

# CO-ENTREPRISE DE TRANSPORT D'ELECTRICITE

Société Anonyme au capital de 2 700 009 247,50 euros

Siège social : 4 rue Floréal 75017 Paris

529 313 652 RCS PARIS

---

Le 17 avril 2020,

## ***Réponse de CTE à la Consultation publique n°2020-005 du 5 mars 2020***

### ***relative au schéma décennal de développement du réseau de transport de RTE élaboré en 2019***

\*\*\*

La Coentreprise de Transport d'Electricité (CTE) remercie la Commission de Régulation de l'Energie (CRE) de consulter les acteurs de marché sur le Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR) publié par le gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE) en septembre 2019. Elle partage l'analyse de la CRE concernant les investissements de RTE, qui doivent répondre en permanence à trois objectifs stratégiques avec un haut niveau d'ambition :

- le coût et l'impact sur la facture des utilisateurs du réseau,
- la sécurité d'approvisionnement, la qualité, et la sécurité des biens et des personnes,
- l'impact environnemental.

CTE en tant que maison-mère salue l'effort de RTE dans l'élaboration de ce document de grande qualité, qui repose sur une analyse de l'économie du système dans son ensemble et sur la recherche d'un optimum global. La trajectoire d'investissements projetés, particulièrement dynamique, est de nature à avoir des impacts internes (impact opérationnel sur les équipes et les fournisseurs de RTE, et sur la capacité de financement et la dette de RTE...), et externes (impact sur les consommateurs, les producteurs...), qui devraient conduire à préciser le modèle économique de long-terme.

CTE observe que dans tous les scénarios, les investissements sont appelés à augmenter par rapport aux moyennes annuelles de ces dernières années, sous l'effet de l'accompagnement de la transition énergétique, du développement de l'éolien off-shore et d'ici une dizaine d'années, du besoin de renouvellement du réseau construit initialement pour accompagner le développement du parc nucléaire. Les paramètres moteurs des investissements évoluent et les volumes prévisionnels d'investissements augmentent en lien avec le nécessaire rôle du réseau dans la transition énergétique et la mise en œuvre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

L'actionnaire CTE partage l'avis que les réseaux ont un rôle majeur à jouer pour la bonne mise en œuvre de la transition énergétique, dans le cadre que les Pouvoirs Publics ont fixé au travers de la PPE. Pour autant, le projet présenté par RTE constitue une rupture avec la pente des investissements décidée jusqu'ici. Par ailleurs, CTE observe que certains des investissements projetés sont novateurs, en particulier ceux concernant les raccordements éolien offshore, au regard de ceux effectués jusqu'ici. Les risques correspondants –technologiques, opérationnels, financiers notamment- sont donc en augmentation et leur maîtrise devra être assurée, en veillant à préserver les grands équilibres économiques et financiers de RTE.

CTE souhaite souligner que les travaux concernant le TURPE 6 devront être mis en perspective avec le SDDR une fois finalisé. CTE souhaite rappeler son attachement à un ratio d'endettement voisin de 60%, qui conditionne le financement des investissements dans la construction tarifaire et la mise en œuvre du projet industriel de l'entreprise.

<b>Question 1 - Pensez-vous que des améliorations devraient encore être apportées au processus de concertation mis en œuvre par RTE ?</b>
---

CTE a noté le montant significatif des investissements associé au SDDR (environ 33 milliards d'euros sur les 15 prochaines années, intégrant d'ores et déjà un effort d'optimisation de 7 milliards d'euros).

Le processus de concertation mis en œuvre par RTE conduit à examiner des hypothèses et des scénarios, mais cela ne couvre pas toute la problématique. Il resterait à vérifier l'acceptabilité financière pour les différents utilisateurs et l'impact de l'ensemble des projets sur les modalités de financement.

La CRE estime dans sa consultation, qui intervient 6 mois après la présentation du SDDR par RTE, que la hausse du TURPE HTB représentera une augmentation de 30 € pour un ménage moyen ayant une facture annuelle d'environ 750 € à l'horizon 2035. Il serait souhaitable que le dossier initial du SDDR présenté par RTE contienne des éléments de marketing stratégique pour connaître la perception du lien par les utilisateurs du réseau entre les trois objectifs précités (coût/sécurité-qualité/environnement), c'est-à-dire une analyse d'acceptabilité tarifaire.

