



COMMISSION DE REGULATION
POUR L'ÉNERGIE EN RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE

REGULERINGSKOMMISSIE
VOOR ENERGIE IN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST

COMMISSION DE REGULATION POUR L'ENERGIE EN REGION DE BRUXELLES- CAPITALE

Avis

AVIS-2009 | 127-089

relatif au

Plan d'investissements pour l'électricité, proposé par le Gestionnaire du Réseau de Transport Régional bruxellois Elia pour la période 2010-2017

donné sur base de l'article 12 de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale, modifié par les articles 30, 31 et 32 de l'ordonnance du 14 décembre 2006

27 novembre 2009

I. Fondement juridique

L'article 12 de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale (dénommée ci-après "l'ordonnance électricité"), modifié par les articles 30, 31 et 32 de l'ordonnance du 14 décembre 2006, stipule:

« §1er. Les gestionnaires de réseaux établissent, chacun pour ce qui le concerne, un plan d'investissements en vue d'assurer la continuité et la fiabilité de l'approvisionnement sur le réseau dont ils assurent respectivement la gestion.

Le plan d'investissements contient au moins les données suivantes :

- 1° une description de l'infrastructure existante et de son état de vétusté ;*
- 2° une estimation des besoins en capacité, compte tenu de l'évolution probable de la consommation et de ses caractéristiques ;*
- 3° une description des moyens mis en œuvre et des investissements à réaliser pour rencontrer les besoins estimés, y compris, le cas échéant, le renforcement ou l'installation d'interconnexions de façon à assurer la correcte connexion aux réseaux auxquels le réseau est connecté ;*
- 4° la fixation des objectifs de qualité poursuivis, en particulier concernant la durée des pannes et la qualité de la tension ;*
- 5° la politique menée en matière environnementale ;*
- 6° la description de la politique de maintenance ;*
- 7° la liste des interventions d'urgence intervenues durant l'année écoulée.*

§2. Le plan établi par le gestionnaire du réseau de transport régional couvre une période de sept ans ; il est adapté chaque année pour les sept années suivantes, selon la procédure prévue au § 1er.

Le plan d'investissements établi par le gestionnaire du réseau de distribution couvre une période de cinq ans ; il est adapté chaque année pour les cinq années suivantes, selon la procédure prévue au § 1er.

§3. Les propositions de plan d'investissements sont transmises à la Commission le 15 septembre de l'année qui précède la première année couverte par le plan. Après avis de la Commission, qui doit aussi tenir compte des relations entre les marchés de l'électricité et du gaz et entre les marchés du gaz naturel pauvre et riche, ces propositions sont soumises à l'approbation du Gouvernement.

A défaut de décision du Gouvernement au 31 décembre de l'année visée à l'alinéa 1er, ou au plus tard trois mois et demi après le dépôt des propositions de plan d'investissements, les propositions de plan d'investissements sont réputées approuvées et les gestionnaires de réseau sont liés par les investissements.

La Commission peut, dans l'intérêt des utilisateurs et en tenant compte des critères environnementaux, donner injonction au gestionnaire du réseau d'étudier certains investissements alternatifs ou complémentaires dans le plan technique et financier. Ces études doivent être réalisées dans un délai compatible avec les délais d'approbation des plans d'investissements mentionnés à l'alinéa précédent.

§ 4. Chaque année, les gestionnaires de réseaux sont tenus de communiquer à la Commission une série d'informations relatives notamment à l'infrastructure et à l'état de vétusté du réseau, à la nature et au nombre de défaillances intervenues, à la politique de réparation, à la politique d'approvisionnement et d'appel de secours et à une estimation détaillée des besoins en capacité.

