité verte » a donc été concoctée et est entrée en vigueur au 1er janvier 2021. Elle a revu à la baisse le nombre de certificats verts délivrés par MWh produit. Auparavant, ce nombre variait selon deux catégories de puissance photovoltaïque (les installations d'une puissance supérieure ou inférieure à 5 kWc) Le nouvel arrêté prévoit désormais cinq catégories de puissances<sup>6</sup> Le nombre de certificats verts octroyés décroît de catégorie en catégorie de façon inversement proportionnelle aux puissances des installations : plus une installation est puissante moins elle reçoit de CV par MWh produit. Cette modification pour toute nouvelle installation explique le boom d'installations photovoltaïques à Bruxelles constaté en 2020. Elle explique aussi l'empressement qu'ont eu les industriels à finaliser leurs installations avant le 31 décembre 2020.

En effet, depuis le 1er janvier 2021, pour le petit photovoltaïque, celui de moins de 5 kWc le producteur perçoit 2,4 certificats verts par MWh produit au lieu de 3 CV/MWh auparavant, soit une diminution de 20% du rendement financier de l'installation. Et pour les installations des grosses entreprises, supérieures à 250 kWc, le nombre de certificats verts octroyés a chuté à 1,3 au lieu de 2,4 CV/MWh, soit une diminution de 46%. Les taux d'octroi restent inchangés pour les installations placées avant le 1er janvier 2021.

**Ce sont majoritairement les installations industrielles qui ont connu un boom par rapport à 2019.**

Rappelons ici que ce cadre légal est né en 2015 de la volonté du gouvernement d'octroyer des certificats verts à l'incinérateur de Bruxelles-Propreté de Neder-Over-Hembeek. La décision avait provoqué une levée de boucliers de tous les conseils d'avis de la Région, BRUGEL en ce compris! Un montage singulier permettait que les revenus générés par les certificats verts (100 000 CV/an générant 8 millions d'euros) soient transférés à Bruxelles-Propreté, puis versés au budget régional<sup>7</sup>.

Cet énorme afflux de CV menaçait l'équilibre du marché régional et risquait de faire chuter le prix unitaire des CV. Or si le prix unitaire des CV diminue, ce sont aussi les capacités d'autofinancement des producteurs qui diminuent, ce qui n'incite pas les investissements dans de nouvelles installations de production d'électricité verte. En fin de boucle, les capacités de production d'énergie verte de la Région s'en trouvent donc réduites...

Selon BRUGEL<sup>8</sup>, la révision à la hausse des quotas fournisseurs prévue pour les années 2022-2026 devrait absorber une partie du stock de CV excédentaires et permettre de retrouver une situation plus équilibrée du marché, d'autant plus que l'octroi de CV à l'incinérateur prendra fin dès le 1er février 2026 et que de nombreuses installations photovoltaïques auront atteint leurs 10 ans d'éligibilité et ne bénéficieront donc plus de l'octroi de CV non plus.

## QUELLES ÉNERGIES RENOUVELABLES À BRUXELLES 1 ?

Le territoire urbain bruxellois limite fortement le développement de certaines sources d'énergies renouvelables (SER). L'éolien, par exemple, est fort problématique (lire l'article en pages 15-19), tout comme la géothermie. Dès lors, le solaire – même si le rayonnement est entravé par la densité du bâti et les ombres portées<sup>2</sup> – ainsi que la cogénération<sup>3</sup> sont les principales SER bruxelloises. La biomasse (traitement des déchets de l'industrie agroalimentaire, agriculture et ordures ménagères) pourrait revenir au-devant de l'actualité avec l'éventuelle installation d'une usine de biométhanisation sur le sol bruxellois. Selon Energie Commune (anciennement APERE asbl), « la production d'électricité renouvelable est encore très faible à Bruxelles. La moitié provient du

photovoltaïque, et l'autre moitié est fournie par l'incinérateur de déchets et sa centrale thermique. La Région mise principalement sur le photovoltaïque, l'une des seules technologies qui compte doubler sa production d'ici 2030 ». Pour autant, la Région bruxelloise représente seulement 3% de la puissance photovoltaïque nationale qui est majoritairement localisée en Flandre (74%) et secondairement en Wallonie (23%)<sup>4</sup>.

