

Synthèse des contributions à la consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie du 15 juillet 2010 portant sur la structure des tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité

1. Contexte

La Commission de régulation de l'énergie (CRE) a organisé, du 15 juillet 2010 au 10 septembre 2010, une consultation publique sur la structure des tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité.

Le recueil des avis des acteurs concernés par l'évolution en structure du TURPE sur la forme de la grille tarifaire (options, versions et postes horo-saisonniers) permettra de finaliser le calcul d'une version projet du tarif, qui sera soumise à consultation publique dans le courant du mois de décembre 2010.

14 contributions ont été adressées à la CRE provenant des acteurs suivants :

- le gestionnaire du réseau de transport français : RTE EDF Transport (RTE) ;
- les gestionnaires de réseaux de distribution français :
 - o Electricité Réseau Distribution France (ERDF) ;
 - o les associations d'Entreprises Locales de Distribution (ELD) ; (ANROC, ELE, SICAE, UNELEG) ;
- 4 fournisseurs/producteurs :
 - o Direct Energie ;
 - o EDF ;
 - o GDF Suez ;
 - o POWEO.
- 1 autorité organisatrice de la distribution publique d'électricité : SIPPAREC
- 3 consommateurs industriels dont :
 - o MSSA S.A.S. ;
 - o SNPE.
- 3 fournisseurs de services en ingénierie et/ou efficacité énergétique dont :
 - o Cofély ;
 - o SAUR.

2. Synthèse des contributions

2.1. Optionalité du tarif horo-saisonnalisé

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

Douze acteurs se sont exprimés sur le caractère obligatoire de l'option horo-saisonnalisée du tarif de transport.

2.1.1. Les acteurs apparaissent majoritairement en faveur d'un tarif d'utilisation des réseaux publics de transport horo-saisonnalisé obligatoire

Un seul d'entre eux invoque le manque de flexibilité de sa consommation pour s'opposer fermement à ce que l'option base du tarif transport puisse être supprimée.

2.1.2. Toutefois, ils sont partagés concernant les conditions ou les délais de mise en œuvre

Six acteurs (Direct Energie, EDF, GDF Suez, Powéo, SNPE, Cofély) souhaitent, sans condition, que l'option base du tarif transport soit supprimée.

Les autres acteurs conditionnent le caractère obligatoire de l'option horo-saisonnalisée du tarif de transport à des modalités de mise en œuvre de plus ou moins long terme selon les contributeurs.

RTE estime ainsi que, l'option horo-saisonnalisée du tarif HTA doit devenir dans ce cas également obligatoire.

SIPPEREC souhaite que le découpage en postes horo-saisonniers soit le même en transport et en distribution.

MSSA est favorable au caractère obligatoire de l'option horo-saisonnalisée si elle n'augmente pas le niveau du tarif de transport d'une consommation en ruban sur toute l'année.

Les associations d'ELD estiment que le caractère obligatoire de l'option horo-saisonnalisée du tarif de transport discriminerait les ELD entre elles¹ et souhaitent que l'option horo-saisonnalisée du tarif de transport n'ait de caractère obligatoire que pour les clients finals de RTE.

ERDF conditionne le caractère obligatoire de l'option horo-saisonnalisée du tarif de transport au déploiement des compteurs évolués. En effet, l'essentiel des compteurs actuels ne permet pas de traiter les signaux horo-saisonnalisés, rendant impossible une adaptation des consommateurs au signal prix.

Par ailleurs, RTE souligne qu'il devra être tenu compte de l'impact de la création d'une option horo-saisonnalisée du tarif de transport sur le niveau du tarif de distribution.

2.2. Tarif concave ou menu de tarifs binômes

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 ;

¹ Selon les ELD, si le caractère obligatoire de l'option horo-saisonnalisée du tarif de transport s'appliquait à elles, elles paieraient un péage à RTE dépendant de la structure de consommation de leurs clients, alors qu'elles percevraient un tarif de distribution couvrant le péage dû à RTE par ERDF, c'est-à-dire, calculé sur la structure de la consommation des clients d'ERDF.

- 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 ?

Treize acteurs se sont exprimés sur la forme que devrait, selon eux, prendre le tarif horo-saisonnalisé de transport.