Après avis de la Commission, le Gouvernement arrête les modalités de cette obligation. Il peut également imposer aux gestionnaires de réseaux de transmettre à la Commission leurs programmes d'entretien selon les modalités qu'il détermine. »

2. Exposé préalable et antécédents

1. Dans son avis 69, Brugel proposait au Gouvernement d'approuver le plan d'investissements d'Elia pour la période 2009-2016 moyennant un complément d'information concernant les questions posées. Lors des différentes réunions, Elia a fourni les explications nécessaires. Les échanges et les réunions qui ont eu lieu avec Elia sont synthétisés ci-après dans leur ordre chronologique.
2. La proposition de plan d'investissements d'Elia pour la période 2010-2017 a été envoyée à Brugel le 15 septembre 2009.
3. Lors de la réunion organisée le 12 octobre 2009, Elia a présenté son plan d'investissements pour la période 2010-2017. La présentation a été suivie de questions-réponses concernant ledit plan. Le présent avis tient compte des explications fournies par Elia.
4. Le 29 octobre 2009, Brugel a envoyé à Elia une demande d'explication complémentaire concernant certains aspects de son plan d'investissements 2010-2017. Elia y a répondu lors d'une réunion organisée à cet effet le 5 novembre 2009. Les réponses d'Elia ont été intégrées dans le présent avis.

3. Remarques spécifiques relatives au plan d'investissements d'Elia

3.1 Structure du projet de plan

La structure du projet de plan d'investissements d'Elia pour la période 2010-2017 est identique à celle de ses plans précédents. Le plan est ainsi scindé en 7 chapitres et une conclusion.

- Le chapitre 1 rappelle la structure et la base de fonctionnement du réseau de transport régional dont Elia assure la gestion et les grands axes de sa politique de développement de ce réseau.
- Le chapitre 2 décrit son réseau de référence en service au début de l'année 2009 et fait le point sur l'état d'avancement de sa planification précédente concernant les projets de renforcement de son réseau 36 kV.
- Le chapitre 3 décrit d'une manière très succincte la politique à court terme pour le renforcement du réseau de transport régional à l'horizon 2011.
- Dans le chapitre 4, Elia présente les pistes d'investissements à long terme au-delà de l'horizon 2011 et liste ses projets déjà indiqués dans les plans précédents mais qui restent d'actualité jusqu'en 2017.
- Le chapitre 5 revient sur la planification à court terme et aborde la politique de maintenance préventive et les projets complémentaires de remplacement du réseau 36 kV.
- Dans le chapitre 6, la politique environnementale d'Elia est présentée et sa mise en œuvre est illustrée par des projets concrets.
- Le chapitre 7 est consacré aux objectifs d'Elia quant à la durée des pannes et des perturbations.
- Comme conclusion à son plan d'investissements, Elia rappelle les objectifs de chaque chapitre de son plan et décrit la politique de mise en œuvre de ses investissements pour la période 2010-2017.

3.2 Suivi de la planification précédente

Tout comme dans les plans d'investissements précédents, Elia distingue entre les investissements de renforcement, destinés à augmenter la capacité de son réseau 36 kV, et les investissements de remplacement, qui visent à maintenir la fiabilité du réseau dans le cadre d'une politique de maintenance bien établie.

3.2.1 Investissements de renforcement

La politique de renforcement du réseau de transport régional d'Elia vise à réaliser une adéquation continue entre l'évolution de la consommation et les réserves de puissances disponibles. Pour y parvenir, Elia analyse d'abord son réseau pour identifier les goulets d'étranglement¹ et détermine ensuite les investissements en vue de rétablir la capacité requise.

La stratégie d'investissements d'Elia s'articule autour de trois axes essentiels : le premier axe consiste à faire face, par des projets adéquats, à la demande de consommation de la Région bruxelloise. Le

¹ Les points critiques où les critères techniques entre consommation et production ne sont plus vérifiés.

deuxième concerne la politique de restructuration du réseau 36 kV, qui vise à maximiser l'utilisation des infrastructures existantes et à minimiser autant que possible la pose de nouvelles liaisons 36 kV.

Concrètement, cela se traduit par :

- La reconfiguration des poches 36 kV alimentées par deux transformateurs par des poches à trois transformateurs 150/36 kV ;
- Le transfert de consommation du réseau 36 kV vers le réseau 150kV ;
- L'augmentation des réserves de puissance dans les postes saturés ou en voie de le devenir.

Enfin, Elia intègre aussi, mais dans une moindre mesure pour Bruxelles, les investissements nécessaires aux raccordements des productions décentralisées.