En 2019, 9,9% de la consommation finale brute d'énergie en Belgique provenait de sources d'énergies renouvelables. Pour atteindre l'objectif de développement durable d'ici 2030, ce chiffre doit atteindre 17,5%. Un objectif difficilement atteignable selon les projections du *Plan national intégré Energie Climat belge 2021-2030*<sup>5</sup>. ●

1. A. ANCIAUX et al., « Étude quantitative sur la dynamique actuelle et l'équilibre futur du système de certificats verts en Région de Bruxelles-Capitale » (Partie 1) – version non confidentielle, CLIMACT, BRUGEL, 11 juin 2021

2. « La Carte solaire de la Région de Bruxelles Capitale », outil en ligne sur le site de Bruxelles Environnement, permet de calculer le potentiel solaire d'une toiture, ainsi que le coût et les gains pour des panneaux photovoltaïques ou un chauffe-eau solaire.

3. En cogénération, on parle volontiers d'énergie « verte » plutôt que « renouvelable ». La cogénération consiste à produire simultanément de l'électricité et de la chaleur à partir d'une source d'énergie (du gaz naturel ou un combustible renouvelable). Selon les chiffres de BRUGEL, fin juin 2019, la RBC comptait 200 installations de cogénération.

4. J. FRIPPIAT, op cit.

5. Statistiques au 02/06/2021 selon www.indicators.be, le Bureau fédéral du Plan présente des indicateurs de développement durable. La consommation finale brute d'énergie est l'énergie consommée par l'ensemble des utilisateurs finaux d'énergie, en y incluant les pertes sur les réseaux de transport et la consommation du secteur de production d'énergie lui-même.

## PROJECTIONS

L'objectif fixé dans la Déclaration de politique générale commune 2019-2024 du gouvernement bruxellois était d'atteindre 87 GWh de production solaire en 2020 et 185 GWh d'ici 2030. L'objectif a été largement atteint pour 2020.

L'année 2020 a en effet fait le plein d'installations battant le record enregistré en 2019 : soit 66MWc de puissance photovoltaïque installée. L'équivalent de 67 terrains de football de panneaux photovoltaïques. Ce qui fait dire à l'association Energie Commune (anciennement l'APERe) que la Région pourrait revoir ses ambitions à la hausse. « En 2020, le parc a produit 129 GWh d'électricité, soit la consommation annuelle de 36 000 ménages (consommation moyenne de 3 500 kWh/an/ménage). À titre de comparaison, en 2018, la production d'électricité solaire était autour de 63 GWh. En l'espace de trois ans, la production a donc plus que doublé. »

L'augmentation du nombre d'installations en 2020 s'est fait sentir sur tous les types d'installation, mais ce sont majoritairement les installations industrielles qui ont connu un boom par rapport à 2019 (+ 87 % en puissance installée en 2020). Le stade d'Anderlecht, la chocolaterie Pierre Marcolini et la gare maritime de Tour et Taxis sont des exemples. Pour les installations dites « résidentielles », la hausse de puissance installée fut également significative, avec une puissance totale installée d'environ 14 MW, répartie sur 3 300 installations.

Un autre projet d'envergure devrait voir le jour fin 2021-début 2022 sur la toiture de la halle du marché couvert des abattoirs d'Anderlecht, classée au patrimoine architectural bruxellois. Un partenariat entre Abattoir NV et Skysun pour la rénovation de 1,2 hectares de toiture et une installation de 5 800 modules photovoltaïques intégrés au bâtiment. À en croire les associés, il s'agirait « du plus grand projet BIPV (Building Integrated Photovoltaics – photovoltaïque intégré à l'architecture du bâtiment) en milieu urbain du continent » ! Son coût total est estimé à 1 650 000 €. Le taux d'autoconsommation des Abattoirs est estimé à 36 % de l'électricité produite. Le solde de l'électricité produite sera réinjecté sur le réseau.

Mais quel peut être le bénéfice de se lancer dans de telles grosses installations pour lesquelles seules de grandes entreprises ont la capacité de mobiliser les capitaux nécessaires ? Même si les nouveaux taux d'octroi revoient à la baisse les gains que ces entreprises peuvent engranger, ceux-ci restent conséquents.

Ce sont majoritairement les installations industrielles qui ont connu un boom par rapport à 2019.

En filigrane de ce système de transactions des certificats verts, visant à stimuler le remplacement d'une technologie par une autre, s'affirme la recherche d'une puissance à égaler.

