



Composante de soutirage des prochains tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité « TURPE 6 »

Date de la contribution : 15/06/2020

SNCF Réseau en tant qu'entreprise Gestionnaire de l'Infrastructure (GI) du Réseau Ferré National (RFN) et garante de l'équité entre toutes les Entreprises Ferroviaires (EF) est particulièrement concernée par la politique énergétique nationale et les enjeux de Développement Durable.

Elle a déjà contribué aux concertations menées par la CRE sur les versions antérieures du TURPE. À ce titre, SNCF Réseau apprécie de pouvoir répondre aux consultations de la CRE concernant cette tarification, qui a un impact important sur les charges imputables aux EF au titre du transport d'électricité relative à la traction électrique.

Les conséquences économiques d'une évolution tarifaire doivent être prises en considération pour veiller au maintien de l'intérêt des acteurs économiques Français et étrangers en faveur du transport ferroviaire sur le territoire, vecteur de la transition énergétique.

Question 1 : Êtes-vous favorable aux principes identifiés par la CRE pour élaborer la structure du TURPE 6 ?

Oui SNCF Réseau est favorable à la construction d'un tarif qui respecte les principes fondamentaux d'une tarification juste et équitable. Toutefois, la volonté d'adapter le nouveau tarif au vu de la transformation des modes d'utilisation du réseau, et de favoriser les consommateurs qui pourront adopter de nouveaux comportements pour tirer tous les bénéfices du nouveau tarif, ne donne pas un signal positif au secteur du transport ferroviaire électrique.

En effet, le secteur ferroviaire n'a pas cette facilité à transformer rapidement son outil de production pour constituer une source de flexibilité pour le système électrique en s'appuyant sur les innovations autour de l'exploitation des batteries de stockage dans les installations fixes et/ou dans les trains ou bien sur un développement massif de l'autoconsommation. Par nature, les activités du ferroviaire qui utilisent la traction électrique pourront bénéficier de ces évolutions technologiques à plus ou moins long terme en matière de réduction des consommations et de soutien du réseau au niveau national.

Pour opérer cette transformation SNCF Réseau doit intégrer ces nouvelles technologies dans un contexte économique contraint, avec des enjeux de modernisation du réseau ferré tournés en priorité vers l'amélioration de l'exploitation de la capacité du réseau ferré. Avec cette réalité industrielle, le développement à court terme de nos capacités à adapter notre comportement vis-à-vis de la sollicitation du réseau électrique avec ces nouvelles technologies, n'est pas en phase avec la proposition d'évolution de la structure des tarifs à l'échéance du TURPE6.

Le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises est le premier consommateur en France d'électricité industrielle essentielle à ses missions de service public, qui sont d'offrir une mobilité à tous ses clients au moment où ils en ont besoin ce qui entraîne des consommations de pointe ni choisies ni sujettes à alternatives.

Le transport ferroviaire se présente comme un atout majeur pour la décarbonation du secteur des transports dans son ensemble et est essentiel pour atteindre la neutralité carbone en 2050, comme la Loi Energie-Climat le prévoit. Au niveau national, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et la Programmation Pluriannuelle de

L'Energie (PPE) ont pour ambition de développer le transport ferroviaire, de favoriser le report modal des modes les plus émetteurs de CO₂eq vers les modes les plus vertueux. Cette dernière prévoit en effet une augmentation de 3 points de la part modale du transport collectif parallèlement à une baisse de 5 points du transport routier de voyageurs entre 2015 et 2028, une augmentation du transport ferroviaire longue distance de 20% et une stabilisation de la part modale du fret ferroviaire durant la même période.

Dans ce contexte, la facture énergétique des Entreprises ferroviaires (SNCF et Entreprises Ferroviaires Alternatives) est un levier majeur de compétitivité vis-à-vis de ses concurrents intermodaux. Elle représente dans leurs modèles économiques, un poste de coût avec un impact fort sur leur capacité à attirer de nouveaux clients vers le train plutôt que vers la voiture individuelle, le transport routier ou l'avion.