Les principaux projets de renforcements réalisés dans le cadre de la planification précédente sont les suivants :

- **Projet de renforcement du poste Wiertz :**
Ce poste peut être utilisé pour soulager le poste Naples qui, à terme, va atteindre son niveau de saturation. En accord avec Sibelga, le poste Wiertz sera probablement mis en contribution par un transfert d'une partie de la charge du poste Naples. En fait, la puissance conventionnelle délivrable² dans le poste Wiertz a été augmentée et une liaison 150 kV est prévue à cet effet. Ainsi, un nouveau transformateur de 50 MVA et un câble 150 kV entre Dhanis et Wiertz sont actuellement installés et seront mis en service d'ici la fin 2009 et en dehors de la période de forte consommation.
- **Projet de renforcement de la puissance de transformation du poste Voltaire :**
Ce projet a été induit par l'accroissement de la consommation locale raccordée sur les transformateurs de Voltaire et Charles-Quint. Il s'agit d'un remplacement des deux transformateurs 36/11 kV de 16 MVA par deux transformateurs plus puissants de 25 MVA et le raccordement de ce poste sur un des câbles 36 kV Schaerbeek-Charles Quint. Ce projet a été, dans un premier temps, retardé par la complexité du chantier qui consiste à démolir le poste avant de le remplacer tout en veillant à l'alimentation continue de la consommation. Finalement, ce projet a été réalisé et les installations ont été mises en service en 2008.

Les principaux écarts enregistrés par rapport à la planification précédente concernent les projets suivants :

- **Projet de restructuration en poche 36 kV de Rhode-St-Genèse-Ixelles-Ixelles :**
Cette poche sera alimentée par trois transformateurs 150/36 kV. Dans le cadre de ce projet, l'installation d'une cabine blindée à Ixelles a été retardée ; Celle-ci ne sera pas en service avant 2011 en raison de la complexité des travaux dans les installations existantes à Ixelles. La phase ingénierie de ce projet est maintenant terminée mais l'exécution des travaux sera étalée sur deux ans, en phases situées à des périodes de l'année favorables au maintien de la fiabilité de l'alimentation.
- **Projet d'augmentation de la puissance garantie à Volta :**
L'état d'avancement de ce projet dépend de l'installation de la cabine blindée 36 kV à Ixelles. Il s'agit d'un remplacement d'un transformateur de 16 MVA existant par un transformateur de 25 MVA raccordé par une liaison 36 kV à la cabine d'Ixelles.

² La puissance garantie d'un poste d'interconnexion.

- **Projet de renforcement de l'alimentation du Pentagone :**
En concertation avec Sibelga, il a été décidé d'installer deux transformateurs de 50 MVA, un de 36/11 kV et un autre de 150/11 kV, dans le poste existant Héliport. Ce projet a été planifié pour 2008 mais finalement postposé à 2009 suite à la prolongation des procédures d'obtention des permis pour la construction du nouveau bâtiment.
- **Projet de raccordement en moyenne tension du transformateur d'Elan :**
Ce projet nécessite des investissements de la part de Sibelga dans la cabine 11 kV de ce poste. En effet, Elia collabore avec Sibelga pour coordonner les investissements requis dans leurs réseaux respectifs afin de mettre en œuvre les solutions retenues pour l'augmentation des réserves de puissance dans certains points d'interconnexion. Pour ce projet, la solution retenue consiste, d'une part, à remplacer le matériel 11 kV et à supprimer la cabine 36 kV et, d'autre part, à ajouter un nouveau transformateur 36/11 kV. Ce projet a été reporté à une date non indiquée en raison d'un ralentissement de la consommation sur ce poste. Au besoin, Sibelga est en mesure de réaliser des transferts temporaires de charge vers d'autres points d'alimentation.
- **Projet de pose d'un câble 36 kV entre Schaerbeek et Centenaire :**
La planification de ce projet a subi un glissement d'un an à cause de l'organisation des impétrants en Région de Bruxelles-Capitale. Ce projet a finalement été réalisé en 2009.
- **Projet de renforcement du poste Drogenbos :**
Pour faire face à la demande croissante de la consommation sur ce poste, il a été prévu pour 2008 le remplacement d'un transformateur existant de 75 MVA par un transformateur de plus grande puissance (125 MVA). Ce projet sera finalement achevé en 2009 en raison des difficultés techniques qui sont apparues lors de l'exécution des travaux.

