



Paris, le 15 juillet 2010

Consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie sur la structure des tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité

1. Contexte

L'article 4 de la loi n°2000-108 de 2000 modifiée dispose que « les tarifs d'utilisation du réseau public de transport et des réseaux publics de distribution applicables aux utilisateurs sont calculés de manière non discriminatoire afin de couvrir l'ensemble des coûts supportés par les gestionnaires de ces réseaux » et que « la structure et le niveau des tarifs d'utilisation des réseaux de transport et de distribution d'électricité sont fixés afin d'inciter les clients à limiter leur consommation aux périodes où la consommation de l'ensemble des consommateurs est la plus élevée dans la mesure où le produit global de ces tarifs couvre l'ensemble des coûts d'utilisation de ces réseaux. »

Les troisièmes tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE 3) entrés en vigueur le 1^{er} août 2009 renforcent la différenciation temporelle en distribution sur la base d'un critère objectif, l'augmentation constatée, ces dernières années, de la différenciation temporelle des prix de marché et donc du coût d'achat des pertes. Les charges liées à l'achat des pertes ne représentent cependant qu'une part limitée des charges totales à couvrir par les tarifs.

Afin de répondre au mieux aux deux dispositions législatives citées ci-avant, la CRE mène des travaux approfondis sur les coûts des infrastructures de réseaux qui représentent la majeure partie des charges totales à couvrir. Dans sa proposition tarifaire de février 2009 et si les résultats des études le justifiaient, la CRE s'est engagée à soumettre une proposition tarifaire modifiant les règles tarifaires en conséquence mais sans affecter le revenu autorisé prévu pour RTE et ERDF.

2. Objectif de la consultation publique

L'objectif de la présente consultation est de recueillir les avis de l'ensemble des acteurs concernés par l'évolution en structure du TURPE sur la forme de la grille tarifaire : options, versions et postes horo-saisonniers.

La définition préalable de la forme de la grille tarifaire est également indispensable à la poursuite des travaux de la CRE en vue du calcul d'une version projet du tarif, qui sera soumise à consultation publique au quatrième trimestre 2010.

Les choix retenus concernant la forme de la grille tarifaire seront guidés par la structure des coûts de réseaux. Toutefois ces choix peuvent avoir des répercussions sur la facture des utilisateurs, les offres commerciales des fournisseurs, les systèmes d'information des gestionnaires de réseau, et la lisibilité du signal-prix. La CRE estime donc nécessaire de connaître les attentes des utilisateurs, des fournisseurs et des gestionnaires de réseaux sur ce sujet.

Cette consultation portera essentiellement sur la forme des tarifs d'utilisation des réseaux publics de transport. En effet, les premiers résultats des études menées par la CRE sur les coûts de réseaux de

transport légitime la création de tarifs horo-saisonnalisés aux niveaux de tension HTB1 et HTB2.

La question qui se pose aujourd'hui pour les tarifs d'utilisation des réseaux publics de distribution est de savoir si un renforcement de la modulation horaire et saisonnière est justifié. Il n'est pas envisagé à ce stade de modifier la forme de la grille tarifaire actuelle des tarifs de distribution. Toutefois une évolution de la forme des tarifs d'utilisation des réseaux publics de distribution pourrait être envisagée à moyen terme. La possibilité de l'introduction d'une option à effacement est, quant à elle, encore à l'étude.

3. Optionalité du tarif horo-saisonnalisé

Deux possibilités peuvent être envisagées pour introduire une horo-saisonnalité : soit rendre le tarif horo-saisonnalisé obligatoire, soit créer une simple option horo-saisonnalisée en maintenant la possibilité d'un tarif non horo-saisonnalisé, dit tarif base.

Par rapport à une simple option, un tarif horosaisonnalisé obligatoire pourrait pénaliser les utilisateurs peu flexibles qui consomment lors des pointes de consommation sans pouvoir modifier leur comportement. Il aurait en revanche l'avantage de modifier le comportement de ceux qui, consommant lors des pointes de consommation, peuvent déplacer une part de leur consommation.

Symétriquement, une simple option horosaisonnalisée présenterait l'inconvénient de ne pas être nécessairement choisie par tous les utilisateurs en mesure de modifier leur consommation aux périodes de pointe. En effet, pour certains de ces utilisateurs la réduction de facture d'acheminement induite par le choix de l'option tarifaire horosaisonnalisée peut être insuffisante au regard des coûts induits par le changement de comportement. Cette solution aurait l'avantage en revanche de ne pas pénaliser inutilement les utilisateurs dont la consommation n'est pas flexible.

Question 1 : Selon vous, l'option horo-saisonnalisée envisagée pour les tarifs d'utilisation des réseaux publics de transport devrait-elle être obligatoire ?