Cinq acteurs se sont exprimés sur le nombre de versions de menus de tarifs binômes.

2.2.1. Les acteurs apparaissent majoritairement en faveur d'une option horo-saisonnalisée sous la forme d'un menu de tarifs binômes

Quatre acteurs (les associations d'ELD, ERDF², MSSA et SAUR) souhaitent que le tarif de transport continue à proposer une option base concave. Deux d'entre eux (les associations d'ELD et MSSA) ne se prononcent pas concernant la forme de l'option horo-saisonnalisée du tarif transport. SAUR et ERDF s'expriment en faveur d'une option horo-saisonnalisée du tarif de transport à menu de binômes.

RTE considère qu'aucun choix ne s'impose entre une forme concave et un menu de tarifs binômes, chaque forme présentant des avantages et des inconvénients. Quant au SiPPEREC, il estime disposer d'une information insuffisante pour juger de l'option préférable pour le distributeur ERDF, en tant qu'utilisateur du réseau de transport.

Quatre acteurs (dont Cofély, POWEO et SNPE) choisissent l'option 3, c'est-à-dire une option horo-saisonnalisée à menu de tarifs binômes et une option base à menu de tarifs binômes.

Trois acteurs (Direct Energie, EDF et ERDF²) réaffirment leur préférence pour un tarif horo-saisonnalisé de transport obligatoire en ne choisissant aucune des trois options proposées dans la question 2. Ces trois acteurs s'expriment en faveur d'un tarif horo-saisonnalisé de transport obligatoire à menu de binômes. EDF souhaite qu'une option horo-saisonnalisée du tarif transport soit proposée à tous les niveaux de tension, incluant le niveau HTB 3 (400 kV).

Seul GDF Suez se déclare favorable à un tarif transport horo-saisonnalisé concave, cette forme étant bien connue et présentant l'avantage de ne pas comporter de discontinuités.

2.2.2. Les acteurs apparaissent majoritairement en faveur de trois ou quatre versions

Sans faire de proposition détaillée, les cinq acteurs qui se sont exprimés sur ce sujet (Direct Energie, EDF, les associations d'ELD, SAUR et SNPE) proposent un nombre de trois ou quatre versions.

2.3. Découpage en postes horo-saisonniers

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

Question 5 : Quelles seraient les plages horosaisonnnières appropriées pour les options horo-saisonnalisées 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 ?

Neuf acteurs se sont exprimés sur les critères de découpage horo-saisonnier du tarif de transport.

Quatre acteurs ont proposé un découpage horo-saisonnier du tarif de transport.

² ERDF souhaite que l'horo-saisonnalité du tarif de transport soit optionnelle avant le déploiement des compteurs évolués.

Sept acteurs se sont exprimés sur les évolutions souhaitables à moyen terme en matière de découpage horo-saisonnier du tarif de distribution.

2.3.1. Les acteurs apparaissent majoritairement en faveur d'un découpage horo-saisonnier du tarif de transport reflétant les coûts du réseau de transport

Deux acteurs (Cofély et RTE) prônent une convergence du découpage horo-saisonnier des tarifs de transport, de distribution et des tarifs réglementés de vente (TRV) vers un compromis entre l'horo-saisonnalité des coûts du transport et le découpage horo-saisonnier des tarifs distribution et des TRV actuellement en vigueur.

Cinq acteurs (les associations d'ELD³, ERDF, GDF Suez, SIPPAREC et SNPE) estiment que le découpage horo-saisonnier des tarifs de transport doit refléter l'horo-saisonnalité des coûts du transport. Les associations d'ELD proposent de baser les critères de découpage sur les contraintes de réseau (les congestions).

ERDF prône la meilleure cohérence possible entre les découpages horo-saisonniers des tarifs de transport et de distribution.

Le SIPPAREC estime que la cohérence des découpages horo-saisonniers des tarifs d'acheminement et des tarifs règlementés de vente ne se justifie pas étant donné que (i) la loi NOME prévoit l'extinction des TRV en HTB et que (ii) la majorité des clients du transport ne détient pas de contrat unique.

