

REPONSE D'ENGIE

CONSULTATION IFA2 INTERCONNEXION

ENGIE apprécie de pouvoir donner son avis sur l'intérêt et les paramètres de régulation incitative d'une future interconnexion entre la France et l'Angleterre. Il est en effet primordial que tous les acteurs concernés par une telle décision puissent s'exprimer avant qu'une décision finale ne soit prise.

ENGIE souhaite souligner la fragilité des hypothèses sur lesquelles est fondé l'intérêt économique de cet investissement. En effet, celui-ci repose essentiellement sur l'écart de prix actuel entre les deux marchés (continent et UK), conséquence directe d'un différentiel de cadre réglementaire comportant une taxe carbone et de revenus escomptés dans le mécanisme de capacité anglais.

La visibilité à long terme de ces deux éléments (surtout au vu du « Clean Energy for All European » package) n'étant pas claire, il semble très imprudent de prendre aujourd'hui une décision d'investissement sur des hypothèses aussi incertaines.

Par ailleurs, les objectifs de taux d'interconnexion fixés par l'union Européenne entre ses membres doivent être également interprétés à l'aune de la volonté actuelle de la Grande Bretagne de sortir de l'Union et de négocier un accord aux termes aujourd'hui totalement inconnus.

Question 1 : Avez-vous des remarques sur le montant des dépenses d'investissement envisagé pour le projet ?

Les coûts d'investissements forment la base de la régulation envisagée ; au-delà de la bonne gestion des appels d'offres et de leur mise en œuvre, le choix de la solution technique à l'origine de ces investissements devrait être évalué par plusieurs bureaux d'étude choisis par appel d'offres.

Question 2 : Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant les coûts d'exploitation et de maintenance ?

RAS

Question 3 : Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant l'estimation du coût des pertes engendrées par l'interconnexion IFA 2 ?

Le calcul des pertes sur les différents réseaux est particulièrement sensible aux hypothèses. Les évolutions côté britannique sont très incertaines compte tenu des stratégies évolutives en matière de renouvelable, d'avenir du charbon et d'allocation de coûts de transport/distribution sur la production répartie.

L'analyse de la CRE est donc prudente et appropriée.

Question 4 : Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant les capacités de référence retenues en 2020 et 2030 en l'absence du projet IFA 2 ?

RAS

Question 5 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur le fait que le projet IFA 2 apporte un bénéfice net positif au périmètre de l'Europe des 28 ?

Comme mentionné dans notre introduction, ENGIE est sceptique quant à l'intérêt de cette nouvelle interconnexion entre la France et l'Angleterre dans la mesure où le bénéfice escompté repose d'une part sur des hypothèses d'écarts de prix entre ces deux zones, essentiellement dus au contexte réglementaire, à savoir une « taxe carbone » au Royaume-Uni et d'autre part, sur des hypothèses de rémunération dans le mécanisme de capacité anglais qui nous semblent optimistes. En effet, les prix de capacité retenus sont nettement supérieurs à ceux obtenus au cours des enchères passées.

De la même façon, les différences de prix de marché observées à ce jour semblent difficiles à réconcilier avec les écarts de prix marginaux affichés dans le TYNDP 2016 dès lors que l'impact du « carbon floor » anglais est neutralisé. Il semble imprudent de maintenir cette hypothèse forte en l'absence de visibilité sur cette mesure à long terme, puisque l'avenir du « carbon floor » après 2021 est toujours en débat.

Enfin, les bénéfices d'une interconnexion sont principalement dus aux écarts structurels des parcs de production. Or, le Royaume-Uni et la France s'orientent vers le même type de parc conjuguant renouvelables, nucléaire et gaz, seul l'hydraulique française étant très différenciant. Du fait de la proximité géographique des pays, les régimes météo ne peuvent être très décorrélés, réduisant d'autant le potentiel d'écart de prix. ENGIE souhaite que le détail du bénéfice global soit explicité par période de l'année et type de produit Peak / Base load.

Question 6 : Partagez-vous l'analyse préliminaire de la CRE sur l'intérêt économique du projet compte tenu du résultat du référendum britannique ?

Le Royaume-Uni, qui possède un faible taux d'interconnexion, est naturellement le principal bénéficiaire d'une augmentation des interconnexions alors que le continent n'a qu'un faible bénéfice potentiel.

Question 7 : Partagez-vous la position de la CRE sur les risques que le résultat du référendum britannique fait porter au projet IFA 2 ?

L'impact du Brexit sur le secteur de l'énergie, et sur la viabilité des futures interconnexions entre le Royaume-Uni et l'Europe en particulier, est très difficile à évaluer. Au-delà des risques mentionnés, les choix de politique énergétique du Royaume-Uni deviennent bien plus incertains et les stratégies européennes, ainsi que leur déclinaison dans le TYNDP, ne sont plus forcément des cibles pertinentes.

Question 8 : Avez-vous des commentaires concernant les éléments présentés ci-dessus concernant le partage des risques retenu par RTE et son partenaire pour le projet IFA 2, à la suite du résultat du référendum britannique ?

RAS

Question 9 : Dans le contexte d'incertitude quant aux conséquences du référendum britannique, êtes-vous favorable à ce que le cadre de régulation du TURPE s'applique ? Ou bien estimez-vous justifié de renforcer le cadre de régulation incitative pour rééquilibrer le partage des risques entre RTE et les utilisateurs ?

Pour ENGIE, il est important que la CRE encadre les futurs projets d'interconnexions de manière à conditionner leur réalisation à de réelles perspectives d'accroissement du bien-être commun (common welfare).

Avant même le développement de nouvelles interconnexions, la priorité devrait être d'optimiser au maximum l'utilisation des interconnexions existantes qui reste aujourd'hui à un faible niveau (cf. ACER monitoring report), grâce à la mise en œuvre d'une méthode de gestion des congestions appropriée (cf. recommandation de l'ACER sur les calculs de capacités).

Dans le cas spécifique d'une future interconnexion entre la France et l'Angleterre, un élément supplémentaire à prendre en considération est le fait que les interconnexions sont dispensées du paiement de la taxe carbone (étant donné la difficulté de quantifier le contenu carbone des imports). Tant que les interconnexions bénéficieront d'un régime favorable par rapport aux opérateurs d'unités de production, le level playing field entre les différents acteurs restera insuffisant.

Le contexte d'incertitude ne justifie pas de traitement privilégié de RTE vis-à-vis des investissements concurrents. Ceux-ci requièrent au contraire une régulation transcrivant au plus proche les risques encourus par ces concurrents. La régulation doit être la plus incitative possible et exposer au risque de bénéfice réel, basé sur les écarts de prix et non les flux.

Question 10 : Si vous êtes favorable au renforcement du cadre de régulation incitative pour le projet IFA2, la structure du mécanisme incitatif envisagé dans ce cas vous semble-t-elle pertinente ?

La structure appelle 2 remarques :

- Le niveau de référence des investissements doit être fixé de manière contradictoire (cf. Q1)
- L'incitation doit être fondée sur les écarts de prix et non pas sur les flux puisque le critère de décision repose sur la valeur économique ex ante. Notons, qu'un investisseur privé serait exposé au prix et non au flux.

Question 11 : Les niveaux des variantes envisagées vous semblent-ils appropriés ? Quelle variante privilégiez-vous ?

Les niveaux d'incitation devraient être a minima comparables à ceux du UK : un investissement inutile doit conduire à la perte maximale, c'est-à-dire celle de l'investissement.