Faisons le calcul pour une production telle que celle projetée par l'installation des Abattoirs (d'une puissance électrique totale de 1 945 KWc) qui représente une production électrique annuelle projetée de 1 653 MWh. Le taux d'octroi de CV pour les installations de plus de 250 MWc est de 1,3 CV/MWc. À considérer que ces CV soient soumis à l'obligation de rachat d'Elia au prix minimum garanti de 65 euros par CV cela reviendrait à  $(1,3 \text{ CV} \times 1 653 \text{ MWh}) \times 65 \text{ euros}$ , soit 139 678 euros de revenu par an au minimum. À considérer que les CV pourront être revendus au prix moyen actuel sur le marché, soit 93,61 euros/CV, le gain financier est plutôt de  $(1,3 \text{ CV} \times 1 653 \text{ MWh}) \times 93,61 \text{ euros}$  soit 201 158 euros. Un montant assuré pendant 10 ans, à quoi s'ajoute l'économie sur le prix de l'énergie consommée.

## MISE EN PERSPECTIVE

En filigrane de ce système de transactions des CV, visant à stimuler le remplacement d'une technologie par une autre, s'affirme la recherche d'une puissance à égaler. Quand bien même les objectifs poursuivis intègrent peu ou prou un souci de diminution des quantités d'énergie consommée (via des mesures complémentaires comme par exemple l'isolation du bâti), voire un souci écologique, c'est avant tout la mise en place d'un marché de l'offre et de la demande arc-bouté sur des capacités de puissances produites qu'il s'agit d'égaliser. Abandonner la combustion à des fins énergétiques des combustibles fossiles – charbon, pétrole et gaz naturel responsables d'une grande partie des GES (gaz à effet de serre) – ne se pense pas à moindre puissance. L'électrification projetée du parc automobile et de nombreux terminaux mobiles augure même d'une demande croissante de puissance électrique.

Par ailleurs, le coût énergétique à la fabrication (dont extraction des terres rares) et au démantèlement et recyclage des installations en fin de vie (panneaux photovoltaïques, compteurs communicants, batteries...) n'est pas intégré au calcul de la puissance totale produite. Les valeurs exprimées en GW n'en rendent pas compte. Il faudrait d'autres indicateurs pour mesurer ce coût-là. De même, les questions géostratégiques d'approvisionnement en matières premières nécessaires à leur fabrication, le coût environnemental et social qu'elles induisent hors sol européen, sont des impensés de cette transition technologique. ➔

## LE CONTEXTE GLOBAL

Dès octobre 2019, le Gouvernement bruxellois a adopté son Plan Energie Climat (PNEC). Acte de mise en conformité au Règlement Gouvernance de l'Union de l'énergie <sup>1</sup>, il engage la Région à l'horizon 2030 et au-delà. Chaque État membre est en effet tenu de réaliser « son » plan énergie-climat. Le PNEC bruxellois est donc la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale au Plan national énergie climat, une mise en œuvre pragmatique de l'Accord de Paris entré en vigueur en novembre 2016.

Le PNEC bruxellois fixe trois objectifs clés relevant des compétences régionales :

1. la réduction de gaz à effet de serre et la poursuite du développement des énergies renouvelables ;
2. la réduction de la consommation d'énergie dans tous les domaines d'activités et le recours à des procédés de production d'énergie les plus efficaces ;
3. la stimulation de « l'innovation technologique » – dont la numérisation de l'économie –, qui doit permettre de « donner une réponse appropriée à la crise climatique et énergétique ».

La traduction chiffrée de ce PNEC bruxellois, à l'horizon 2030, prévoit une réduction de 21% de la consommation d'énergie finale par rapport à 2005, une production de 1170 GWh d'énergie à partir de sources renouvelables (470 GWh seront produits sur le territoire-même de la région tandis que 700 GWh le seront via une stratégie d'investissements extra muros avec des partenaires des autres régions et États membres) et une réduction de plus de 40% des émissions directes de gaz à effet de serre par rapport à 2005. Par ailleurs, la Région s'engage à réduire fortement les émissions de gaz à effets de serre indirectes (liées à la consommation de l'électricité, de la chaleur ou de la vapeur nécessaire à la fabrication des biens de consommation). Ceux-ci sont en effet cinq fois supérieurs aux émissions directes, chevillés à l'importation de biens de consommation et au secteur de l'alimentation. ●

1. RÈGLEMENT (UE) 2018/1999 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 décembre 2018.



**KESSAKO ?**

**Énergie:** du grec «*energia*», force en action. Intrinsèquement liée aux propriétés de la matière, elle caractérise un changement d'état et la capacité de produire un travail. L'énergie est présente sous différentes formes (mécanique, gravitationnelle, calorifique, électrique, éolienne, solaire...) Elle est quantifiée lors de la transformation d'un état de la matière à un autre (morceau de bois → chaleur de la flamme.).

