



REVOLHT CARTE BLANCHE

Boucle du Hainaut

Résumé

Un territoire sacrifié au profit d'une « autoroute » de transit électrique



Madame, Monsieur,

Le Hainaut a besoin d'électricité, mais a-t-il besoin d'une « autoroute » de 380 kV qui ne verra pas le jour avant 10 ans ?

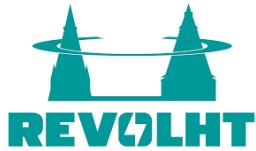
Dans la carte blanche ci-jointe, l'asbl REVOLHT dénonce un contresens majeur : Elia utiliserait l'urgence des besoins locaux (notamment les data centers de Google) pour justifier une infrastructure de transit international surdimensionnée.

Pourquoi c'est un sujet chaud ?

- * Urgence vs Délai : le projet ne servira pas la province avant 2035. C'est trop tard.
- * Manque de transparence : les solutions de renforcement local (150 kV), plus rapides, sont volontairement laissées dans l'ombre et mettent en lumière que Elia est en défaut de prévoyance.
- * Appel au Ministre : Nous demandons à François Desquesnes d'imposer une comparaison stricte de 3 scénarios, incluant le souterrain.

Le Hainaut doit-il devenir un simple couloir de transit ?

Nous vous proposons un éclairage chiffré qui bouscule le discours officiel.



Boucle du Hainaut

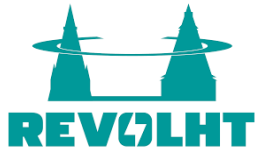
Ne confondons plus les besoins électriques d'une province
avec
une infrastructure surdimensionnée qui traversera le pays
au profit d'Elia

par l'asbl REVOLHT, 13 avril 2026

Depuis plusieurs mois, le même refrain s'installe dans le débat public : sans la Boucle du Hainaut, vaste projet de ligne à très haute tension de 380 kV traversant le pays, l'industrie hennuyère manquerait demain d'électricité, les investissements seraient freinés, l'emploi fragilisé, la province condamnée à décrocher.

L'inquiétude pour l'avenir industriel du Hainaut est légitime. Nous la partageons. Oui, la situation électrique de la province est sérieuse. Oui, la demande augmente — et un fait nouveau, récent et concret, vient d'en déplacer le centre de gravité : les data centers Google à Saint-Ghislain, dont la puissance demandée concentre l'urgence territoriale sur le nœud Ghlin–Petit-Marais–Saint-Ghislain. Personne, à commencer par nous, ne conteste le diagnostic de fond : le Hainaut a besoin d'un réseau solide pour réussir sa transition et accueillir de nouveaux acteurs industriels.

Mais c'est précisément pour cette raison qu'il faut refuser les raccourcis. Le vrai débat n'oppose pas "la Boucle du Hainaut" au déclin. Il impose au contraire de distinguer enfin, avec méthode et transparence, deux sujets que l'on entretient trop souvent dans la même phrase : d'un côté, la sécurité d'alimentation au profit du Hainaut ; de l'autre, la construction d'une grande infrastructure de transit à l'échelle belge et internationale, au profit d'Elia.



En effet, la Boucle du Hainaut, bien que reliant Avelgem à Courcelles, n'est pas un équipement de desserte régionale. Avec 6GW de puissance et 380 000 V, c'est une véritable autoroute électrique, pensée pour faire circuler des flux massifs sur de longues distances — notamment l'éolien offshore et les interconnexions transfrontalières. Qu'elle puisse produire des effets locaux au passage, personne ne le conteste. Mais il est tout aussi évident que son gabarit dépasse très largement la seule réponse aux besoins propres du territoire hennuyer. Et que ces effets locaux ne se produiront que dans un 2nd temps alors que les besoins sont déjà présents.

Dichotomie d'objectifs. Dichotomie dans le temps car la **question du timing** est essentiel ! Au rythme actuel, la Boucle du Hainaut ne verra pas le jour avant 2033. Une fois construite, la construction des liaisons au départ de Courcelles alimenteront le Hainaut à partir de 2035. Peut-on attendre 10 ans ?