Question 2 : Êtes-vous favorable aux évolutions de méthodologie envisagées par la CRE pour déterminer la composante de soutirage ?

Le réseau électrifié de SNCF Réseau avec ses 15000 kms de lignes électrifiées est largement déployé sur l'ensemble du territoire et irrigue toutes les régions de France. L'électrification de ces lignes est assurée par 560 sous-stations, réparties sur le réseau ferré électrifié et raccordées aux réseaux électriques HT. Leur déploiement a largement contribué au développement et au maillage du réseau de transport d'électricité depuis des décennies.

De ce fait, la répercussion du coût marginal qui s'appliquerait au transport ferroviaire en tant que consommateurs pendant les heures de pointe est vue par SNCF Réseau comme une nouvelle contribution au développement du réseau de transport d'électricité. Cette nouvelle méthode qui se veut incitative à l'adoption d'un meilleur comportement vis-à-vis de la sollicitation du réseau, pénalisera le transport ferroviaire dont l'offre commerciale est construite sur la base des besoins sociétaux avec une capacité limitée à moduler les horaires de déplacements dans les transports de proximité et de longue distance pour réduire sa consommation aux heures de pointe.

SNCF Réseau souligne que cette capacité de modulation des puissances appelées pendant les périodes de pointe est complètement à la portée des nouvelles infrastructures de recharge des véhicules électriques. Aussi, dans l'environnement concurrentiel des transports, cette possibilité valorisée par la méthode du coût marginal donne un avantage économique au développement du secteur de l'automobile avec l'émergence des véhicules électriques, en concurrence directe avec le transport ferroviaire, promoteur et utilisateur de la traction électrique pour le transport de voyageurs et de marchandises depuis plusieurs décennies.

En outre, les sous-stations sont raccordées à plusieurs dizaines voire des centaines de poches du réseau en HTB1 et HTB2, SNCF Réseau voit dans l'allocation des coûts marginaux propre à chaque poche électrique, une augmentation du niveau de complexité et une difficulté de compréhension des tarifs, en contradiction avec les objectifs de lisibilité des tarifs.

Dans le cadre de cette consultation pour l'évolution des tarifs d'acheminement de l'électricité, SNCF Réseau pense que le transport ferroviaire, mode de déplacement vertueux du point de vue de l'efficacité énergétique et du respect de l'environnement, mais aussi le secteur des transports le plus électrifié devrait être regardé comme un acteur au cœur des enjeux de la transition écologique et énergétique, et pas seulement comme un utilisateur du réseau de transport d'électricité défavorisé par son profil de consommation avec des demandes de puissance aux heures de pointe.

SNCF Réseau rappelle que lors des précédentes consultations, le secteur ferroviaire a toujours défendu la prise en considération de la spécificité du ferroviaire (charge mobile), en montrant que le taux d'utilisation mesuré à chaque sous-station ferroviaire ne reflète pas correctement la contribution du système ferroviaire aux coûts d'infrastructure. Nous confirmons de nouveau que la somme des puissances souscrites est approximativement égale à deux fois la puissance maximale appelée à la pointe par le réseau ferroviaire. Nous estimons que la base



de la tarification appliquée au système ferroviaire devrait plutôt tenir compte de la puissance soutirée au moment de la pointe plutôt que de la somme des puissances souscrites.

SNCF Réseau n'est pas favorable aux évolutions de méthodologie envisagées par la CRE pour la détermination de la composante de soutirage.

Question 3 : Êtes-vous favorable à l'évolution des grilles HTB ?

Défavorable

Commentaire :

SNCF Réseau ne peut pas être favorable à cette évolution des grilles pour laquelle la CRE affiche dans la consultation publique une augmentation effective de la facture au transport ferroviaire de + 4,6%.

