



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

## Avis

AVIS-20101126-104

relatif au

### **Plan d'investissements pour l'électricité, proposé par le Gestionnaire du Réseau de Transport Régional bruxellois ELIA pour la période 2011-2018**

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

**26 novembre 2010**

Document :	RAPPORT_20101116_FFODILPACHA_8041_1.xml
Changements récents :	19/11/2010 9:33:00
Rédigé par	Fodil-Pacha
Etat du document	
Approuvé coordinateur (PMI) :	
Date de présentation au conseil d'administration :	
Décision conseil d'administration :	Approuvé/rejeté

# Table des matières

0	Contexte juridique de ce rapport.....	3
1	Exposé préalable et antécédents.....	4
2	Structure du projet de plan.....	4
3	Suivi de la planification précédente.....	5
3.1	Investissements de renforcement.....	5
3.2	Investissements de remplacement.....	6
4	Planification à l'horizon 2012.....	7
4.1	Investissements de renforcement.....	7
4.2	Investissements de remplacement.....	8
5	Planification à l'horizon 2018.....	8
5.1	Pistes d'investissements maintenues.....	8
5.2	Pistes d'investissements abandonnées.....	9
5.3	Pistes d'investissements nouvelles.....	9
6	Conclusions.....	10

## 0 Contexte juridique de ce rapport

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. »

## **I Exposé préalable et antécédents**

1. Dans son avis 89 (avis-20091127-089), BRUGEL proposait au Gouvernement d'approuver le plan d'investissements du Gestionnaire du Réseau de Transport Régional (GRTR) pour la période 2010-2017 moyennant un complément d'information concernant les demandes formulées par BRUGEL.

Par courriers et lors des réunions préalables à l'analyse du plan d'investissements pour 2011-2018, le GRTR a donné les informations nécessaires (voir la conclusion de cet avis).

Les différents échanges qui ont eu lieu avec le GRTR sont synthétisés ci-après dans leur ordre chronologique.

2. Le 15 septembre 2010, le GRTR a transmis à BRUGEL le plan d'investissements proposé pour le réseau de transport régional bruxellois pour la période 2011-2018.
3. À la demande de BRUGEL, une première réunion préalable à l'analyse du plan d'investissements a été organisée avec le GRTR le 29 septembre 2010. Cette réunion a été consacrée à la présentation du plan proposé pour la période 2011-2018 et aux demandes de BRUGEL formulées dans son avis précédent (voir point 1 ci-dessus). Les détails de la planification proposée ont été discutés lors d'une deuxième réunion de travail qui a eu lieu le 07 octobre 2010.
4. Dans un courrier du 11 octobre 2010 adressé au GRTR, BRUGEL a fait état de ses constatations concernant les informations demandées dans son avis précédent (avis-20091127-089) et qui ne figurent pas dans le plan d'investissements 2011-2018 (voir point 1 ci-dessus). Dans ce courrier, BRUGEL a réitéré sa demande concernant ces informations et a exprimé son souhait de les recevoir en complément dudit plan.
5. Le 09 novembre 2010, BRUGEL recevait la réponse du GRTR au courrier envoyée par BRUGEL le 11 octobre 2010 (voir point 4 ci-dessus). Les réponses du GRTR ont été intégrées dans le présent avis.

## **2 Structure du projet de plan**

Comme pour son plan d'investissements précédent, le projet de plan proposé par le GRTR pour la période 2011-2018 est scindé en 7 chapitres et une conclusion.

- Le chapitre 1 décrit les grands axes de la politique de développement du réseau de transport régional bruxellois.
- Dans le chapitre 2, l'état d'avancement des projets, planifiés dans les précédents plans d'investissements, est établi. Il s'agit de projets de renforcement du réseau 36 kV. Les renforcements du réseau 150 kV et qui sont liés au réseau de transport régional sont repris à titre indicatif.
- 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 2012.
- Le chapitre 4 présente les pistes d'investissements à l'horizon 2018 où des projets déjà indiqués dans les plans précédents sont listés et commentés.