**\*L'énergie électrique est exprimée en kilowatt-heure** correspondant à l'énergie consommée par un appareil de 1000 watts (soit 1 kW) de puissance pendant une durée d'une heure. Les unités dérivées sont: le mégawatt-heure (1 MWh = 10<sup>3</sup>KWh), le gigawatt-heure (1 GWh = 10<sup>6</sup> kWh), le térawatt-heure (1 TWh = 10<sup>9</sup> kWh).

Exemple: Une ampoule de 100 W allumée pendant 24 heures consomme 2400 Wh (100 × 24) soit 2,4 kWh. Si l'on considère un coût moyen du kilowatt-heure de 0,13 euros, la consommation électrique de cette ampoule coûte 0,312 euros par jour soit 9,36 euros par mois.

**Puissance:** énergie transférée par unité de temps ou encore capacité de transfert dans un laps de temps donné. On dit qu'une machine est puissante lorsqu'elle peut faire un travail rapidement. Monter un étage en courant ou en marchant implique le même travail, la même énergie mais pas la même puissance. Courir dans l'escalier nécessite davantage de puissance.

**\*La puissance est exprimée en Watt (W)** et les unités dérivées en kW soit 10<sup>3</sup>W, MW = 10<sup>6</sup> W, GW = 10<sup>9</sup> W, TW = 10<sup>12</sup> W

**kWc = kilowatt crête:** unité de mesure dans laquelle est exprimée la puissance d'une installation (des panneaux photovoltaïques par exemple) dans des conditions standard de test.

**kWe = kilowatt électrique:** unité de mesure dans laquelle est exprimée la puissance électrique nette développable de l'installation.

**kWh = kilowatt-heure:** unité de mesure dans laquelle est exprimée la quantité d'énergie électrique produite par l'installation et la quantité d'énergie électrique consommée par l'utilisateur. ●

**Source:** Michel Huart, enseignant à la Faculté des Sciences et à l'Ecole polytechnique de l'ULB. (ENVI-F454 – Energie: société et environnement – version 28/06/2021)

Si la tendance de 2020 se confirme, le basculement vers des grosses installations de production photovoltaïque profitera à des groupes industriels qui ont la capacité de recourir à des emprunts et d'assurer un retour sur investissement lucratif. En revanche, les producteurs résidentiels voient le rendement de leur installation diminuer. D'abord parce que la révision à la baisse du nombre de CV octroyé par MWh produit affaiblit le retour sur investissement. Ensuite parce que le nombre de fournisseurs actifs à Bruxelles ne fait plus jouer la concurrence qui a tendance à abaisser les prix. Enfin, parce que le «régime de compensation» touche à sa fin. Dès le 15 novembre 2021 en effet, les producteurs d'électricité devront payer comme tout consommateur, le prix du transport et de la distribution d'électricité qu'ils prélèvent sur le réseau quelle que soit les quantités qu'ils y injectent. C'est une contribution directe à l'entretien du réseau électrique qu'ils utilisent comme tous les autres consommateurs. Fini «le compteur qui tourne à l'envers» et qui permettait de payer ces frais uniquement sur la partie de l'électricité réellement consommée.

*In fine*, les petits producteurs résidentiels qui investissent dans des installations de production voient maigrir leur rendement au fil des modifications des arrêtés. Chaque ajustement de «l'arrêté quotas» et de «l'arrêté électricité verte» impacte directement à la hausse leur budget énergie. Certes, ils économisent encore mais dans des proportions réduites au fil du temps. Et au terme de la vie des panneaux photovoltaïques (en moyenne 25 ans, selon diverses sources), il faut réinvestir dans une nouvelle installation.