A partir des éléments fournis dans la consultation, SNCF Réseau a procédé à quelques simulations pour vérifier cette évolution et nos premières estimations sur la base des nouveaux coefficients, montrent une augmentation globale sur la facture d'acheminement aux sous-stations raccordées en HTB1 et HTB2 (500 sous-stations environ), supérieure aux évolutions de facture HTB envisagées par la CRE.

En 1^{ère} approche, l'évolution des durées d'utilisation est plutôt favorable à une migration d'un certain nombre de sous-stations de CU vers MU afin de limiter les effets de l'augmentation du tarif en CU. En revanche, l'évolution des tarifs de la part énergie en MU et l'augmentation de la part puissance en CU conduit à une augmentation globale des coûts de transport (CU + MU).

Ces premiers résultats n'envoient pas de bons signaux sur la compétitivité du secteur ferroviaire en matière de coûts complets pour l'accès au réseau ferré.

Question 4 : Êtes-vous favorable à l'évolution des grilles HTA et BT > 36 kVA ?

Défavorable

Commentaire :

A partir des éléments fournis dans la consultation, SNCF Réseau a procédé à quelques simulations pour vérifier cette évolution et nos premières estimations sur la base des nouveaux coefficients, montrent une légère augmentation globale sur la facture d'acheminement aux sous-stations raccordées en HTA (50 sous-stations environ).

En 1^{ère} approche, l'évolution des durées d'utilisation est plutôt favorable à une migration d'un certain nombre de sous-stations de CU vers MU afin de limiter les effets de l'augmentation du tarif en CU. De même, la baisse de la part énergie sur les heures d'été est plutôt favorable.

Néanmoins, la majorité des sous-stations raccordées en HTA sont en version tarifaire CU qui est plus pénalisée. Ainsi au vu des évolutions de factures présentées, il y aura une augmentation globale de la facture de l'acheminement d'électricité.

Ces premiers résultats n'envoient pas de bons signaux sur la compétitivité du secteur ferroviaire en matière de coûts complets pour l'accès au réseau ferré.



Question 5 : Êtes-vous favorable au maintien de l'option HTA à pointe mobile ?

Ni favorable, ni défavorable

Commentaire :

| Option non applicable sur le réseau ferré électrifié

Question 6 : Êtes-vous favorable aux modalités et au calendrier de mise en oeuvre de la généralisation des options à 4 plages temporelles envisagés par la CRE ?

| Pas d'observations

Question 7 : Êtes-vous favorable à l'évolution des grilles BT ≤ 36 kVA ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 8 : Êtes-vous favorable au maintien en 2024 d'options dérogatoires (base et heures pleines / heures creuses) uniquement accessibles aux consommateurs non équipés de compteurs évolués, selon les modalités proposées par la CRE ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 9 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur la nécessité de faire supporter le surcoût généré par la relève à pied résiduelle aux consommateurs qui, de leur fait, ne disposent pas de Linky ?

| Pas d'observations

Question 10 : Êtes-vous favorable à l'adaptation du positionnement des heures creuses afin de prendre en compte les contraintes locales sur les réseaux dans le respect du principe de péréquation ?

Ni favorable, ni défavorable

Commentaire :

| L'exploitation des sous-stations de SNCF Réseau à l'échelle nationale ne se prête pas à cette disposition plutôt adaptée à l'échelon local

Question 11 : Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle l'introduction de dénivelés de puissance souscrite en basse tension ≤ 36 kVA ne constitue pas une évolution à prioriser pour TURPE 6 ?

| Pas d'observations

Question 12 : Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle la règle imposant de souscrire une formule tarifaire d'acheminement pour 12 mois consécutifs, même en cas de changement de fournisseur, doit être maintenue en l'état tant que des options saisonnalisées cohabitent avec des options non saisonnalisées ?



Pas 'observations

Question 13 : Avez-vous des remarques relatives aux dispositions tarifaires en vigueur relatives à l'autoconsommation, en particulier concernant la composante de soutirage optionnelle pour les participants à des opérations d'autoconsommation collective ?

Pas d'observations