4. Tarif concave ou menu de tarifs binômes

La forme concave des actuels tarifs de transport sans différenciation temporelle présente deux avantages. Le tarif concave reflète plus précisément la structure des coûts de réseaux en fonction de la durée d'utilisation. Par ailleurs, le tarif concave permet d'optimiser la facture de l'utilisateur même si celui-ci n'anticipe pas avec exactitude sa durée d'utilisation lors de la souscription. Le tarif concave présente cependant l'inconvénient d'être moins immédiatement lisible qu'un tarif binôme.

A l'inverse, un menu de tarifs binômes déclinés en fonction de la durée d'utilisation (versions courte, moyenne, longue, très longue) pourrait être considéré comme plus lisible, mais il exige de l'utilisateur qu'il anticipe correctement sa durée d'utilisation pour ne pas être pénalisé par l'application d'une version se révélant plus coûteuse *ex post*.

A titre illustratif, on peut considérer la situation d'un utilisateur HTB1 dont la durée d'utilisation s'établit à 2891 heures alors qu'il avait anticipé qu'elle serait de 2015 heures :

- Dans le cas d'un tarif d'acheminement de forme concave, la part de sa facture liée à la composante de soutirage augmenterait de 18,2 % par rapport à sa prévision de facture.
- Dans le cas d'un menu de tarifs binômes, l'utilisateur aurait souscrit une version Courte Utilisation du fait de sa durée d'utilisation anticipée de 23%. La part de sa facture liée à la composante de soutirage augmenterait de 21,6% par rapport à sa prévision de facture, soit un écart de 3,4% par rapport au cas du tarif concave et qui traduit la pénalisation liée au choix d'une version inadaptée.

Question 2 : Parmi ces trois possibilités, laquelle vous paraît la plus appropriée :
- créer une option horo-saisonnalisée de forme concave en maintenant le tarif base concave ;

- créer une option horo-saisonnalisée sous la forme d'un menu de tarifs binômes en maintenant le tarif base concave ;
- créer une option horo-saisonnalisée sous la forme d'un menu de tarifs binômes et transformer le tarif base concave en menu de tarifs base binômes. Par souci de cohérence, cette troisième possibilité conduirait à la même évolution pour le tarif base concave HTA.

Question 3 : Si des menus de tarifs binômes vous semblent préférables, combien de versions différentes seraient selon vous appropriées ?

5. Découpage en postes horo-saisonniers

Aligner le découpage horo-saisonnier du TURPE sur celui des seuls tarifs réglementés de vente peut contraindre les offres des fournisseurs alternatifs en bloquant l'intérêt économique d'un prix de fourniture innovant. En toute rigueur, le découpage en postes horosaisonniers devrait dépendre uniquement de la structure des coûts de réseaux, et non des tarifs de fourniture existants. Or, l'évolution des coûts des réseaux tout au long de l'année n'est pas nécessairement synchronisée avec celle des coûts de la fourniture. Les inducteurs de coût des réseaux dépendent notamment de la capacité des réseaux, qui s'accroissent lorsque les températures diminuent. Ainsi, la période d'octobre est plus tendue pour les réseaux, comparativement à la production, que la période d'avril. En effet, si les niveaux de soutirage des deux périodes sont similaires, octobre est marqué par des températures encore douces, donc défavorables aux capacités des réseaux, et par des besoins d'éclairage déjà significatifs lors de la pointe du soir ; tandis qu'avril est marqué par des températures encore assez fraîches, favorables aux capacités des réseaux, et une pointe du soir moins marquée.

Toutefois, plusieurs facteurs peuvent limiter les marges de manœuvre du découpage en postes horo-saisonniers des tarifs d'acheminement. En distribution, les compteurs à index contraignent le découpage par postes horo-saisonniers. Par ailleurs, les changements brusques de la structure tarifaire sont également à éviter. C'est la raison pour laquelle le découpage horo-saisonnier de certaines options du tarif de distribution actuel avait été conçu afin de ménager une certaine transition avec les tarifs historiques. Enfin, la cohérence du tarif d'acheminement avec les tarifs de fourniture existants contribue à la lisibilité du signal prix global pour les consommateurs finals.

Question 4 : Selon vous, sur quels critères devrait se fonder le découpage horosaisonnier du tarif de transport ?

Question 5 : Quelles seraient les plages horosaisonnnières appropriées pour les options horosaisonnalisées du tarif de transport ?

Question 6 : Quelles seraient selon vous les évolutions souhaitables à moyen terme en matière de découpage horo-saisonnier du tarif de distribution ?

6. Mise en œuvre progressive de l'horo-saisonnalité

Dans le cadre actuel d'un tarif de transport base, tous les utilisateurs paient un tarif moyen identique indépendant des périodes de l'année où ils consomment.