Toutefois, lors de la réunion qui a eu lieu le 5 novembre 2009, Elia a apporté les explications nécessaires permettant de mesurer l'impact des retards enregistrés sur la fiabilité du réseau de transport régional. Il semblerait que la méthode d'exploitation du réseau d'Elia est suffisamment flexible pour envisager en cas de besoin des solutions pour palier l'absence des investissements prévus.

3.2.2 Investissements de remplacement

Dans le chapitre 5 du plan d'investissements 2010-2017, Elia présente sa stratégie de gestion des infrastructures de son réseau 36 kV. Cette stratégie repose sur un programme de maintenance préventive et le remplacement des éléments à fiabilité réduite. Pour sa politique de remplacement, Elia a développé deux méthodologies distinctes, une pour les postes et une autre pour les câbles, qui lui permettent d'identifier les besoins et de déterminer les investissements prioritaires.

Dans cette méthodologie, Elia intègre non seulement les paramètres quantitatifs et qualitatifs mais aussi les données tirées de sa riche expérience dans la gestion du réseau. Grâce à cette méthodologie, Elia a pu identifier les investissements par type d'éléments de son réseau 36 kV.

Par souci d'économie d'échelle et sauf en cas d'urgence, la mise en œuvre des investissements de remplacement est réalisée en synergie avec les investissements de renforcement. C'est pourquoi, les délais de mise en œuvre des investissements de remplacement sont principalement liés aux retards observés pour les investissements de renforcement des postes concernés.

Les principaux projets de remplacement réalisés dans le cadre de la planification précédente sont les suivants :

- **Remplacement des disjoncteurs :**

Suite au projet de renforcement de la puissance de transformation du poste Voltaire, les disjoncteurs n'offrant pas toutes les garanties en termes de capacité de coupure ont été remplacés en 2008.

- **Remplacement des protections :**

Les protections contre les manœuvres fautives ont aussi été installées dans le cadre du projet de renforcement du poste Voltaire. Il s'agit d'un équipement permettant de réduire fortement le risque de fausse manœuvre lors de changements topologiques, ainsi que lors de la mise en service ou hors service d'installations pour maintenance.

- **Amélioration de télécontrôle :**

Toujours à l'occasion des travaux sur le poste Voltaire, il a été procédé à l'amélioration des équipements de télécontrôle dans ce poste afin d'augmenter la qualité et la quantité des informations et des commandes disponibles. Ces équipements améliorent la fiabilité de l'approvisionnement par la diminution du temps de restitution du matériel après un incident.

Les principaux écarts enregistrés par rapport à la planification précédente concernent les projets suivants :

- **Remplacement des disjoncteurs, protections et télécontrôle :**

Les travaux d'installation d'une cabine 36 kV à Ixelles et à Essegem, prévus initialement en 2009, sont postposés respectivement en 2011 et 2010 en raison de leur nature complexe tant dans leur phase d'ingénierie que dans leur phase d'exécution. Même constat pour le poste d'Héliport, où les travaux prévus pour 2008 ont été postposés en 2009 en raison de la prolongation des procédures nécessaires à l'obtention des permis pour la construction du nouveau bâtiment.

- **Rénovation de cabines à moyenne tension :**

Ces cabines rentrent dans la compétence de Sibelga mais Elia participe aux travaux de modernisation des équipements de ces cabines. Lorsque ces travaux sont décidés par Sibelga, Elia rénove ses cellules d'arrivée des transformateurs vers la moyenne tension. En concertation avec Sibelga, Elia a décidé de repousser la planification des travaux prévus initialement en 2009 pour le poste Elan, pour les raisons évoquées dans le paragraphe 3.2.1 de cet avis. Le même constat est observé pour le poste Pachéco où les travaux de rénovation de la cabine moyenne tension ont été reportés jusqu'à 2012.

3.3 Planification à l'horizon 2011

Le plan d'investissements 2010-2017 s'appuie sur les mêmes fondements établis pour les plans précédents. Il a pour objectif l'extension du réseau en fonction des besoins probables des utilisateurs actuels et futurs, tout en garantissant la disponibilité et la fiabilité souhaitées. La méthodologie de la planification d'Elia consiste d'abord à identifier les paramètres structurants, comme l'évolution de la consommation et de la production. L'adéquation entre consommation et production est ensuite testée au niveau des postes d'interconnexion.

