

Des infrastructures en partenariat porteuses d'une réelle valeur ajoutée

Conférence de presse „Projet Grimsel“, 4 février 2016

Exposé Yves Zumwald, CEO a.i. Swissgrid

L'exposé oral fait foi

Chère Madame la Conseillère d'État Egger,
Cher Monsieur le Conseiller d'État Cina,
Chers représentants de Grimselbahn AG,
Chers/ères professionnels/elles des médias

Au cours des prochaines minutes, j'aimerais vous donner un éclairage sur les raisons qui ont convaincues les membres de la société Swissgrid que cette idée et ce projet est tout à fait sensé.

Tout d'abord il convient de relever que les deux tiers du réseau de transport actuel, sur un total d'approximativement 6'700 km, datent des années 1950 et 1960 et que seulement un tiers du réseau a été réalisé après 1980. Notre Infrastructure électrique nous a permis jusqu'à présent, non seulement de développer notre tissu industriel, tout en lui assurant une qualité d'approvisionnement électrique que beaucoup de pays nous envie.

On l'oublie souvent, mais le réseau très haute tension est la fondation de notre système électrique, sa principale fonction est d'assurer que l'équilibre permanent entre la production et la consommation soit assuré et l'ensemble des producteurs et consommateurs y sont raccordés, soit directement, soit indirectement via les distributeurs.

Cependant, depuis 2008, le secteur de l'électricité est contraint de se remettre fondamentalement en question et subit une profonde modification structurelle. En effet, la modification du paysage de la production électrique en Suisse, la connexion de nouvelles

grandes centrales de grandes puissances à doubles fonctionnalités, soit le turbinage-pompage, telles que Linth-Limmern, Nant de Drance et Veytaux, la transition énergétique définie dans la stratégie de Confédération à l'horizon 2050, et sans oublier la fonction historique de plaque tournante électrique de la Suisse dans l'espace européen, tout cela conduit à des congestions structurelles au sein du réseau de transport d'électricité, car ce dernier n'a malheureusement pas suivi la même évolution au fil des années, principalement causée par la lenteur des procédures d'octroi des permis de construire, et bien évidemment une acceptance faible de ces infrastructures au niveau de la population.

Ces changements de paradigmes constituent de déterminants facteurs pour une urgente extension et une impérative modernisation de notre infrastructure du réseau de transport d'électricité. Avec le «Réseau stratégique 2025», Swissgrid a, l'an passé, analysé quel serait le réseau dont la Suisse aurait besoin dans dix ans. Au total, 13 projets furent identifiés. Le projet de renforcement du réseau entre Mettlen – Ulrichen, soit la ligne du Grimsel, est un élément primordial du programme «Réseau stratégique 2025».

Le projet qui nous concerne aujourd'hui traite, pour l'essentiel, d'un renforcement du réseau au niveau des capacités de transport, ainsi qu'une élévation de la tension de 220 kV à 380 kV sur les 87 km de ligne existants. Grâce à ce renforcement du réseau, les congestions actuelles seraient éliminées tout en créant des avantages pour une répartition équilibrée entre les centres de charge et de production. En raison des exigences multiples et élevées et des congestions structurelles actuelles, il est maintenant urgent de procéder à l'extension et à la modernisation du réseau de transport de l'électricité. Il est prévu que la ligne renforcée entre Mettlen et Ulrichen soit mise en service en 2025.

Pour atteindre cet objectif, Swissgrid est tributaire d'une gestion efficace des procédures de planification et d'autorisation. Les longues années de retard dans les projets, comme nous le constatons souvent aujourd'hui, ne sont bénéfiques pour personne. Swissgrid s'efforce, pour tous ses projets, de rechercher la solution la plus adéquate, tant au niveau environnemental, sociétal, technique et bien évidemment financier. Les potentiels de synergies liés à d'autres infrastructures comme le courant de traction SBB/CFF, les réseaux de distribution ou les autoroutes, sont systématiquement examinés et pris en

considération, lorsque cela s'avère potentiellement approprié et convient à la fonctionnalité attendue de l'infrastructure dans le système électrique. Comme il est d'usage pour tous nos projets, nous sommes tenus d'examiner non pas une seule mais plusieurs variantes. Voici trois variantes concrètes: premièrement, la variante d'une ligne aérienne surplombant le col - soit un remplacement de la ligne existante), deuxièmement, la variante d'un câblage souterrain séparé et troisièmement, la variante d'un système de câblage traversant le tunnel du Grimsel. Le choix définitif de la variante se fera seulement après que les autorités responsables du déroulement de la procédure aient comparé avec soin les aspects liés à l'aménagement du territoire, à la technique, à l'économie et à l'environnement.

L'étude de faisabilité initiale pour le train du Grimsel, que les cantons de Berne et du Valais ont commanditée, fut retravaillée et complétée en y intégrant notre propre projet. Cette étude commune associant le rail et l'installation de câbles à très haute tension fut achevée l'été dernier. Il en ressortit que le projet combinant les deux infrastructures était potentiellement réalisable et intéressant à poursuivre.

De notre point de vue, le projet traitant de la variante de câblage à travers le tunnel nous procure de nombreux avantages et nous offre une grande opportunité:

La zone protégée Handegg - col du Grimsel serait libérée des lignes électriques aériennes. Au total, 121 pylônes électriques et 22 kilomètres de lignes électriques pourraient être démontés, dont, sur le seul territoire protégé du Grimsel, 34 pylônes situés sur une distance de 7.5 km de long.

La liaison actuelle exposée aux dangers naturels comme les avalanches, les coulées de boue ou les éboulements serait plus sûre tout en permettant la suppression d'onéreuses dépenses liées à la mise en oeuvre de nécessaires mesures de protection.

Grâce au système de câblage dans le tunnel, les émissions générées par les lignes à haute tension seront éliminées dans cette zone.

Permettez-moi de vous communiquer encore quelques précisions concernant les coûts: Pour ce projet, nous prévoyons un coût total s'élevant à 580 millions de francs, étant entendu que la répartition des charges devrait s'effectuer sur la base d'une attribution aux

centres de coûts concernés. Il n'y aura pas de subventionnement croisé. Chaque partie supporte ses propres dépenses.

Mesdames et Messieurs,

J'en arrive à la conclusion de mon argumentation:

La réalisation d'infrastructures en partenariat, train du Grimsel – Swissgrid, apporte une réelle valeur ajoutée pour toutes les parties prenantes. Le système de câblage à travers le tunnel du Grimsel serait, au vu de ce qui précède, une judicieuse solution. Nous voyons là une grande opportunité d'exploiter un exceptionnel potentiel de synergies découlant des infrastructures électriques et ferroviaires entre l'Oberland bernois et le Valais. Saisissons-la!

Je vous remercie de votre attention.