Un tarif horo-saisonnalisé serait fondé sur les mêmes coûts que le tarif base. Il traduirait le moindre coût généré par les utilisateurs dont les soutirages lors des périodes chargées pour le réseau sont moins élevés que les soutirages de la moyenne des utilisateurs. Dans l'hypothèse de l'introduction d'un tarif horo-saisonnalisé optionnel, les utilisateurs dont les soutirages lors des périodes chargées pour le réseau sont moins élevés que la moyenne auraient intérêt à choisir l'option horo-saisonnalisée puisque leurs factures

seraient inférieures à celle qu'ils paieraient avec le tarif base. Parallèlement, les utilisateurs dont les soutirages lors des périodes chargées pour le réseau sont plus élevés que la moyenne auraient intérêt à souscrire le tarif base plutôt que le tarif horo-saisonnalisé. Enfin, les utilisateurs dont les soutirages lors des périodes chargées pour le réseau sont aussi élevés que la moyenne seraient indifférents entre les deux options tarifaires. Comme la couverture globale des charges de RTE doit être assurée par les recettes du tarif d'acheminement, indépendamment de l'évolution en structure, les réductions de facture qu'obtiendraient les utilisateurs qui choisiraient l'option horo-saisonnalisée devraient être compensées, du moins à court terme, par des augmentations des factures des autres utilisateurs. A long terme, si la nouvelle structure tarifaire avait pour effet de diminuer les soutirages lors des périodes chargées sur les réseaux, les charges à couvrir par le tarif d'acheminement pourraient diminuer du fait des investissements évités.

L'introduction de l'horo-saisonnalité dans les tarifs de transport pourrait ainsi avoir un impact à la hausse sur le montant facturé par le gestionnaire de réseau de transport aux gestionnaires de réseaux de distribution. Ce poste de coût de ERDF étant éligible au compte de régulation des charges et produits, toute augmentation se répercutait sur les charges à couvrir par le tarif de distribution. Les factures des utilisateurs des réseaux de distribution seraient impactées à la hausse, indépendamment de leurs options tarifaires et de leurs profils horo-saisonniers. A titre d'exemple, une augmentation de la facture payée par ERDF à RTE de 1% générerait une augmentation moyenne de facture d'environ 0,25% pour les utilisateurs du réseau de distribution.

Ces évolutions seraient encore plus marquées si le tarif horo-saisonnalisé transport était rendu obligatoire.

Si les hausses de facture pour les utilisateurs du réseau de transport peu flexibles dans leurs usages et les utilisateurs du réseau de distribution étaient jugées trop importantes, il pourrait être envisagé une mise en œuvre progressive du tarif de transport horosaisonnalisé. La modulation horaire et saisonnière proposée en transport serait alors modérée au départ, puis renforcée progressivement jusqu'à atteindre un niveau annoncé à l'avance, ce qui permettrait de lisser les hausses de facture induites par la modification en structure tout en assurant une bonne visibilité à long terme.

Question 9 : Selon vous, à partir de quel pourcentage de hausse de facture pour les utilisateurs du réseau de transport les plus impactés par l'évolution en structure est-il souhaitable d'introduire l'horo-saisonnalité de manière progressive ? Quel niveau maximal de hausse annuelle de facture pour les utilisateurs du réseau de transport les plus impactés par l'évolution en structure est acceptable dans le cadre d'une introduction progressive de l'horo-saisonnalité ?

Question 10 : Selon vous, à partir de quel pourcentage de hausse de facture globale pour les utilisateurs du réseau de distribution est-il souhaitable d'introduire l'horo-saisonnalité de manière progressive ? Quel niveau maximal de hausse annuelle de facture globale pour les utilisateurs du réseau de distribution est acceptable dans le cadre d'une introduction progressive de l'horo-saisonnalité ?

7. Modalités de la consultation publique

Réponses à la consultation publique

Les personnes intéressées sont invitées à adresser leur réponse, au plus tard le 10 septembre 2010 :

- par courrier électronique, à l'adresse suivante : webmestre@cre.fr ;
- en contribuant directement sur le site Internet de la CRE (www.cre.fr), dans la rubrique « Documents / Consultations publiques » ;
- par courrier postal à l'adresse suivante :

Commission de régulation de l'énergie
Direction de l'accès aux réseaux électriques
15, rue Pasquier
75379 PARIS Cedex 08

France

- en rencontrant les services de la CRE, en s'adressant à la Direction de l'accès aux réseaux électriques –
Tél. : +33 (0)1 44 50 41 02 ;

- ou en demandant à être entendues par le Collège de la CRE.

Confidentialité des réponses

Toutes les contributions sont susceptibles d'être publiées par la CRE.

Toutefois, sur demande expresse, la confidentialité et/ou l'anonymat de la contribution seront garantis.

Une synthèse de toutes les contributions sera publiée par la CRE, sous réserve de la préservation des secrets protégés par la loi.