Sur la base des hypothèses d'évolution retenues, des scénarios permettant d'assurer l'approvisionnement de la Région sont élaborés. Les scénarios qui satisferont aux critères techniques seront retenus et les investissements qui répondront aux critères économiques et environnementaux seront réalisés.

Le dimensionnement du réseau 36 kV de la Région de Bruxelles-Capitale est essentiellement lié à l'évolution et à la localisation de la consommation. Les prévisions de consommation par point d'interconnexion sont arrêtées chaque année après une concertation avec Sibelga. Ces prévisions sont basées sur des hypothèses macroéconomiques (prévisions du Bureau fédéral du Plan) qui reflètent l'accroissement global de la demande électrique, et microéconomiques (informations fournies par les clients et Sibelga) qui traduisent les perspectives de développement économique local. L'importance des prévisions de consommation locale est prépondérante dans les décisions de renforcements des postes d'interconnexion, même si les possibilités de transfert de charge sont examinées en premier lieu afin d'éviter tout renforcement inutile.

Sous réserve de la réalisation des transferts de charge convenus avec Sibelga, Elia ne prévoit pas de nouveaux investissements jusqu'à l'horizon 2011.

3.4 Planification à l'horizon 2017

Conformément à l'article 12, §2 de l'ordonnance électricité, le plan d'investissements est établi pour une période de 7 ans. Dans son plan 2010-2017, Elia précise le portefeuille des projets du développement du réseau au-delà de l'horizon 2011. Certains projets ont été déjà explicités dans les plans d'investissements précédents et restent d'actualité, tandis que d'autres correspondent à des pistes nouvelles, résultats de l'étude sur le long terme du réseau de transport régional réalisée par Elia.

3.4.1 Investissements de renforcement

Outre les investissements prévus à long terme et exposés dans les plans d'investissements précédents, Elia présente une nouvelle piste d'investissements dans son plan pour la période 2010-2017. Il s'agit de la confirmation de l'évolution future des postes Wiertz et Naples.

En effet, les deux gestionnaires du réseau, Elia et Sibelga, ont réalisé une étude conjointe pour déterminer les investissements dans leurs réseaux respectifs afin de répondre à la croissance de la consommation dans la zone entourant les postes Wiertz et Naples. Concrètement, la solution retenue sera exécutée en deux temps :

- **À court terme:**

Réaliser un transfert de charge de Naples vers d'autres postes voisins. En effet, il a été établi que le renforcement important de la puissance de transformation de ce poste ne serait pas judicieux du point de vue technico-économique. Aussi, le poste Wiertz peut être mis à contribution pour soulager le poste Naples puisque des renforcements sont déjà prévus à Wiertz. Cette solution est d'autant plus appropriée que ce poste bénéficie d'une transformation vers la moyenne tension alimentée directement par 150 kV.

- **À long terme :**

La solution retenue consiste à remplacer le transformateur existant et en fin de vie (36/6 kV de 12 MVA) par un transformateur 36/11/5 kV de 25 MVA mais surchargeable à 30 MVA.

3.4.2 Investissements de remplacement

Les investissements de remplacement prévus dans le plan précédent restent d'actualité. Seule, l'organisation des travaux est quelque peu modifiée grâce notamment au modèle de risques utilisé

par Elia pour déterminer les équipements à remplacer. Ainsi, pour le poste Buda, les inspections menées par Elia montrent que les équipements de ce poste devraient probablement être remplacés à l'horizon 2014. D'autres remplacements d'équipements dans les postes 36 kV, Centenaire, Américaine et Monnaie ont été reportés respectivement de 1, 2 et 3 ans.

D'autres travaux, comme le projet de rénovation de la cabine moyenne tension à Pachéco, ont été postposés à 2012, en accord avec Sibelga, pour réaliser des synergies avec les travaux d'installation du nouveau transformateur 150 / 11 kV de 50 MVA.