Force est de constater l'impensé majeur de cette transition technologique: les «pauvres», mal logés, locataires, à bas revenus, qui ne peuvent investir dans une installation de production d'énergie renouvelable/verte, ou ne sont pas en mesure de solliciter un tiers investisseur pour une relation «win-win». Ils ne sont pas (encore) dans la boucle vertueuse du renouvelable. Car le renouvelable reste pris dans le marché, empêtré dans une traduction technocratique de la nécessité de réduire à zéro les émanations de carbone. C'est donc bien les plus pauvres qui paieront toujours plus cher le prix de l'électricité. À plus forte raison que le système des certificats verts impacte le budget des ménages: la facture d'électricité de tous les «clients finaux», absorbe le coût de l'obligation d'achat des CV par les fournisseurs d'électricité. Tous les ménages payent donc les installations de quelques ménages producteurs-consommateurs.

## Tous les ménages payent donc les installations de quelques ménages producteurs-consommateurs.

Or, si la production d'une électricité verte locale tend à immuniser la Région des fluctuations des marchés internationaux, ne devrait-elle pas d'abord prémunir de la précarité énergétique et davantage encore en cette période de forte tension des marchés de l'énergie qui enflamme les factures? Comment sortir l'énergie renouvelable d'une économie de marché où la concurrence est libre et le marché régulé indirectement par l'Etat?

N'y a-t-il pas d'autres façons aujourd'hui de penser la question de la production et de la fourniture d'énergie. Bâtir des communautés d'énergie, organiser un partage de l'énergie produite où les ménages en fixent eux-mêmes la valeur en tenant compte d'autres critères que ceux qui guident le marché.

Le prochain numéro de *Bruxelles en mouvements* sera entièrement dédié à la problématique de l'énergie et déploiera les possibilités d'une autre façon de la produire et de la consommer. ●

1. Commission de régulation de l'énergie en Région de Bruxelles-Capitale. Avis (BRUGEL-Avis-20210629-324).
2. Le tiers investisseur réalise l'investissement de l'installation photovoltaïque et s'occupe des démarches administratives. En échange, il se rémunère via le paiement des certificats verts générés par la production solaire pendant 10 ans. Le propriétaire/locataire profite de l'énergie produite par les panneaux et économise de l'argent. Au terme des 10 ans, les panneaux sont acquis au propriétaire qui continue à profiter de l'installation. La Région bruxelloise remplit sa mission de produire de l'énergie verte!
3. Répartition de la facture d'électricité, 3 500 kWh/an – tarif simple – 02/2021 – Chiffres clés 2020 – FEBEG
4. C. DANJOU, «Flambée de l'énergie, hausse des prix: est-ce parti pour durer?», *Le Soir*, 28 septembre 2021.
5. Test Achats, «Les fournisseurs désertent le marché bruxellois de l'énergie», 3 août 2021, en ligne.
6. 0-5 kWc > 2,4 CV/MWh; 5-36 kWc > 2,4; 36-100 kWc > 1,9; 100-250 kWc > 1,6; > 250 kWc > 1,3.
7. J. CECH, «Incinérateur de Bruxelles: certificats verts ou taxe déguisée?», *Renouvelle*, l'actualité de l'énergie durable, 9 février 2016.
8. À l'appui d'une étude quantitative commanditée auprès de Climact afin d'analyser la dynamique actuelle et l'équilibre futur du système de certificats verts.
9. J. FRIPPIAT, «Photovoltaïque: record d'installations à Bruxelles en 2020», *Renouvelle*, l'actualité de l'énergie durable, 23 septembre 2021.

# POUR ALLER PLUS LOIN

## LIVRES

**L'impossible capitalisme vert – Daniel Tanuro**, La Découverte, 2012. Pourquoi est-il vain d'espérer que le capitalisme résolve les désordres environnementaux? Comment articuler enjeux environnementaux et sociaux dans la lutte contre le productivisme? Estimant qu'il est injuste de viser une baisse de la production sans prendre en compte « le droit légitime au développement » des plus pauvres, l'auteur propose ainsi de cheviller l'écologie à un projet radical de transformation sociale.



**Vert paradoxe, Le piège des solutions écoénergétiques, David Owen**, écosociété, 2013. L'innovation au secours de la planète? À moins que, paradoxalement, l'effet-rebond de ces technologies ne conduise à une augmentation de la consommation énergétique globale.