Par ailleurs, le dossier initial du SDDR présenté par RTE pourrait également contenir des éléments relatifs au financement. La CRE dans sa consultation indique sans plus de détails que ce niveau d'investissements pourrait poser à moyen terme la question des modalités de son financement. Un risque de dérive significative sur l'endettement de RTE, et donc sur le niveau des tarifs futurs, existe dans le cas où l'analyse de l'acceptabilité tarifaire par les clients révélerait qu'ils souhaitent un haut niveau de sécurité-qualité et un faible impact sur l'environnement pour un coût minimal à court terme.

De plus, il serait utile que la vision du SDDR soit complétée par une expression sur les risques et actions de maîtrise concernant les compétences techniques et les ressources industrielles à répondre aux projets du SDDR de RTE.

Ainsi, CTE considère qu'il est indispensable que RTE mène ce type d'analyses dès les phases initiales du processus de consultation du SDDR, de façon à pouvoir disposer dès ce stade d'une vision complète permettant d'apprécier les opportunités et les risques de la trajectoire proposée.

<b>Question 2 - Avez-vous des remarques s'agissant des scénarios retenus et des hypothèses associées ?</b>
--

CTE n'a pas de remarques en tant que maison-mère sur les scénarios et les hypothèses retenues.

**Question 3 - Partagez-vous l'analyse de la CRE sur la cohérence globale du TYNDP et du SDDR ?**  
**Question 4 - La comparaison par RTE des hypothèses prises dans les scénarios des plans européen et français est-elle suffisamment claire ?**

CTE observe que le plan décennal européen et le plan décennal français sont deux exercices qui peuvent se nourrir mutuellement par itérations successives au fur et à mesure de leurs différentes mises à jour, et fournir des éclairages nouveaux, en particulier sur les interconnexions, à intervalles réguliers.

La France étant un pays avec de multiples frontières, la question du subventionnement des interconnexions est un point essentiel pour CTE en tant que maison-mère. L'inscription des projets d'interconnexion dans le TYNDP et leur identification comme projets d'intérêt commun (PIC) est une condition nécessaire d'obtention de subventions européennes. Il est ainsi essentiel qu'en lien avec les montants d'interconnexions annoncés dans le SDDR, la question de leur financement soit abordée. L'ambition de doublement des capacités actuelles d'échanges aux frontières françaises est estimée dans la consultation de la CRE pour les 15 prochaines années à une fourchette entre 100 et 250 M€ de dépenses annuelles nettes de subventions européennes, ce qui semble peu précis.

Par ailleurs, concernant les projets d'interconnexions, CTE souhaite souligner le fait que les schémas contractuels (à négocier), d'assurance et de risque sont très différents de ceux que le gestionnaire de réseau connaît habituellement sur son territoire naturel. Le SDDR devrait donc insister sur les spécificités de ces projets, qui peuvent laisser à la charge de RTE, et in fine des utilisateurs du réseau payant le TURPE, ou de l'actionnaire, des risques conséquents.

**Question 5 - Etes-vous favorable, comme la CRE, à la stratégie proposée par RTE de dimensionnement optimal du réseau avec un recours occasionnel aux limitations de production renouvelable ?**

CTE relève que la CRE indique que la mise en œuvre du dimensionnement optimal entraînera des coûts de congestion accrus, de l'ordre de 600 M€ sur l'ensemble de la période selon RTE, soit environ 40 M€ par an. Pour la période TURPE 5, la moyenne des coûts de congestions nationales retenus pour les 4 années 2017-2020 était de 15 M€, et les coûts de congestion supplémentaires par rapport à cette trajectoire prévisionnelle ne sont pas couverts par le mécanisme du compte de régularisation des charges et des produits (CRCP).

CTE en tant que maison-mère est favorable à la stratégie proposée de dimensionnement optimal du réseau sous réserve que les coûts de congestion supplémentaires qui en découlent soient couverts par le tarif dans leur intégralité, c'est-à-dire à bon niveau en prévisionnel avec un ajustement au réel ex post, de manière à ne pas impacter, par construction, le niveau de rémunération nominal de l'actionnaire.