2.3.2. EDF souhaite à l'inverse que le découpage horo-saisonnier du tarif de transport soit calé sur le découpage horo-saisonnier du tarif HTA actuel

EDF prône un découpage horo-saisonnier du tarif de transport identique au découpage horo-saisonnier du tarif de distribution et des TRV actuellement en vigueur dans l'objectif de :

- conforter et renforcer le signal perçu par le client final ;
- permettre aux GRD de lisser la charge des postes sources ;
- préserver la structure horo-saisonnalisée des offres aux clients finals.

2.3.3. Quatre acteurs ont proposé un découpage horo-saisonnier du tarif de transport

EDF préconise :

- un régime d'heures creuses tel que la définition de la plage « Heures Creuses » transport permette de couvrir la plupart des régimes « Heures Creuses » de nuit du tarif de distribution actuel ;
- la mise en extinction des régimes locaux d'heures creuses méridiennes du tarif BT qui correspondraient à des heures pleines du tarif de transport ;
- une plage « Heures Creuses » du samedi plus importante que la plage « Heures Creuses » d'un jour de semaine ;
- le dimanche en heures creuses ;
- de 4 à 6 heures de pointes réparties sur 2 plages : 7h30-12h et 17h-20h ;
- une saisonnalité été/hiver qui comprendrait 5 mois d'hiver de novembre à mars.

Selon RTE, le découpage HS des tarifs HTA constitue une « assez bonne solution » ; toutefois la performance du signal pourrait être améliorée en apportant les modifications suivantes :

- inclusion du samedi et dimanche dans les plages horaires « heures creuses » ;
- redéfinition de la période hiver en excluant le mois de mars.
- répartition des heures de pointe sur 2 plages : 8h-15h et 18h-21h.

GDF Suez propose que les plages horo-saisonnnières du tarif de transport soient différenciées par région pour refléter les congestions locales (Bretagne, PACA, ...).

³ Les associations d'ELD s'expriment sur des tarifs horo-saisonnalisés de transport qui ne s'appliqueraient qu'aux clients finals de RTE.

POWEO est le seul acteur à proposer de baser les critères de découpage sur ceux des produits échangés sur le marché organisé de gros.

2.3.4. EDF et SIPPAREC se prononcent en faveur d'un tarif HTA obligatoire à moyen terme

EDF (dès août 2011) et le SIPPAREC (à l'horizon TURPE 4, dont l'entrée en vigueur est prévue au 1^{er} août 2013) préconisent de rendre obligatoire l'option horo-saisonnalisée du tarif HTA. En revanche, ces deux acteurs se déclarent en faveur de l'existence à long terme d'un tarif base en BT.

2.3.5. Les gestionnaires de réseaux de distribution et GDF Suez envisagent une évolution du découpage horo-saisonnier du tarif de distribution après le déploiement des compteurs évolués

ERDF envisage une évolution du découpage horo-saisonnier du tarif de distribution intégrant une différenciation géographique lorsque les impacts des nouveaux usages (développement des véhicules électriques, développement de la production d'électricité à partir de sources renouvelables) seront mieux connus.

Les associations d'ELD seraient également favorables à une évolution du découpage horo-saisonnier du tarif de distribution sous condition de cohérence des signaux issus des tarifs de transport, des tarifs de distribution et des TRV.

GDF Suez estime qu'avec le déploiement de Linky un tarif de distribution différencié entre l'été et l'hiver pourrait être étendu aux clients dont la puissance est inférieure à 36 kVA. Les clients consommant peu d'électricité qui disposent donc d'une puissance souscrite inférieure à 6 kVA et pour « lesquels la consommation d'électricité est avant tout fatale » ne devraient pas toutefois supporter des coûts unitaire du TURPE plus élevés du fait de contraintes saisonnières.

2.3.6. Certains acteurs posent la question d'une option « à effacement », d'une revalorisation du timbre d'injection ou de la tarification applicable aux moyens de stockage à grande échelle

Direct Energie, ERDF, POWEO et EDF posent la question de la mise en place d'une option « à effacement » des tarifs de distribution.

Direct Energie et EDF préconisent, au moins dans un premier temps et eu égard aux contraintes techniques des compteurs en fonctionnement, que le signal reproduise celui des options à effacement des tarifs règlementés de vente.