3.5 Réalisation et poursuite des objectifs de sécurité et de fiabilité

Le plan d'investissements présenté par Elia traite, essentiellement, du réseau 36 kV présent dans la Région de Bruxelles-Capitale mais mentionne également, à titre indicatif, les investissements réalisés sur les niveaux de tension 150 kV qui ont une répercussion sur le réseau électrique bruxellois. Les consommateurs sont soit alimentés directement par le réseau 36 kV, soit via le réseau de Sibelga avec des niveaux de tension inférieurs, 11 kV, 6.6 kV ou 5 kV. L'alimentation de la Région est assurée par 55 points de prélèvement et 313 km de câbles souterrains. Il s'agit donc d'un réseau de taille relativement petite. L'interruption de l'alimentation d'un seul point de prélèvement aura donc des conséquences importantes sur l'évaluation des indicateurs de fiabilité admis au niveau international. C'est pourquoi, la lecture de ces indicateurs devrait être relativisée pour le réseau de transport régional.

Dans ce contexte, Elia ne tient pas compte directement de ces indicateurs dans sa politique d'investissements mais prend en considération les incidents survenus sur son réseau, leur fréquence et le type de matériel concerné dans sa politique de remplacement.

Pour rappel, ces indicateurs sont AIT (temps moyen d'interruption ou Average Interruption Time), AIF (fréquence des interruptions ou Average Interruption Frequency) et AID (durée moyenne des interruptions ou Average Interruption Duration).

Par ailleurs, Elia gère son réseau de façon à le maintenir au niveau moyen de fiabilité d'approvisionnement observé dans le passé. Les valeurs cibles annuelles de ces indicateurs sont les suivants : AIF : 0.30/consommateur ; AID : 58 min/interruption et AIT : 17.94 min/consommateur. Dans son plan d'investissements 2010-2017, Elia a présenté les valeurs de ces indicateurs observées depuis l'année 2003. Il ressort de ces données que, depuis 2006, les valeurs observées sont très en-deçà des cibles fixées par Elia.

Pour réaliser ces performances et par là-même pour maintenir la fiabilité du réseau à un niveau adéquat, Elia a mis en place une stratégie lui permettant d'éviter la dégradation des infrastructures, grâce à un programme d'entretien préventif conjugué à une politique de remplacement des éléments vétustes ou non fiables. La politique d'entretien d'Elia est organisée par type de matériel avec une fréquence d'inspection qui lui est propre. Elia s'appuie sur cette politique d'entretien et d'inspection pour établir un ensemble d'indicateurs lui permettant par la suite de dégager les investissements de remplacement nécessaires.

La politique d'Elia en matière de développement du réseau vise également à promouvoir le développement durable. Brugel encourage Elia à intégrer dans cette politique des actions lui permettant de faire évoluer progressivement son réseau de transport régional vers le smart grid. Ces actions peuvent être réalisées conjointement avec Sibelga. Un projet d'étude de faisabilité pour la Région de Bruxelles-Capitale serait éventuellement une des premières actions à envisager pour

évaluer l'impact d'une telle évolution sur le réseau bruxellois. Brugel est disposée à s'associer avec les deux gestionnaires de réseau à la définition de ce type de projet d'étude.

3.6 Politique environnementale

Conformément à l'article 12 §1^{er} 5° de l'ordonnance électricité, le plan d'investissements doit indiquer la politique environnementale menée par le gestionnaire du réseau de transport régional. Dans son plan d'investissements 2010-2017, Elia a indiqué les principaux projets réalisés afin de réduire l'impact de ses installations sur l'environnement. Ces projets sont classés par type de nuisances auxquelles ils sont associés afin de réduire leurs impacts.

La mise en œuvre de ces projets est quelquefois associée aux projets d'investissements prévus dans les postes concernés et subit donc le même glissement dans la planification lorsqu'il se produit. Il s'agit par exemple des projets de remplacement des transformateurs à faible bruit pour réduire l'impact sonore dans les postes Elan, Ixelles et Schaerbeek.

D'autres projets sont initiés indépendamment des investissements prévus comme le remplacement d'un transformateur du poste Berchem-Sainte-Agathe. En effet, le transformateur existant présentait des risques de fuite d'huile. Son remplacement préventif tend à éviter tout risque de pollution du sol. En parallèle à ces projets, Elia veille d'une manière générale à la réduction de l'impact visuel sur tous ses projets d'investissements. L'élimination des équipements contenant des PCB³ est d'application depuis le 17 décembre 1999.