**La société ingouvernable – Grégoire Chamayou**, La Fabrique éditions, 2018. En proposant une généalogie du libéralisme

autoritaire depuis les années 70 en se basant sur les textes écrits par ses promoteurs et par le monde des affaires, Chamayou montre, entre autres choses, comment la question écologique, ne pouvant plus être niée, a été progressivement intégrée dans le mode de fonctionnement des entreprises et du management tout en la dépouillant totalement de ses atours politiques et révolutionnaires.

**Airvire ou la face obscure des transports. Chronique d'une pollution annoncée, Laurent Castaignède**, écosociété, 2018. En plus de faire le récit de l'ascension du transport motorisé, l'ouvrage propose une lecture critique des « innovations » censées répondre aux problèmes environnementaux, tout en esquissant quelques pistes radicales pour répondre aux défis sanitaire et climatique.

## MUSIQUE

**Toujours plus vert, la playlist!** Une sélection musicale transgenres pour accompagner la lecture de ce dossier avec des chansons urbaines ou champêtres qui abordent les questions environnementales et urbaines au premier ou au troisième degré. Disponible en tapant ce lien dans votre navigateur: <https://bit.ly/2ZZIKVn> ou sur la chaîne youtube d'IEB.

## SITE INTERNET

### **www.demolition-reconstruction.be**

Ce site, lancé par Inter-Environnement Bruxelles et l'Association du Quartier Léopold (AQL), vous permet, grâce à un outil de calcul, d'estimer le coût énergétique d'un projet urbanistique à partir des quelques données généralement disponibles lors des enquêtes publiques et donc d'alimenter le débat sur la démolition-reconstruction versus rénovation de l'existant.

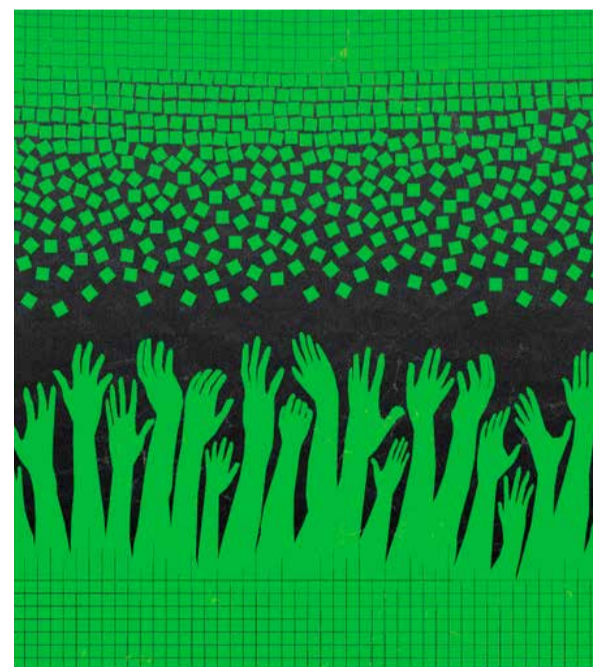
## REVUES

**Peut-on concilier économie et écologie?, Gresea Échos, n°105, mars 2021.** Dans ce numéro, les auteurs-trices montrent comment l'économie dominante a progressivement intégré la « nature » à ses analyses, dessinant des politiques environnementales qui confèrent au marché un rôle souvent central. Y est également incluse une analyse critique du Green deal européen et un article dressant les clivages qui traversent le mouvement « climatique ».

## FILMS

**La face cachée des énergies vertes, Guillaume Pitron (2020).** Pour montrer les effets pervers de la révolution verte, cette enquête ambitieuse voyage d'un bout à l'autre de la planète. Elle nous emmène de la France, où le secteur des panneaux solaires a ployé sous le dumping chinois, jusqu'au Chili ravagé par l'extraction du cuivre en passant par l'Allemagne, où s'entassent les pales d'éoliennes hors d'usage, En misant sur ces trompeuses énergies vertes, les pays occidentaux ont troqué leur dépendance au pétrole contre une addiction aux métaux rares, un choix qui pourrait leur coûter cher sur le plan économique.

**Erin Brokovich, Steven Soderbergh (2000) & Dark Waters, Todd Haynes (2019).** À défaut d'être éloquentes sur le pouvoir du collectif, ces deux films américains, mis en lumière par le chef opérateur Ed Lachmann (reconnaisable pour son utilisation prononcée de la couleur verte), ont le mérite de raconter les véritables histoires d'individus en quête de justice face aux pollutions des eaux engendrées par des entreprises peu scrupuleuses. Ces variations sur le thème de David contre Goliath aboutissent au même constat: la régulation politique n'aura lieu que si elle est impulsée par le bas. En version solaire et énergétique pour le premier, anxigène et paranoïaque pour le deuxième.