ERDF argue de la faible corrélation entre les plages d'effacement national et les périodes de pointes locales d'utilisation des réseaux pour conditionner la création d'une option « à effacement » des tarifs de distribution au déploiement effectif des compteurs évolués. En effet, la généralisation des compteurs Linky permettra que le signal tarifaire soit géographiquement différencié et calé sur les périodes de pointes locales d'utilisation des réseaux.

Direct Energie souhaite qu'un index « acheminement » des compteurs Linky soit réservé à une éventuelle option « à effacement » des tarifs de distribution dont le signal pourrait viser à maximiser l'effet des offres à effacement proposées par le fournisseur.

GDF Suez estime que le tarif d'acheminement devrait refléter la valeur créée pour les réseaux par les effacements. En revanche, cet acteur n'est pas favorable à la création d'une option à effacement des tarifs d'acheminement qui ne générerait pas de vrais gains pour les réseaux.

Selon ERDF, la structure devrait évoluer vers une meilleure affectation des charges. Cet acteur considère en effet qu'il n'est pas économiquement justifié que les consommateurs payent une part importante des coûts engendrés par les producteurs.

GDF Suez souhaite que la CRE examine, à l'horizon 2013 (TURPE 4) l'impact du tarif d'acheminement sur les nouveaux investissements de stockage d'électricité à grande échelle et la possibilité d'exonération pour les nouveaux actifs STEP (Station de Transfert d'Énergie par Pompage) et CAES (*Compressed Air Energy Storage* – Stockage d'énergie sous forme d'air comprimé).

Concernant le transport, RTE estime qu'une réflexion sur l'opportunité d'une évolution du timbre d'injection doit être engagée au niveau national mais également sur le plan européen.

3. Mise en œuvre progressive de l'horosaisonnalité

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'horosaisonnalité 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'horosaisonnalité ?

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'horosaisonnalité 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'horosaisonnalité ?

Sept acteurs se sont exprimés sur la progressivité de l'évolution structurelle et sur l'acceptabilité des hausses de facture dues à l'évolution de l'horosaisonnalité du tarif de transport.

3.1.1. Les acteurs apparaissent majoritairement défavorables à la progressivité de l'évolution structurelle du tarif de transport

Trois acteurs (Direct Energie, EDF et POWEO) sont défavorables à une mise en place progressive de l'évolution structurelle du tarif de transport. Ces acteurs souhaitent que l'option horosaisonnalisée du tarif transport soit rendue immédiatement obligatoire pour un effet incitatif à la maîtrise de la consommation plus fort et plus rapide.

Direct Energie propose que la hausse des charges des gestionnaires de réseau de distribution, soit au moins partiellement compensée par une hausse du timbre d'injection afin de limiter la hausse du tarif de soutirage et donc le ciseau tarifaire.

3.1.2. ERDF souhaite à l'inverse que le niveau de péage dû à RTE ne soit pas impacté avant le déploiement des compteurs évolués Linky

ERDF est favorable à une progressivité qui pourrait permettre que le niveau de péage dû à RTE ne soit pas impacté avant le déploiement des compteurs évolués Linky.

3.1.3. Powéo et SIPPAREC contestent l'impact à la hausse de l'horosaisonnalité sur les factures

Deux acteurs (POWEO et SIPPAREC) estiment qu'aucun utilisateur du réseau de transport ne devrait voir sa facture augmenter avec l'introduction d'une option horosaisonnalisée du tarif de transport.

3.1.4. GDF Suez estime que les évolutions ne peuvent être que progressives pour permettre les adaptations des consommateurs et des opérateurs

Pour autant, GDF Suez souhaite que les évolutions soient engagées de manière résolue et sur des délais réduits.

Cet acteur estime que la hausse du tarif de distribution doit être intégralement répercutée dans les tarifs réglementés de vente, sans pouvoir dépasser un « maximum acceptable par les clients ». A ce titre, GDF Suez indique que si la mise en place d'une horosaisonnalité du tarif de transport était trop pénalisante pour la distribution, il pourrait être nécessaire de s'interroger sur sa pertinence.