- 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 ce Chapitre, une nouvelle section consacrée au suivi de la politique de remplacement est ajoutée pour décrire l'évolution de l'âge relatif des équipements du réseau de transport régional.
- Dans le chapitre 6, la politique environnementale du GRTR est présentée et sa mise en œuvre est illustrée par des projets concrets.
- Le chapitre 7 est consacré aux objectifs du GRTR concernant les indicateurs de qualité poursuivis.
- Dans la conclusion du plan d'investissements, le GRTR rappelle les objectifs de chaque chapitre de son plan et décrit la politique de mise en œuvre de ses investissements pour la période 2011-2018.

### 3 Suivi de la planification précédente

Comme pour les plans d'investissements précédents, le GRTR fournit l'état d'avancement des investissements prévus dans son plan précédent. Ces investissements sont effectués dans le cadre de la politique de renforcement du réseau qui est destinée à augmenter la capacité de son réseau 36 kV, et de la politique de remplacement, qui vise à maintenir la fiabilité du réseau à un niveau adéquat.

#### 3.1 Investissements de renforcement

Ci-après sont décrits les principaux projets de renforcements dont la mise en service était préconisée à court terme dans les plans d'investissements précédents.

- **Renforcement du poste Drogenbos :**

Pour rappel, ce projet consistait en le remplacement du transformateur existant (75MVA) par un transformateur d'une plus grande puissance (125MVA), capable de faire face à la demande croissante de la consommation sur le poste de Drogenbos. Ce renforcement du réseau 36kV est réalisé à partir du réseau 150kV.

La mise en service de ce projet de renforcement était initialement prévue en 2008, elle a été finalement réalisée en 2009. Ce retard a été imputé aux difficultés techniques qui sont apparues lors de l'exécution des travaux.

- **Renforcement de l'alimentation du Pentagone :**

La mise en service des deux nouveaux transformateurs (50MVA) à Hélicopter a été planifiée au départ pour 2008 avant d'être finalement postposée à 2009 suite à la prolongation des procédures d'obtention des permis pour la construction du nouveau bâtiment.

Contrairement à la planification précédente, aucun des projets déjà prévus n'a été postposé et restent donc encore planifiés pour les mêmes dates. Toutefois, aucune date de réalisation n'est encore indiquée pour le projet de renforcement, par un nouveau transformateur 36/11kV (25MVA), du poste d'Élan. Ce report a été justifié par le ralentissement de la consommation sur ce poste.

Pour rappel, ce projet a nécessité des investissements de la part du gestionnaire du réseau de distribution (GRD) bruxellois dans la cabine 11 kV de ce poste. En effet, le GRTR et le GRD coordonnent 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, le GRD a déjà effectué les rénovations le concernant, notamment les équipements 11kV. Si l'évolution de la consommation l'exige, le GRD devrait réaliser des transferts temporaires de charge vers d'autres points d'alimentation existants.

### 3.2 Investissements de remplacement

Comme précisé précédemment, la politique de remplacement du GRTR vise à maintenir à un niveau adéquat, la fiabilité du réseau de transport régional. Cette politique repose sur un programme de maintenance préventive et le remplacement des éléments à fiabilité réduite. Ces investissements sont réalisés, sauf en cas d'urgence, en synergie avec les investissements de renforcement.

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

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

Les disjoncteurs n'offrant pas toutes les garanties en termes de capacité de coupure dans le poste Hélicopter ont été remplacés en 2009. Ces remplacements interviennent dans le cadre du projet de renforcement de la puissance de transformation du poste Hélicopter.

Les équipements de protection, permettant de réduire le risque de fausses manœuvres, ont aussi été installés dans ce poste.

Afin d'améliorer la fiabilité de l'approvisionnement par la diminution du temps de rétablissement du matériel après un incident, les équipements de télécontrôle ont été remplacés sur ce poste.