Enfin, CTE souhaite également souligner que la transition énergétique et l'atteinte des objectifs fixés par le projet de PPE nécessiteront des investissements significatifs dans les réseaux. Cependant, les coûts de réseaux et les coûts de résolution des congestions dans l'hypothèse d'un dimensionnement optimal du réseau estimés par RTE seraient relativement modestes comparativement aux pays voisins. A titre de comparaison, en Allemagne, les coûts de développement sont estimés à 61 Mds€ pour la période 2020-2030, ce qui est trois fois plus élevés que ceux estimés par RTE (20 Mds€ sur 10 ans) et les coûts de résolution des congestions s'élèvent actuellement à 1 Mds€/an.

**Question 6 - Que pensez-vous de la proposition de la CRE de rendre systématique l'étude de l'ensemble des flexibilités y compris le stockage pour tous les projets de RTE ?**

**Question 7 - Partagez-vous l'analyse de la CRE sur (i) la nécessité de construire le cadre contractuel visant à permettre aux actifs de stockage de répondre aux besoins de réseau et (ii) la nécessité de publier les contraintes de réseau actuelles et estimées à moyen terme afin de transmettre des signaux économiques pertinents pour le développement de flexibilités là où elles sont les plus utiles ?**

CTE est favorable à l'étude de telles solutions dès lors qu'elles répondent avec efficacité aux trois objectifs cités en introduction (coût, sécurité-qualité, empreinte environnementale). Par conséquent, le cadre contractuel, qui détermine le coût et le risque laissé à la charge de RTE et in fine des utilisateurs du réseau payant le TURPE, devrait être précisé, et la publication des contraintes de réseau permet de susciter l'émergence de solutions là où elles sont le plus utiles.

**Question 8 - En l'absence de mesures correctives, partagez-vous la position préliminaire de la CRE selon laquelle la valeur tutélaire du carbone ne doit être utilisée par RTE que pour les émissions hors EU-ETS ?**

CTE rappelle que RTE se doit de mettre en œuvre les politiques publiques de long terme et doit fonder sa planification du réseau, en particulier ses décisions de renforcement, sur les objectifs et les trajectoires définies par la politique énergie-climat (notamment exprimés dans PPE et SNBC). CTE considère ainsi que la prise en compte de la valeur tutélaire du CO2 permet de répondre aux objectifs publics de réduction des émissions ; cette valeur permet en outre de pallier l'absence de signal de marché du CO2 sur les horizons de long terme qui sont ceux du réseau.

**Question 9 - Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle le recours à la technologie souterraine sur le réseau HTB1 doit être systématique dans certaines zones prioritaires identifiées dans le contrat de service public de RTE et analysé au cas par cas dans les autres cas ?**

CTE est favorable au recours à la mise en souterrain dès lors qu'il répond avec efficacité aux trois objectifs cités en introduction (coût, sécurité-qualité, empreinte environnementale), tout en laissant la place, chaque fois que nécessaire, aux mises en souterrain d'initiative locale (MESIL), avec participation au financement en fonction de l'âge de la ligne aérienne remplacée. Cette manière de procéder serait de nature à renforcer la relation de RTE avec les collectivités territoriales, dans le cadre de l'exercice de ses missions et en répondant encore davantage aux attentes des collectivités concernées. Il conviendrait d'examiner si l'acceptabilité tarifaire pour les utilisateurs quant à la mise en souterrain diffère de celle pour d'autres bénéfices collectifs.

**Question 10 - Etes-vous, comme la CRE, favorable à la prise en compte de l'état patrimonial du réseau et de son utilisation dans la stratégie de renouvellement ?**

**Question 11 - Par ailleurs, êtes-vous d'accord avec l'analyse préliminaire de la CRE sur les trois plans de renouvellement « corrosion », « PSEM » et « zéro-phyto » ?**

CTE souhaite inscrire sa réponse dans le respect du cadre juridique relatif à l'indépendance de gestion de RTE. Il semble cependant de bon sens et de bonne économie que les politiques de gestion des actifs existants visent systématiquement l'efficacité et répondent de la meilleure manière possible aux trois objectifs rappelés en introduction : maîtrise du coût, limitation de l'impact sur l'environnement, et

renforcement de la qualité et de la sécurité. Ces analyses sont menées par RTE en toute indépendance, sous le contrôle de la CRE.

