

La ministre Marghem s'en prend à Electrabel sur les pénuries d'électricité

La ministre fédérale de l'Énergie pointe la responsabilité d'Electrabel dans l'incertitude qui pèse sur la sécurité d'approvisionnement en électricité et ses conséquences.

CHRISTINE SCHARFF

Un coup de tonnerre dans un ciel bleu. C'est ainsi que la ministre fédérale de l'Énergie, Marie-Christine Marghem, décrit l'annonce vendredi par Electrabel du report du redémarrage de deux réacteurs nucléaires. «Nous avons appris du jour au lendemain, et cela me choque terriblement dans le chef d'Electrabel, que Tihange 3 et Tihange 2 ne pourraient pas revenir comme prévu en septembre et en octobre, mais en mars et en juin. Ce sont deux centrales de 1.000 MW chacune, ce qui change évidemment totalement la situation.» Et cela, alors qu'Elia, le gestionnaire du réseau belge à haute tension, avait conclu mi-août qu'il n'y avait pas besoin de constituer une réserve stratégique pour l'hiver à venir. «Un diagnostic encore confirmé par Elia après l'annonce que Doel 1 et 2 ne redémarreraient que courant décembre, après le début de l'hiver électrique, qui commence le 1^{er} novembre», explique la ministre. Pour le gouvernement, la responsabilité d'Electrabel est engagée, notamment quant aux répercussions que cette situation aura sur la facture des entreprises et des citoyens, affirme Marie-Christine Marghem (MR). «Et nous sommes en train d'examiner juridiquement cette responsabilité», précise-t-elle.

Ce que la ministre reproche à Electrabel, ce n'est pas tant sa communication tardive que la manière dont l'entreprise a planifié

ses entretiens, ses inspections et ses travaux. «Il est quand même extraordinaire qu'Electrabel se retrouve dans une planification qui conduit à n'avoir plus qu'un réacteur nucléaire disponible en novembre, alors qu'il produit 54% du mix électrique belge.»

Une lecture de la situation qu'Electrabel conteste. «Notre priorité est d'exploiter nos centrales en toute sûreté. Dès le départ, après la découverte de la dégradation du béton sur Doel 3, nous avons dit qu'il faudrait mener des inspections dans d'autres unités», répond Anne-Sophie Hugé, sa porte-parole. Et nous avons même avancé le planning de plusieurs semaines, pour gérer la situation au mieux.»

Le plan de délestage?
«Pas à l'ordre du jour.»

Pour le reste, même si la ministre estime la situation plus grave qu'en 2014, elle n'envisage pour l'instant ni campagne spécifique sur les économies d'électricité aux heures de pointe ni activation du plan de délestage. «Je vais d'abord évaluer avec le gouvernement toutes les solutions possibles. Il faut garder son calme», affirme Marghem. Selon elle, il y a encore d'autres options, comme la réquisition de la centrale de Vilvorde, qui ne pourra revenir sur le marché que le 15 novembre. La ministre devait aussi, ce lundi soir, prendre contact avec les pays voisins, pour voir quelles quantités d'électricité ils seraient susceptibles d'exporter aux moments critiques. «Et les règles européennes

prévoient un devoir de solidarité dans ce type de situation», précise-t-elle.

Elle évoque aussi une éventuelle révision du planning des entretiens des réacteurs. «J'entends qu'à Tihange 2 et à Tihange 3, il s'agit d'un problème de béton dans une partie non nucléaire de la centrale», lâche la ministre. Voudrait-elle faire passer la sécurité d'approvisionnement en électricité avant celle de la sûreté nucléaire? «La sûreté nucléaire, c'est la responsabilité de Jan Jambon et de l'AFCN. Je vais laisser travailler l'exploitant, l'AFCN et Elia aux questions que j'ai posées», répond-elle. Mais pour Electrabel, la réponse est d'ores et déjà claire. «La dégradation du béton touche des bâtiments qui abritent des installations de sûreté, et qui doivent répondre à des règles très strictes, notamment en termes de résistance. C'est une exigence de l'AFCN.»

La ministre n'a pas non plus confirmé la probabilité de 20 heures de pénurie d'électricité évoquées ce week-end par le Bureau du plan. «Elia est en train de finaliser ses estimations, qui seront communiquées au plus tard ce mercredi à la Chambre.»

Il nous revient toutefois que c'est le gouvernement qui aurait demandé à Elia de ne pas communiquer ses chiffres, avant d'examiner toutes les solutions possibles. Pour ne pas effrayer le citoyen à moins d'un mois des communales?

«Pour le gouvernement, la responsabilité d'Electrabel est engagée. Et nous sommes en train d'examiner juridiquement cette responsabilité.»

MARIE-CHRISTINE MARGHEM
MINISTRE DE
L'ÉNERGIE

EN CAS DE DÉLESTAGE ANNONCÉ LA SNCB ARRÊTERA LES TRAINS

Le principe avait été arrêté précédemment. Il est toujours d'actualité, nous confirme Frédéric Sacré, porte-parole d'Infrabel. «En cas d'annonce d'un délestage des tranches 1 à 7, nous arrêterons le trafic de tous les trains.» Une question de sécurité. La SNCB ne veut en effet pas prendre le risque de se retrouver avec des trains remplis de voyageurs arrêtés dans le froid en rase campagne, ni prendre la responsabilité d'amener les navetteurs sans savoir si elle pourra les ramener le soir. Car même si le délestage ne va concerner que des zones limitées du pays, les trains, eux, effectuent souvent de grandes liaisons, comme Eupen-Ostende, Anvers-Charleroi ou Bruxelles-Luxembourg. Un cauchemar, donc, à organiser si certaines parties du pays sont privées

d'électricité.

Une exception tout de même: si le délestage annoncé concerne la tranche 8 – la première qui doit être activée en cas de pénurie d'électricité, selon le plan de délestage. «Dans ce cas, nous organiserons un service alternatif sur les grands axes structurants. Mais le trafic sera très largement inférieur à la normale», souligne le porte-parole d'Infrabel.

Le paradoxe de ces dispositions? Elles devraient sans doute permettre d'éviter la nécessité d'actionner le fameux plan de délestage, qui consiste à couper alternativement, vraisemblablement durant le pic de consommation du soir, entre 17 heures et 20 heures, une série de postes d'approvisionnement en électricité pour diminuer la

consommation d'électricité.

Les chemins de fer belges sont en effet un des plus gros consommateurs d'électricité du pays, avec une consommation annuelle d'1,6 TWh. L'arrêt total des trains, ou une forte réduction du trafic, conjuguée à une coupure de l'alimentation électrique de certaines gares, devrait permettre de surmonter le problème, puisque la consommation des trains représente jusqu'à 400 MW aux heures de pointe. Bien entendu, un arrêt total des trains aurait des conséquences importantes sur la Belgique et son économie. «Mais il sera précédé d'une série d'autres mesures, avec des administrations ou des grandes entreprises qui demanderont à leur personnel de privilégier au maximum le télétravail», précise Frédéric Sacré.

C.SF