Le principal écart enregistré par rapport à la planification précédente concerne le projet suivant :

- **Rénovation de la cabine à moyenne tension à Pacheco :**

Les travaux de rénovation de la cabine moyenne tension à Pacheco ont été, encore une fois, reportés jusqu'à 2013. En effet, ces travaux devraient être effectués en synergie avec les renforcements de ce poste par l'installation d'un nouveau transformateur 150/11kV. Pour des raisons évoquées au paragraphe 6 de cet avis, cet investissement de renforcement a été postposé à 2013.

Dans l'ensemble des investissements de renforcement et de remplacement, les projets prévus dans la planification précédente ont été réalisés et les écarts enregistrés sont imputables à des contraintes diverses, notamment la gestion des impétrants, les permis administratifs et la gestion des travaux.

Le GRTR confirme que ces retards ne remettent aucunement en cause la fiabilité de son réseau et que la méthode d'exploitation du réseau est suffisamment flexible pour envisager en cas de besoin des solutions pour palier l'absence des investissements prévus.

## 4 Planification à l'horizon 2012

Le plan d'investissements proposé s'appuie sur les mêmes fondements établis pour les plans précédents et commentés dans l'avis 89 de BRUGEL (avis-20091127).

Pour rappel, l'alimentation des utilisateurs du réseau de transport régional en Région de Bruxelles-Capitales (RBC) est assurée par le réseau de niveau de tension 36 kV géré par le GRTR ou par le réseau moyenne tension de 5kV, 6kV ou 11 kV géré par le GRD bruxellois. Le réseau moyenne tension est alimenté, soit à partir du réseau 36 kV, soit à partir du réseau 150 kV.

Le dimensionnement du réseau 36 kV est essentiellement lié aux prévisions de consommation par point d'interconnexion étant donné que la production décentralisée reste faible en RBC. Globalement, ces prévisions sont basées sur des hypothèses macroéconomiques qui reflètent l'accroissement normale de la demande en électricité, et microéconomiques qui traduisent les perspectives de développement local et qui restent prépondérants en RBC. C'est pourquoi, le GRTR se base sur les données fournies par le GRD bruxellois pour déterminer les besoins en capacité du réseau de transport régional. Ces données sont exploitées pour identifier les goulets d'étranglements<sup>1</sup> et les solutions éventuelles sont alors discutées entre les deux parties. Les transferts de charges des postes saturés vers les postes voisins sont envisagés en premier lieu. À défaut, des solutions plus structurelles sont retenues notamment par le renforcement du poste existant ou la création d'un poste tout à fait nouveau.

Certains investissements sur le réseau 150 kV et qui sont liés à des renforcements dans le réseau 36kV sont repris par le GRTR à titre indicatif. Il en est de même pour les tronçons, situés en Région flamande, de renforcements en 36 kV qui affectent le réseau de transport bruxellois. Ces investissements ne relèvent, bien évidemment, pas de ce plan d'investissements.

### 4.1 Investissements de renforcement

Pour établir les projets d'investissements à l'horizon 2012, le GRTR a réalisé une modélisation des écoulements de charge selon les prévisions de consommation et en tenant compte des transferts de charges déjà convenues avec le GRD. Il en ressort, l'identification des goulets d'étranglements localisés au centre de Bruxelles. En effet, le centre de Bruxelles est caractérisé par une progression soutenue de la consommation entraînant une saturation à terme du réseau 36kV à cet endroit.

