

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

Date de la contribution : 15/06/2020

SNCF Voyageurs remercie la Commission de Régulation de l'Énergie pour la qualité de la présente consultation et apprécie de pouvoir y répondre, la tarification du TURPE ayant un impact important sur ses charges.

SNCF Voyageurs concourt à la vie économique de la France et lui apporte une part significative de solutions répondant aux défis climatiques et environnementaux actuels et futurs.

A ce titre, elle est attentive à tout ce qui contribue à sa compétitivité. En tant que consommatrice d'électricité de premier plan, elle veille particulièrement à une répartition équilibrée des coûts entre les consommateurs. C'est dans ce sens que SNCF Voyageurs répond à la présente consultation.

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

SNCF Voyageurs est favorable aux principes fondamentaux tels que le timbre-poste, la péréquation tarifaire, la non-discrimination et l'horosaisonnalité. Nous sommes également favorables aux critères identifiés par la CRE pour le TURPE 6, que sont l'efficacité, la lisibilité, la faisabilité et l'acceptabilité, à condition que le signal envoyé au secteur ferroviaire ne soit pas négatif.

Cependant, au vu de l'augmentation des coûts évalués par secteur dans le document de consultation publique (pages 24 et 25), le transport ferroviaire semble être l'un des secteurs les plus pénalisés.

SNCF Voyageurs comprend que l'enjeu pour la CRE réside essentiellement dans sa capacité à satisfaire la pointe de demande électrique, qui peut être régulée par des modifications de comportements individuels dans les usages.

SNCF Voyageurs souhaite néanmoins **qu'une réflexion spécifique soit menée concernant le transport ferroviaire**, dont les consommations de pointe ne sont ni choisies ni sujettes à alternatives, mais dont l'impact majeur sur la décarbonation du secteur des transports dans son ensemble est essentiel pour atteindre la neutralité carbone en 2050, comme la Loi Énergie-Climat le prévoit.

SNCF Voyageurs est le premier consommateur en France d'électricité industrielle lui permettant de répondre à **ses missions de service public**, qui sont d'offrir une mobilité à tous ses clients **au moment où ils en ont besoin**. Ses activités ferroviaires nécessitent une consommation annuelle d'environ 7 TWh, pour un total de 9TWh si nous ajoutons l'ensemble des autres consommations électriques du Groupe SNCF.

Il se présente comme un atout majeur pour la décarbonation du secteur des transports dans son ensemble. Au niveau national, la **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** et la **Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (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 de SNCF Voyageurs est un levier majeur de compétitivité vis-à-vis de ses concurrents intermodaux pouvant avoir un impact fort sur sa capacité à attirer de nouveaux clients vers le train plutôt que la voiture individuelle ou l'avion.

Par ailleurs, SNCF Voyageurs est déjà engagé dans des programmes de verdissement et de décarbonation, notamment par l'investissement dans les énergies renouvelables, dans des matériels roulants plus propres et plus économes en électricité, ou dans l'optimisation de la gestion de ses actifs.

- SNCF Voyageurs cherche à réduire ses consommations d'électricité, à verdir son mix électrique, notamment par la signature en 2019 d'un premier PPA (Power Purchase Agreement) d'une durée de 25 ans, pour une puissance de 143 MWc, représentant plus de 6% de sa consommation d'électricité de traction. Un deuxième PPA est en cours de finalisation.

- Nous travaillons sur nos capacités d'effacement et recherchons des gisements de flexibilité électrique au travers de la modulation de vitesse, de la réduction de consommation des auxiliaires de confort ou de l'utilisation des systèmes de stockage embarqué ou terrestre.

Par conséquent, le développement des véhicules électriques ou de l'autoconsommation ne doit pas se faire au détriment du secteur ferroviaire, essentiel à l'activité économique du pays de même qu'à sa transition énergétique. Ce secteur a lui-même besoin de se développer pour répondre aux objectifs de décarbonation de la France (développement qui n'est pas abordé dans le présent document de consultation publique).

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

La répercussion du coût marginal qui s'appliquerait au transport ferroviaire pendant les heures de pointe est vue par SNCF Voyageurs comme une nouvelle contribution au développement du réseau de transport d'électricité. Mais le réseau électrifié de SNCF est d'ores et déjà largement déployé sur l'ensemble du territoire, irrigue toutes les régions de France et a largement contribué au déplacement de millions de voyageurs et au transport de marchandises depuis des décennies.

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.

Dans le même temps, cette capacité de modulation des puissances appelées pendant les périodes de pointe sera 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 depuis plusieurs décennies.

SNCF Voyageurs **n'est donc 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 Voyageurs n'est pas 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 Voyageurs a vérifié cette évolution et ses premières estimations, sur la base des nouveaux coefficients, montrent une augmentation globale **très significativement supérieure** de la facture d'acheminement aux sous-stations raccordées en HTB1 et HTB2 (500 sous-stations environ).

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.

De ce fait, nous pensons que l'évolution des tarifs HTB1 et HTB2 devrait être repensée concernant le secteur ferroviaire :

L'évolution du parc sera certes significative en BT (avec l'arrivée des bornes de recharge électrique notamment), mais le sera beaucoup moins en HTB1 et HTB2. SNCF Voyageurs propose donc que la CRE :

- Tienne davantage compte dans son modèle tarifaire du caractère existant du parc de consommateurs en HTB,

SNCF VOYAGEURS

Veille à ne pas faire payer certains consommateurs au bénéfice d'autres, alors qu'ils sont en concurrence.

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 (graphe page 28), SNCF Voyageurs prévoit, sur la base des nouveaux coefficients, une augmentation globale de la facture d'acheminement aux sous-stations raccordées en HTA (50 sous-stations environ), sachant que son profil de consommation est plutôt de la courte utilisation.

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 :

Pas d'observations

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 \leq 36 kVA ?

Ni favorable, ni défavorable

Commentaire :

Pas d'observations

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

Commentaire :

Pas d'observations

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 :

Pas d'observations

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 d'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