**Soleil Vert, Richard Fleischer (1973).** Pollution atmosphérique, réchauffement climatique, surpopulation, répression policière et explosion des inégalités sont au menu de ce classique du cinéma d'anticipation réalisé au moment du premier choc pétrolier. L'intrigue de film policier y est surtout une excuse pour élaborer une critique, à gros traits mais inédite pour l'époque, des dérives de l'industrialisation, qui n'a rien perdu de son actualité et qu'on regarde avec un sentiment mêlé d'amusement et d'effroi.

## ÉCOLOGIE : LA COURSE INDIVIDUELLE AU BONHEUR ÉCOLOGIQUE !<sup>1</sup>

Mi-février 2020, avant qu'un satané virus nous tombe sur la planète, Aude Vital rendait visite à l'équipe d'IEB avec son petit ouvrage de 105 pages: *Écologie. Ecologie, individualisme et course au bonheur*. Cette rencontre fut un des points de départ du journal que vous tenez entre vos mains.

Agrément d'illustrations de petits colibris farceurs amateurs de chips à l'ancienne, l'ouvrage est idéal pour se décrocher les neurones embourbés dans un régime écologique de développement personnel. Aude nous invite à une critique savoureuse d'un mouvement « écolo-alternatif » et « bobo-bio » généreux en recettes moralisatrices sur les modes de vie de tout un chacun. Par écologie, Aude vise l'individu entrepreneur/entrepreneuse qui au travers du mantra « Se changer soi pour changer le monde » a la prétention de lutter contre les travers de ce monde mais au final travaille à son accomplissement personnel et retirer le meilleur de sa position intermédiaire. Leur discours est séduisant car il met en avant des messages positifs, des exemples concrets et de faible conflictualité (s'investir dans un potager collectif, fabriquer son savon, monter un projet de logement partagé...).

On se persuade que les alternatives sont désirables pour tout un chacun, que leur vertu positives d'exemplarité contamineront la grande échelle et permettront une transformation du

monde sans révolte. Mais cette vision renvoie immanquablement l'individu à sa capacité/responsabilité de saisir le bonheur en masquant les inégalités: tandis que certains prônent des espaces de convivialité, d'autres en manquent pour tout simplement se loger ou se nourrir. Dans un article récent nous rappelions qu'IEB a promu de nombreuses alternatives et objets « positifs » de participation citoyenne: la journée sans voiture, le réseau des maîtres composteurs, la visite de supermarchés pour éduquer le citoyen à s'alimenter plus sainement... Toutes ces initiatives ont été intégrées dans des politiques publiques qui misent sur le changement de comportement de l'individu tout en maintenant des structures sociales et environnementales inégalitaires.<sup>2</sup> Le livre évoque en ce sens les travers d'une écologie dépolitisée qui devient un outil d'acceptation sociale d'autant plus efficace qu'il se présente comme une alternative atteignable et individuellement gratifiante. Il égratigne au passage le rêve émancipateur de l'allocation universelle, une façon acceptable de détricoter des mécanismes de solidarité sociale durement acquis. ●

**Claire Scohier, IEB**

1. A. VIDAL, *Écologie. Ecologie, individualisme et course au bonheur*, Le monde à l'envers, Grenoble, 2019.

2. « Osez être critique », *Bruxelles en mouvements*, n° 305, avril 2020.



# Les mauvais coups de l'été

⇨ Alors que, pour la plupart d'entre nous, la période estivale est synonyme de détente, de vacances et de répit – bien nécessaires – pour recharger les batteries, il est un secteur qui semble au contraire redoubler d'activité: celui où se « dessine » la ville dans laquelle il nous sera donné de vivre demain. Chaque année, avec la régularité des juilletistes qui croisent les aoûtien.ne.s, c'est une valse de décisions, et non des moindres, qui sont ainsi prises en toute discrétion. Petit florilège.

Le 9 juillet, la Région accordait le permis au projet Brouck'R (Immobel), un projet qui fait la part belle à la spéculation, vivement critiqué – y compris par des administrations – pour son bilan carbone désastreux (démolition-reconstruction d'un îlot entier), la faiblesse des arguments contenus dans le rapport d'incidences et les multiples zones d'ombres qui l'entourent.

