

Prochain tarif d'utilisation des réseaux publics de transport d'électricité (TURPE 6 HTB)

Date de la contribution : 10/11/2020

Question 1 : Avez-vous des remarques concernant les principaux enjeux respectivement identifiés par RTE et la CRE pour la période du TURPE 6 HTB ?

SNCF Voyageurs et Fret SNCF sont globalement d'accord avec les enjeux énoncés par RTE et la CRE dans le présent document.

Une augmentation significative des investissements est prévue pour palier au vieillissement du réseau (33 Md€ sur 15 ans + 3 Md€ pour l'immobilier) car un volume important de lignes dépassera les 75 ans au cours de la période du TURPE 6. Il s'agit de maintenir, d'ici 2030, la qualité de service à son niveau actuel afin de garantir un niveau de qualité et de sécurité d'alimentation élevé. RTE a-t-il pour cela fait un état des lieux des impacts climatiques à venir afin d'adapter le réseau en conséquence et de garantir sa résilience ? L'adaptation aux changements climatiques n'est pas mentionnée dans les enjeux.

Question 2 : Êtes-vous favorable aux grands principes tarifaires envisagés par la CRE pour la période du TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 3 : Êtes-vous favorable au maintien de la rémunération des immobilisations en cours au coût de la dette, et non pas au CMPC ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 4 : Êtes-vous favorable au traitement ainsi envisagé des coûts échoués ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 5 : Êtes-vous favorable au traitement ainsi envisagé pour les plus-values et les moins-values des actifs cédés ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 6 : Êtes-vous favorable aux principes de fonctionnement du CRCP et d'évolution annuelle du TURPE 6 HTB (maintien du fonctionnement actuel) ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 7 : Êtes-vous favorable au périmètre des charges et produits couverts par le CRCP envisagé par la CRE selon les principes exposés ci-dessus pour le TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 8 : Partagez-vous la position de la CRE selon laquelle la hausse des trajectoires financières relatives à la gestion des actifs est pertinente mais doit être conditionnée à la réalisation des objectifs opérationnels sous-jacents ?

SNCF VOYAGEURS

Ni favorable, ni défavorable

Question 9 : Êtes-vous favorable aux propositions d'évolutions de la CRE pour l'incitation sur le volume et le prix d'achat des pertes supportées par RTE ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 10 : Êtes-vous favorable à la proposition de la CRE de mettre en œuvre une régulation incitative portant sur les coûts de constitution de l'ensemble des réserves d'équilibrage, et à son paramétrage ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 11 : Êtes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE concernant le cadre de régulation des coûts de congestions nationales et internationales ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 12 : Dans le contexte actuel de forte hausse des investissements, êtes-vous favorable à la mise en place de l'incitation envisagée par la CRE à la maîtrise et à la priorisation des dépenses d'investissements pour le TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 13 : Êtes-vous favorable aux évolutions de la régulation incitative à la maîtrise des coûts des grands projets d'investissements proposées par la CRE pour le TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 14 : Êtes-vous favorable, pour le TURPE 6 HTB, à l'extension de la régulation incitative à la maîtrise des coûts des grands projets d'investissements à des projets plus petits sélectionnés aléatoirement par la CRE ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 15 : Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un unique plancher de rémunération appliqué à la somme des trois incitations ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 16 : Êtes-vous favorable au mécanisme de régulation incitative des investissements « hors réseaux » proposé par la CRE pour le TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 17 : Êtes-vous favorable à la mise en œuvre du cadre de régulation ad hoc proposé par la CRE s'agissant des projets immobiliers des sièges régionaux de Lille et de Marseille ?

Ni favorable, ni défavorable

SNCF VOYAGEURS

Question 18 : Avez-vous des observations à formuler sur les indicateurs de suivi envisagés par la CRE pour la période du TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 19 : Etes-vous favorable aux évolutions du dispositif de régulation incitative de la qualité de service envisagées par la CRE pour le TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 20 : Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE concernant le cadre de régulation de la qualité d'alimentation ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 21 : Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE concernant les coupures longues sur le RPD issues du RPT ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 22 : Avez-vous des remarques concernant le cadre de régulation incitative de la R&D envisagé par la CRE pour le TURPE 6 HTB ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 23 : Êtes-vous favorable aux propositions d'évolution formulées par la CRE sur le dispositif du guichet « Smart grids » afin de lui donner plus de souplesse et d'efficacité ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 24 : Dans le cadre du traitement prioritaire du sujet des données, êtes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE sur la mise en place d'un cadre de régulation pour la publication de données prioritaires ? D'autres données devraient-elles figurer dans cette liste de données prioritaires pour lesquelles la CRE propose de suivre le délai de publication ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 25 : Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE sur la mise en place d'une régulation incitative à la réalisation d'actions prioritaires ? Avez-vous des remarques sur la liste des actions prioritaires identifiées à ce stade ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 26 : Avez-vous des remarques concernant le niveau prévisionnel des charges liées à l'exploitation du système électrique de RTE ?

Question 27 : Avez-vous des remarques concernant le niveau prévisionnel des charges nettes d'exploitation (hors

charges liées à l'exploitation du système électrique) de RTE ?

Question 28 : Avez-vous des observations à formuler quant à la trajectoire de recettes d'interconnexion que la CRE envisage de retenir pour le TURPE 6 HTB ?