Pour lever ces goulets d'étranglements, le GRTR prévoit pour l'horizon 2012 les projets suivants :

- **Renforcement de la poche Buda-Schaerbeek**

Le réseau 36 kV reliant le poste de Schaerbeek au centre de Bruxelles, plus particulièrement les postes Voltaire, Charles-Quint et Scailquin, devrait arriver à saturation à terme. Pour remédier à ce problème, le GRTR prévoit une injection supplémentaire à 11kV au départ du réseau 150kV. Cette solution a un double avantage, d'abord de soulager le réseau 36kV et ensuite d'apporter une capacité de transformation supplémentaire pour faire face à des augmentations futures de la consommation dans cette zone. Ceci devrait se faire par l'installation d'un nouveau transformateur 150/11 kV de 50 MVA dans un nouveau poste 150kV à construire sur le site de Charles-Quint. L'alimentation de ce nouveau poste sera effectuée, dans un premier temps, depuis Schaerbeek via un câble de 150kV. A long terme,

---

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

une deuxième alimentation 150 kV depuis le poste de Woluwé pourrait être rajoutée (voir paragraphe 5.1 de cet avis).

- **Renforcement de la transformation vers le 11kV à Schaerbeek**

Pour absorber les augmentations de la consommation à Schaerbeek, le GRTR prévoit le remplacement de quatre transformateurs 36/11 kV (35 MVA) par deux transformateurs 150/11 kV d'une puissance de 50 MVA chacun. Cette solution devrait soulager le réseau 36 kV et la transformation 150/36 kV dans cette zone.

- **Renforcement de la transformation vers le 11kV à Centenaire**

Pour rappel, le poste Centenaire est aussi alimenté depuis le poste de Schaerbeek via une liaison 11kV. Ce câble commence à présenter des signes de vétusté ce qui représente un risque réel sur la sécurité d'approvisionnement particulièrement en cas d'incident sur un autre élément du réseau. Par ailleurs, ce câble 11kV, même si il reste pour des raisons historiques la propriété du GRTR, est d'un niveau de tension qui relèverait de la gestion habituelle du GRD. L'abandon de ce câble vétuste et l'installation d'un nouveau transformateur 36/11kV permettraient d'utiliser une liaison 36 kV et de soulager la transformation vers le 11kV à Schaerbeek.

## 4.2 Investissements de remplacement

Les investissements prévus dans la planification précédente à l'horizon 2011 restent d'actualité mais le timing de certains projets est quelque peu modifié. Ce changement est principalement lié aux synergies avec les projets de renforcements (voir paragraphe 4.1 de cet avis). Il s'agit principalement de la rénovation de la cabine moyenne tension à Pacheco. En effet, comme précisé dans le paragraphe 3.2 de cet avis, la rénovation de la cabine 11kV à Pacheco a été reportée jusqu'à 2013 en attendant les travaux de renforcements de ce poste par l'installation d'un nouveau transformateur 150/11kV.

## 5 Planification à l'horizon 2018

Comme pour les plans d'investissements précédents et conformément à l'article 12, §2 de l'ordonnance électricité, le GRTR a établi, pour une période de 7 ans, des projets de développement du réseau à l'horizon 2018. Certains de ces projets ont déjà été proposés dans les plans d'investissements précédents et restent donc d'actualité, tandis que d'autres correspondent à des pistes nouvelles ou abandonnées, résultats de l'étude sur le long terme du réseau de transport régional.

### 5.1 Pistes d'investissements maintenues

- **Confirmation de l'évolution future des postes Wiertz et Naples**

Pour répondre à la croissance de la consommation dans la zone entourant les postes Wiertz et Naples, le GRTR, en concertation avec le GRD bruxellois, a retenu la solution permettant

de réaliser un optimum technico-économique pour les deux parties. Ainsi, il a été décidé et exécuté un transfert de charge de 6 MVA depuis le poste Naples vers le poste Wiertz qui bénéficie d'une transformation vers la moyenne tension alimentée directement par 150 kV. Ce transfert a été motivé par des raisons technico-économiques puisque une partie de la charge du poste Naples est alimentée en 5kV.

À terme, l'ensemble de la charge de ce réseau 5kV sera alimentée à partir de Wiertz et le point d'injection 5kV disparaîtra. La conversion complète du réseau 5 kV en 11 kV permettra de 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. Toutefois, aucun planning d'exécution de ces travaux n'est encore établi à ce stade du projet.