**Question 12 - Partagez-vous l'approche de la CRE quant à la stratégie de numérisation du réseau envisagée par RTE ?**

CTE partage l'approche de la CRE consistant à examiner les projets de numérisation du réseau sur la base d'analyses technico-économiques. CTE recommande de plus d'attacher une importance toute particulière aux aspects relatifs à la cyber-sécurité.

**Question 13 - Etes-vous, à l'instar de la CRE, favorable à cette approche séquencée des projets d'interconnexion et aux priorités données aux différents projets ?**

CTE partage l'approche séquencée des projets d'interconnexions et la nécessité d'effectuer une priorisation des projets, et souligne la nécessité de rester prudent pour les projets présentant de fortes incertitudes et qui sont généralement dépendants des capacités du tissu industriel, afin d'éviter les coûts échoués. Ces projets sont néanmoins pertinents économiquement et évalués dans ce sens. Dans cet esprit, le SDDR aurait pu, dès sa version initiale, aller plus loin dans sa démarche d'optimisation-priorisation des différents projets envisagés, avec des propositions de séquençement des dépenses, si cela est pertinent au vu des analyses socio-économiques et des coûts et bénéfices collectifs. Concernant les interconnexions, CTE souhaite souligner l'accroissement du risque en lien avec des schémas contractuels nouveaux, qui doit s'accompagner d'une couverture des risques et d'une rémunération adaptées.

**Question 14 - Etes-vous favorable, comme la CRE, aux principes d'anticipation des études et démarches administratives et de surdimensionnement des ouvrages à créer, afin d'anticiper les besoins de raccordement au-delà des S3RENr en cours, financés par les producteurs, dans le cadre des travaux liés aux S3RENr ?**

CTE est favorable aux solutions qui permettent le déploiement le plus rationnel possible du réseau de transport compte tenu des incertitudes.

**Question 15 - Etes-vous favorable, comme la CRE, à une planification par l'État du développement et de la localisation des éoliennes en mer, et aux mesures d'optimisation des coûts identifiées par RTE ?**

CTE est favorable aux solutions qui permettent le déploiement le plus rationnel possible, sur les plans industriels, économique et environnemental notamment, du raccordement des éoliennes en mer. Il s'agit en effet d'un domaine nouveau pour le réseau de transport, avec des risques comparativement plus élevés que pour le réseau terrestre. Par conséquent, il semble utile de pouvoir disposer de la plus grande visibilité quant aux différents projets, afin d'optimiser le coût, la qualité et l'empreinte environnementale du raccordement.

**Question 16 - Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle la mise en place de signaux de localisation plus fins serait pertinente pour inciter les producteurs à mieux prendre en compte les coûts du réseau dans leurs décisions et, ainsi, pour minimiser les coûts globaux du système électrique ? Quelle typologie de signaux serait à même d'orienter plus efficacement l'équilibre global coûts de production / coûts de réseaux (maille, investissement/fonctionnement, etc.) ?**

CTE est favorable aux solutions qui permettent l'optimisation du déploiement du réseau et l'atteinte des trois objectifs suivants : minimisation du coût, minimisation de l'impact environnemental, maximisation de la sécurité et de la qualité, dans un contexte incertain, changeant et complexe.

**Question 17 - Avez-vous toute autre remarque à faire concernant le SDDR 2019 présenté par RTE ?**

CTE souhaite formuler les remarques suivantes concernant le SDDR :

- Le SDDR pourrait intégrer dès sa version initiale des évaluations économique-financières plus abouties (impact sur l'endettement, sur les tarifs...), en amont de sa publication.
- Un tel programme d'investissements présente un niveau de risque industriel d'ensemble significativement plus élevé que la trajectoire suivie jusqu'à aujourd'hui, cela devra se traduire dans le niveau du coût moyen pondéré du capital (CMPC) accordé par la régulation dès la prochaine période tarifaire.