3.7 Conclusions

Sur la base de l'article 12 de l'ordonnance électricité, Brugel a procédé à l'examen du plan d'investissements établi par Elia en vue d'assurer la continuité et la fiabilité de l'approvisionnement de son réseau de transport régional. Les principaux éléments examinés dans ce plan d'investissements sont les suivants :

I. État de vétusté du réseau et politique de maintenance :

Pour mieux appréhender les risques d'incidents qui peuvent survenir sur son réseau de transport régional, Elia a établi une stratégie basée sur un programme de maintenance préventive associé à une politique de remplacement des éléments vétustes. Concrètement, cela se traduit, pour chaque type de matériel, par des inspections et des entretiens périodiques. Les transformateurs, par exemple, sont contrôlés annuellement. L'huile qu'ils contiennent est analysée afin de mettre en évidence des affaiblissements ou d'autres problèmes de fonctionnement interne. Comme pour les autres éléments du réseau, les câbles sont aussi examinés mais sur la base du nombre et de la fréquence des défauts sur une période de 10 ans.

Toutes ces analyses fournissent une série d'indicateurs de qualité qu'Elia utilise pour son programme de remplacement. La connaissance des quantités à remplacer par éléments de réseau permettrait certainement de mieux mesurer le degré de nécessité des investissements proposés mais aussi l'état de vétusté du réseau. Brugel demande donc à Elia d'inclure dans les plans d'investissements ultérieurs les informations sur les quantités, le type ou la marque des éléments vétustes visés par les investissements.

³ Famille de composés organiques dénommés polychlorobiphényles.

2. Besoins en capacité et moyens mis en œuvre :

Pour identifier les besoins locaux en capacité de réseau de transport régional, Elia se base d'une manière prépondérante sur les données récoltées et traitées par Sibelga. Ces données concernent l'évolution de la consommation par poste d'interconnexion. La validation de cette consommation est réalisée en concertation entre Elia et Sibelga vues les différences d'estimation qui peuvent exister entre les deux parties. Ces données sont exploitées pour identifier les éventuels problèmes de saturation au niveau de chaque poste d'alimentation. Des solutions technico-économiques sont alors discutées entre les deux parties. Les solutions retenues consistent généralement en la création d'un nouveau poste d'interconnexion ou dans le renforcement du poste existant, ou encore en transferts de charges des postes saturés vers les postes voisins.

Dans son plan d'investissements, Elia aborde séparément les investissements de renforcement qui ont comme objectif l'augmentation de la capacité de son réseau 36 kV, et les investissements de remplacement pour maintenir à un niveau adéquat la fiabilité de son réseau. Pour mieux apprécier l'importance et le volume des investissements de remplacement, il serait utile de connaître les quantités d'équipements concernés par ces investissements. Brugel demande donc à Elia d'inclure ces informations dans ses prochains plans d'investissements.

3. Réalisation et poursuite des objectifs de sécurité, de fiabilité et de qualité :

Pour sa politique de renforcement de son réseau de transport régional, Elia cherche d'abord l'adéquation entre l'évolution de la consommation locale et la puissance conventionnelle disponible. Elia analyse ensuite son réseau pour identifier les postes critiques et discuter des solutions éventuelles avec Sibelga. Les conclusions de ces discussions déterminent les investissements de renforcement qui permettent d'assurer la sécurité d'approvisionnement du réseau 36 kV.

Pour réaliser ses objectifs en termes de sécurité et de fiabilité, Elia a mis en place une stratégie basée sur un programme d'entretien préventif couplé à une politique de remplacement des éléments vétustes de son réseau 36 kV. Compte tenu du nombre, très réduit, d'incidents relevés sur le réseau de transport régional et des valeurs des indicateurs de qualité obtenus depuis l'année 2006, le réseau d'Elia semble offrir le niveau de fiabilité attendu.

4. Actions menées en matière environnementale :

Dans son plan d'investissements 2010-2017, Elia décrit succinctement sa politique environnementale qui consiste à réaliser des projets visant à réduire l'impact de leurs installations sur l'environnement notamment en matière de bruit, de la pollution des sols et d'impact visuel. Les principaux projets réalisés sont listés et les informations quant à leur localisation et à leur date de mise en service sont présentées. Il ressort des informations fournies par Elia, que des efforts encourageants ont été consentis pour la sauvegarde de la qualité de l'environnement.

BRUGEL propose dès lors au Gouvernement d'approuver le plan d'investissements d'Elia pour 2010-2017.

* *
*