- **Renforcement de la transformation vers le 11 kV à Pacheco**

Cette piste d'investissement est prévue dans le cadre du deuxième volet de la solution retenue pour la problématique d'alimentation du Pentagone (centre de Bruxelles). En effet, l'évolution de la consommation dans le centre de Bruxelles, au niveau des poches 36 kV Hélicopter-Molenbeek et Relegem-Schaerbeek, va entraîner à terme la saturation du réseau 36 kV et la transformation vers la moyenne tension dans cette zone. Le 1<sup>er</sup> volet de la solution retenue pour ce problème a été exécuté en 2009 par la création d'un nouveau poste 150/11 kV de 50MVA à Hélicopter. Dans le cadre du second volet de cette solution, le GRTR prévoit l'installation d'un nouveau transformateur 150/11 kV à Pacheco qui sera raccordé via un câble 150kV au nouveau du poste Charles-Quint (voir paragraphe 4.1 de cet avis). Ce choix est motivé par la position favorable de ce poste dans le réseau, la localisation de la consommation et les possibilités techniques d'extension. Cependant, le timing de mise en œuvre de ce projet dépend considérablement du projet de rénovation de la cité administrative et les différentes autorisations préalables.

## 5.2 Pistes d'investissements abandonnées

Dans les plans d'investissements précédents, le GRTR avait préconisé le renforcement de son réseau 36kV dans la zone de Zaventem pour répondre aux perspectives d'évolution de la consommation autour de cette zone. La solution initiale prévoyait la création d'un nouveau poste de transformation 150/11 kV à Diegem et qui sera raccordé au poste de Zaventem via une liaison 36 kV. Dans le plan d'investissements proposé pour la période 2011-2018, le GRTR a provisoirement abandonné ce projet au profit d'une nouvelle piste d'investissements en raison de l'émergence de nouveaux éléments, notamment l'évolution de la consommation dans les zones de Zaventem et le centre de Bruxelles. Dans le nouveau plan d'investissements la priorité est donnée pour l'élimination des goulets d'étranglements dans le centre de Bruxelles.

## 5.3 Pistes d'investissements nouvelles

Comme précisé dans le paragraphe 5.2 de cet avis, des éléments nouveaux concernant les besoins en capacité du réseau de transport régional, sont apparus et ont incité le GRTR à reconsidérer la solution initiale au profit d'une nouvelle piste d'investissements offrant l'optimum de point de vue technico-économique. En effet, il semblerait que l'évolution attendue de la consommation dans la zone de Zaventem a changé alors que le potentiel d'accroissement de la charge se concentrant davantage dans la zone Nord-Est de Bruxelles.

En se basant sur ces constatations, le GRTR présente deux nouvelles pistes élaborées en concertation avec le GRD bruxellois :

- **Renforcement de l'alimentation de Zaventem**

La solution retenue pour répondre à l'accroissement de la consommation autour de Zaventem est envisagée en deux temps. Il est prévu d'abord la pose d'un câble 36 kV pour alimenter Zaventem depuis Woluwé et dans un second temps, dans l'hypothèse où la demande de consommation l'exige, la création d'un nouveau poste pour soulager celui de Zaventem.

- **Renforcement de la poche Buda-Schaerbeek**

Comme précisé dans le paragraphe 4.1 de cet avis, pour soulager le réseau 36 kV et faire face à l'augmentation de la consommation dans le centre de Bruxelles (postes Voltaire, Charles-Quint et Scailquin), le GRTR prévoyait l'installation d'un nouveau transformateur 150/11 kV de 50 MVA à Charles-Quint avec une alimentation depuis Schaerbeek via un câble de 150kV. Cette solution sera complétée par un second câble 150 kV en prévenance de Woluwé.