Le 28 juillet, un mois après avoir s'être vu octroyé le permis d'environnement, Atenor se voyait accorder le permis d'urbanisme pour une partie de son projet City Doox à Biestebroek, un vaste ensemble immobilier spéculatif, essentiellement résidentiel, dans un quartier le long du canal historiquement dévolu à de l'activité productive.

C'est par hasard qu'IEB a pris connaissance de ce permis dont nul ne sait quand l'affichage sur ce terrain vague peu fréquenté a eu lieu et sans aucune trace à ce moment sur la carte du site Openpermits. À cet égard, et de manière générale, il est d'ailleurs étonnant que les personnes qui s'inscrivent et assistent à une commission de concertation ne soient pas averties de la délivrance d'un permis, a fortiori depuis que l'affichage aux valves communales a tout bonnement disparu (depuis que le Coronavirus est apparu).

L'été apporte également son lot de nouvelles surprenantes, tel ce communiqué de presse de la STIB et de Beliris annonçant que selon une nouvelle étude d'incidences, le métro serait la meilleure solution de mobilité pour le Nord de la Région. Cette étude, sur laquelle les commanditaires communiquent massivement, ne sera rendue publique que dans six mois, lorsque l'enquête publique sur le tronçon nord du métro 3 débutera. A-t-elle tenu compte de la nouvelle donne liée au Covid et au télétravail? Nous n'en savons rien car les journalistes n'y ont pas davantage eu accès. Cela n'a pas empêché l'affirmation, contestable, des porteurs du projet de faire le tour des journaux.

Côté projets à grande échelle, rappelons la salve d'adoptions de Plans d'Aménagement Directeurs (PAD), en deuxième lecture (PAD Gare de l'Ouest, le 3 juin; PAD Mediapark, le 17 juin; PAD Heyvaert, le 24 juin; PAD Josaphat, le 1<sup>er</sup> juillet et PAD Hermann Debroux le 21 juillet), la rentrée sera marquée, quant à elle, par deux enquêtes publiques, le PAD Midi, du 1<sup>er</sup> septembre au 2 novembre, et le PAD Josaphat « Saison 2 », du 16 septembre au 25 novembre, soit un chevauchement d'un mois et demi sur les 60 jours disponibles pour « ingurgiter » plus d'un millier de pages par dossier.

En toute fin de vacances, nous avons également appris que le projet de Beer Temple (rebaptisé « Réaffectation de la Bourse de Bruxelles en galerie publique et centre d'expérience de la bière belge ») a vu son budget une énième fois augmenté pour atteindre – à ce jour – près de 60 millions d'euros. On se souvient qu'au départ, le budget annoncé n'était « que » de 27 millions d'euros, dont 5 millions apportés par la trentaine de Brasseurs associés au projet, le reste venant de divers financements publics. Qu'on se rassure, seuls les budgets publics ont été revus à la hausse. Les brasseurs, eux, en sont toujours restés à leur mise de départ...

Allez, santé, et puis surtout, bonne rentrée! ●

Inter-Environnement Bruxelles

**Bruxelles en mouvements** est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt: [www.ieb.be](http://www.ieb.be)  
Abonnement annuel (6 n<sup>os</sup>): 24 euros

**Abonnement de soutien:** 64 euros  
Versement au compte  
IBAN: BE33 2100 0902 0446  
BIC: GEBABEBB

**Éditeur responsable:** Isabelle Marchal  
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles  
**Impression:** Dessain – Mechelen

**Graphisme:** Élise Debouny,  
Andreas Stathopoulos

**Secrétaire de rédaction:** Thyl Van Gyzegem

**Coordination:**

**Collaborateurs:** Eva Betavtzi, Damien Delaunois, Olivier Fourneau, Stéphanie D'Haenens, Maud Marsin, Claire Scohier, Cataline Sénéchal, Andreas Stathopoulos, Thyl Van Gyzegem

**Illustrations:** Thomas Burion

**ieeb**  
inter-environnement  
bruxelles

Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles  
Tél.: 02 801 14 80 – E-mail: [info@ieb.be](mailto:info@ieb.be)

Organisme d'Éducation Permanente  
soutenu par la Fédération  
Wallonie-Bruxelles

**FÉDÉRATION**  
WALLONIE-BRUXELLES