Dès lors, la question utile — celle que devraient poser aujourd'hui tous les responsables politiques et tous les décideurs industriels de la région — est simple : peut-on sécuriser sérieusement l'alimentation du Hainaut sans lui imposer d'emblée une nouvelle infrastructure de 380 kV ?

A lire attentivement les propres documents de Elia, la réponse est beaucoup moins tranchée que le discours d'urgence martelé depuis des mois. Les plans font apparaître un ensemble déjà conséquent de renforcements locaux en cours ou programmés : up-grade 70 kV → 150 kV autour d'Harmignies, Ciply et Pâturages, restructuration du poste de Ville-sur-Haine, consolidation du pôle stratégique Ghlin–Air-Liquide–Baudour. Autrement dit, un chantier de sécurisation territoriale existe déjà — et il mérite d'être regardé pour ce qu'il est : un levier réel, pas un simple décor.

Surtout, il manque aujourd'hui une pièce essentielle au débat public. Lorsque des liaisons vieillissantes sont remplacées ou que des tronçons migrent vers le 150 kV, on ne parle pas d'un banal "lifting" du réseau. On change d'échelle : on substitue des ouvrages



limités par des infrastructures nettement plus robustes et performantes. Ce saut de capacité potentiel est au cœur du sujet. Pourtant, ses effets réels — tronçon par tronçon, poste par poste — n'ont jamais été publiés de manière consolidée, chiffrée et contradictoire. En l'absence de cette évaluation, il est rigoureusement impossible d'établir quelle part du besoin territorial le paquet local est susceptible de couvrir. Et c'est précisément ce qui doit être établi avant toute conclusion sur la nécessité d'un renfort 380 kV dédié comme la Boucle du Hainaut.

C'est là que le dossier doit retrouver de la rigueur.

Nous demandons au Ministre Wallon François Desquesnes, de faire instruire ce dossier jusqu'au bout, et surtout dans le bon ordre. Trois familles de scénarios doivent être comparées officiellement, sur des critères identiques et publics :

- un **scénario A**, fondé sur le paquet local de renforcements déjà engagés ou planifiés, sans nouvelle infrastructure 380 kV dédiée au Hainaut ;
- un **scénario B**, combinant la Boucle du Hainaut aux renforcements locaux déjà prévus ;
- un **scénario C**, hybride et phasé, explorant notamment les options souterraines en courant continu HVDC.

Cette comparaison doit porter sur les délais réels, les coûts, les gains de capacité, la robustesse en régime normal et en N-1, les contraintes territoriales — et, point trop souvent éludé : quelle part du bénéfice relève réellement du Hainaut, et quelle part répond avant tout à une logique de transit national ou international et de profits pour Elia ? en d'autres termes, il ne faut pas confondre **ce qui doit alimenter un territoire avec ce qui traversera le pays.**



Il faut en particulier examiner sérieusement les configurations locales complémentaires en 150 kV autour du nœud le plus sensible : Ghlin, Petit-Marais, Saint-Ghislain, Baudour. Là aussi, avant de choisir l'ouvrage le plus lourd, le bon sens doit prévaloir : mesurer honnêtement ce que peut apporter l'optimisation du réseau intermédiaire.

Notre position n'est ni idéologique ni passéiste. Nous ne soutenons pas que la Belgique n'aura jamais besoin de nouveaux renforts en 380 kV. Nous disons autre chose, et c'est plus exigeant : avant de demander au Hainaut de porter une infrastructure de transit international telle que la BdH, il faut démontrer, chiffres et scénarios à l'appui, que ses besoins propres ne peuvent pas être couverts de manière plus proportionnée, plus intelligente et surtout plus rapide. Cette démonstration n'a pas encore été faite. C'est elle que nous demandons.

Le Hainaut mérite mieux qu'un faux choix entre immobilisme et surdimensionnement. Défendre son industrie — de l'acier à la chimie, des PME aux data centers — ne consiste pas à transformer la province, par réflexe ou par défaut, en couloir de transit international. Défendre son industrie, c'est investir d'abord dans un réseau local fiable, optimisé, lisible et déployé à temps. En matière énergétique comme en politique industrielle, la crédibilité commence par une règle simple : **ne pas confondre court terme et long terme.**