## 6 Conclusions

Sur la base de l'article 12 de l'ordonnance électricité, BRUGEL a procédé à l'examen du plan d'investissements établi par le GRTR (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 :

### 1. Besoins en capacité et moyens mis en œuvre :

Les besoins en capacité du réseau de transport régional sont identifiés dans le but de réaliser une adéquation continue entre l'évolution de la consommation et les réserves de puissances mises en œuvre. Pour cela, le GRTR analyse d'abord son réseau pour identifier les goulets d'étranglements et détermine ensuite, en concertation avec le GRD bruxellois, les investissements nécessaires pour rétablir la capacité requise. L'évolution de la consommation est estimée d'une manière prépondérante sur la base des données reçues du GRD et tiennent compte uniquement de l'augmentation naturelle de la demande et des puissances connues des charges importantes (>1MVA). Cette estimation est naturellement suffisante pour estimer, à moyen terme, les besoins en capacité du réseau de transport bruxellois et ne tient donc pas compte des charges tout à fait nouvelles comme les voitures électriques. Il serait donc utile de réfléchir aux moyens d'intégrer dans cette estimation, les scénarios de développement de ce type de voiture à moyen et long termes en RBC.

### 2. État de vétusté du réseau et politique de remplacement :

La politique de remplacement élaborée et poursuivie par le GRTR a pour objectif d'éviter la dégradation des éléments de son réseau de transport régional en vue de le maintenir à un niveau adéquat de fiabilité. Les méthodologies utilisées, pour les câbles et les postes, permettent de déterminer les besoins en remplacements dans les installations où des interventions sont nécessaires. Les priorités sont fixées en fonction du type des travaux, du risque de défaillance et

de l'importance de l'installation concernée. Ces travaux sont généralement réalisés en synergie avec les investissements de renforcement du réseau. Ceci explique en partie les retards sur certains travaux de remplacement planifiés. Les causes évoquées sont récurrentes et globalement imputables à des contraintes liées à la gestion des impétrants et les permis administratifs.

Pour mieux apprécier l'état de vétusté du réseau de transport régional, BRUGEL a demandé, dans son avis précédent (avis-20091127-089), des informations sur les éléments vétustes visés par les investissements proposés. En réponse à cette demande, le GRTR, a introduit dans le Chapitre 5 du plan d'investissements pour 2011-2018 une nouvelle section consacrée au suivi de la politique de remplacement où l'information sur l'évolution de l'âge relatif des équipements du réseau est donnée. BRUGEL estime que ces informations répondent, dans l'esprit, à sa demande formulée dans son avis susmentionné.

Par ailleurs, pour mieux évaluer l'importance et le volume des investissements de remplacement, BRUGEL a aussi demandé, dans son avis précédent, des informations sur les quantités d'équipements visés par ces investissements. Dans un courrier reçu le 9 novembre 2010 (voir paragraphe I de cet avis), le GRTR y a répondu en donnant les informations demandées. BRUGEL ne dispose pas encore de l'historique de ces données pour en tirer les enseignements nécessaires.

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

Conformément à l'article 12 §1<sup>er</sup> 4° de l'ordonnance électricité, le plan d'investissements aborde également les indicateurs de qualité poursuivis par le GRTR. Les données concernant ces indicateurs ont déjà été commentées dans l'avis de BRUGEL (avis-20100723-97) sur la qualité des services du GRTR pour 2009. Dans l'avis susmentionné, BRUGEL a estimé qu'en dépit de la taille du réseau de transport régional et du nombre très limité des utilisateurs qui y sont raccordés, les indicateurs de qualité utilisés méritent, néanmoins, d'être observés pour surveiller les tendances des évolutions enregistrées. En effet, lorsque ces indicateurs se rapprochent ou dépassent les valeurs cibles du GRTR, des analyses plus approfondies des incidents comptabilisés devraient alors être réalisées pour proposer des solutions d'amélioration adéquates.

BRUGEL propose dès lors au Gouvernement d'approuver le plan d'investissements d'ELIA pour 2011-2018.

\* \*  
\*

Marie-Pierre Fauconnier Présidente	Pascal Misselyn Administrateur