Question 29 : Avez-vous des remarques concernant le niveau du CMPC pour la période du TURPE 6 HTB et notamment la prise en compte de la baisse des taux d'intérêts sur les marchés et la baisse du taux d'imposition sur les sociétés ?

Question 30 : Êtes-vous favorable à la hausse majeure de la trajectoire d'investissements envisagée, qui passent de moins de 1,5 Md€/an entre 2017 et 2019 à près de 2,2 Md€/an sur la période du TURPE 6 HTB, qui aboutit à une évolution prévisionnelle de la base d'actifs régulés de +23 % entre le 1er janvier 2020 et le 1er janvier 2025 ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 31 : Avez-vous des remarques concernant les ajustements envisagés sur la trajectoire d'investissements « hors réseaux » ?

Question 32 : Avez-vous des remarques sur les trajectoires envisagées par la CRE concernant les quantités d'énergie transportées pour la période du TURPE 6 HTB ?

Question 33 : Avez-vous des remarques relatives à l'évolution tarifaire envisagée du TURPE 6 HTB ?

Nous avons répondu à la consultation publique du 15 06 2020, relative à la composante de soutirage des prochains tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité « TURPE 6 ».

Nous avons alors constaté une forte augmentation des tarifs pour le transport ferroviaire, particulièrement concernant la Courte Utilisation.

A la lecture de cette nouvelle consultation, nous constatons que l'augmentation prévue pour le transport ferroviaire est moins conséquente, passant de + 4,6% à + 2,7% en moyenne, selon vos prévisions, et nous nous en réjouissons.

Cependant, nos estimations nous indiquent que les évolutions sont bien supérieures à ce que vous prévoyez et ne sont pas neutres pour SNCF Voyageurs et pour Fret SNCF :

Par rapport à mai, notre étude a été affinée et se rapproche de la réalité, en utilisant les données de comptage réel et de facturation du réseau.

Nous obtenons ainsi une **hausse globale des coûts de + 9 %** et non de 2,7 % comme annoncé dans le document de consultation. Cette hausse de +9% sur un tarif qui est fatal pour SNCF Voyageurs et Fret SNCF sera d'environ 10 M€ dans nos comptes, ce qui est particulièrement significatif au moment où la filière ferroviaire a été durement impactée par la crise sanitaire liée au covid-19.

L'évolution des coûts par rapport au TURPE 5 avec les valeurs des coefficients de la présente consultation est la suivante :

Comparaison TURPE 5 et TURPE 6 (octobre) :

<u>HTB1</u>	<u>HTB2</u>	<u>HTB3</u>	<u>TOTAL</u>
+12%	-1%	+3%	+9%

Si nous comparons les tarifs TURPE 6 de mai 2020 et ceux d'octobre 2020, les baisses proposées par la CRE concernent principalement les raccordements en HTB2 qui ne représentent que 26 % du coût de transport de nos installations :

Comparaison TURPE 6 (mai) et TURPE 6 (octobre):

	<u>HTB1</u>	<u>HTB2</u>	<u>HTB3</u>	<u>TOTAL</u>
Impact sur le coût	+1%	- 47%	0%	- 18%
Part sur le coût du transport	73%	26%	1%	100%

Les coefficients du TURPE 6 sur HTB1 sont défavorables au transport ferroviaire au regard du poids que représente les raccordements des sous-stations en HTB1.

Nous peinons à comprendre les raisons pour lesquelles nous trouvons de tels écarts entre vos prévisions d'évolution des tarifs et les nôtres. Ceci est d'autant plus inquiétant que, comme vous le rappelez en introduction, RTE s'inscrit pleinement dans les orientations générales du gouvernement en termes de transition écologique, pour lesquelles « **les réseaux ont un rôle majeur à jouer dans un contexte de renforcement de la place de l'électricité dans le mix énergétique** ». Comme évoqué lors de notre réponse à la consultation publique précédente, le secteur ferroviaire a un impact majeur sur la décarbonation du secteur des transports dans son ensemble et est essentiel pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Les derniers plans de relance présentés au niveau européen comme en France en sont un exemple.

De ce fait, une telle augmentation de prix risque d'envoyer un signal négatif aux opérateurs ferroviaires qui devront le répercuter sur les prix appliqués aux clients (voyageurs et marchandises).

Question 34 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE de maintenir la forme générale des grilles tarifaires ?

Favorable

Question 35 : Etes-vous favorable aux propositions de la CRE sur la hausse de la composante de gestion pour les domaines de tension HTB ?

Favorable

Question 36 : Etes-vous favorable aux propositions de la CRE sur la stabilité de la composante de comptage pour les domaines de tension HTB ?

Favorable

Question 37 : Etes-vous favorable aux grilles tarifaires envisagées pour les domaines de tension HTB ?

Défavorable

Commentaire :

Cf. Réponse à la question n°33

Question 38 : Etes-vous favorable au maintien à 0,04 du coefficient des dépassements pour les domaines de tension HTB 2 et HTB 1 ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 39 : Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE s'agissant de la facturation de l'énergie réactive pour les consommateurs industriels ?

Ni favorable, ni défavorable

Question 40 : Etes-vous favorable à l'évolution envisagée par la CRE du terme d'injection en HTB 3 et 2 ?

Ni favorable, ni défavorable