

# CO-ENTREPRISE DE TRANSPORT D'ELECTRICITE

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

Siège social : 69-71 rue de Miromesnil 75008 Paris

529 313 652 RCS PARIS

Le 15 février 2019,

A : Commission de Régulation de l'Energie  
15 rue Pasquier  
F – 75379 Paris Cedex 08

**OBJET : Consultation publique n°2018-015**

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la réponse de la Co-entreprise de Transport d'Electricité à la consultation publique n°2018-015 du 20 décembre 2018.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus sincères.



Xavier GIRE

Président – Directeur Général

Coursier: arrivé n°				
Date	Présentation		Attribution	
	Ann	Info	Ann	Info
15/2/18				
Président				
Commissaires				
DG				
SG				
DR				
DDMTE				
DFMG				
DAJ				
DAREC				

# CO-ENTREPRISE DE TRANSPORT D'ELECTRICITE

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

Siège social : 69-71 rue de Miromesnil 75008 Paris

529 313 652 RCS PARIS

Paris, le 15 février 2019,

## Réponse de CTE

à la consultation publique de la CRE n°2018-015 du 20 décembre 2018  
portant sur la demande d'investissement relative au projet Celtic (France-Irlande)  
incluant un partage transfrontalier des coûts

CTE remercie la Commission de Régulation de l'Energie d'ouvrir à la consultation publique la demande d'investissement relative au projet Celtic d'interconnexion entre la France et l'Irlande et souhaite y répondre en effectuant les observations suivantes.

**Question 1 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur le caractère encadrant des quatre scénarios pris en compte par les GRT pour analyser les bénéfices du projet Celtic ?**

**Question 2 : Partagez-vous l'analyse préliminaire de la CRE selon laquelle une capacité de 1000 MW à l'horizon 2030 entre l'Irlande et la Grande Bretagne semble plus adaptée pour analyser les coûts et les bénéfices du projet ?**

**Question 3 : Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la méthodologie proposée par les GRT pour évaluer la valeur du projet en terme de sécurité d'approvisionnement ?**

Oui. CTE adhère aux analyses de la CRE qui conduisent à exprimer des réserves sur le bilan coûts/bénéfices du projet. Il apparaît notamment nécessaire de veiller à une plus grande cohérence des hypothèses sous-jacentes aux quatre scénarii retenus avec celles de la programmation Pluriannuelle de l'Energie récemment publiée. D'un point de vue méthodologique, le poids accordé aux différents scénarii et la méthodologie retenue pour apprécier les bénéfices du projet au regard de la question de la sécurité d'approvisionnement semblent également mériter approfondissement afin notamment d'écarter les risques de surévaluation des bénéfices apportés par le projet. Ces constats partagés conduisent CTE à recommander un approfondissement de l'instruction du projet Celtic et de son analyse coûts/bénéfices.

**Question 4 : Pensez-vous que d'autres postes de bénéfices ou de coûts devraient être intégrés à l'analyse coûts-bénéfices ? Si oui, lesquels ?**

Le développement des interconnexions est un élément essentiel pour l'intégration des marchés et une gestion efficace du système électrique européen. Toutefois l'instruction du projet Celtic, pour être totalement complète et exhaustive, doit se poursuivre comme souligné précédemment.

Le budget indicatif d'investissement du projet Celtic s'élève à 930 M€, à répartir entre RTE pour la France et EirGrid pour l'Irlande, éventuellement en intégrant l'aide d'une subvention européenne. Les coûts d'investissement présentent par ailleurs une incertitude importante (-110 M€ ; +140 M€) liée

notamment au caractère sous-marin de l'interconnexion, avec des risques possibles de difficultés de déploiement ou d'avaries.

Les incertitudes sur le budget total, sur ses modalités de financement, et sur le traitement des risques, conduisent à considérer que l'analyse coûts-bénéfices présentée doit être poursuivie avant qu'une décision d'investissement soit prise.

**Question 5 : Les analyses de sensibilité menées par les GRT vous semblent-elles couvrir l'ensemble des sources d'incertitude pertinentes concernant la valeur du projet ? Si non, certaines vous semblent-elles peu plausibles ou manquantes ?**

-

**Question 6 : Pensez-vous que les bénéfices en termes d'amélioration de la sécurité d'approvisionnement tels qu'estimés par les GRT devraient être pris en considération dans la décision de partage des coûts ? Si oui comment ?**

-

**Question 7 : Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle le projet trouve avant tout sa justification dans la politique énergétique européenne, et à ce titre, nécessite une subvention au vu également des risques et incertitudes liés au projet, que les utilisateurs français et irlandais ne sauraient porter seuls ?**

Oui. Ce projet doit réunir des conditions de création de valeur et être faisable techniquement et opérationnellement, compte tenu du calendrier et des enjeux des autres projets d'investissements de RTE en cours ou à venir.

A ce stade, il apparaît effectivement qu'une subvention est nécessaire pour assurer l'équilibre économique final. Celle-ci dépend d'une décision d'allocation des fonds « Connecting Europe Facility » prise au niveau européen.

**Question 8 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur les critères auxquels devrait être conditionnée l'approbation de la demande d'investissement afin de préserver les intérêts des utilisateurs du réseau de transport ?**

Oui. CTE adhère à la proposition de conditionner l'approbation de l'investissement au fait que l'impact pour les utilisateurs du réseau français soit bénéfique (condition de VAN économique du projet positive ou nulle en France). Cette proposition se trouve vérifiée si les coûts supportés par RTE nets de la part de la subvention éventuelle lui revenant sont inférieurs aux bénéfices procurés par l'interconnexion et revenant à RTE.

Les conditions de financement précises du projet doivent être quoi qu'il en soit clarifiées afin d'assurer sa viabilité économique.

**Question 9 : Etes-vous d'accord avec l'analyse de la CRE selon laquelle les utilisateurs du réseau de chaque pays devraient couvrir une fraction des dépenses d'investissements cohérente avec la répartition des bénéfices bruts escomptés du projet ?**

**Question 10 : Etes-vous d'accord avec l'analyse de la CRE selon laquelle les dépenses d'investissement de RTE devraient être plafonnées de manière à faire en sorte que la VAN du projet soit positive ou nulle pour la France en espérance ?**

Oui. La CRE relève que « les résultats des simulations des GRT suggèrent que la VAN économique du projet Celtic pour la France, calculée en moyenne sur les quatre scénarios étudiés, s'annule dès lors que les dépenses d'investissements de RTE dépassent 160 M€, et envisage de plafonner les dépenses d'investissements autorisées pour RTE à 160 M€, en indiquant qu'« une subvention européenne conséquente pourrait s'avérer nécessaire pour couvrir le reste des dépenses d'investissements revenant à la France dans un accord de partage des coûts ».

Dans le cas où le projet n'obtiendrait pas de subvention ou une subvention insuffisante, il conviendrait de s'interroger sur son impact en termes d'acceptabilité tarifaire et de soutenabilité économique et financière pour RTE. Cet investissement viendrait en effet s'ajouter à un programme d'investissements de RTE déjà conséquent, qui comprend d'autres projets d'interconnexion pour des montants significatifs et, depuis la loi ESSOC, des projets de raccordement de l'éolien off-shore, en complément de nombreux investissements répondant à d'autres objectifs (accueil des productions renouvelables décentralisées, digitalisation, renouvellement, ...). CTE relève en effet que le programme d'investissements approuvé par la CRE en 2017 pour 2018 s'élevait à 1492 M€ et que celui qui vient d'être approuvé pour 2019 porte sur un budget total de 1642 M€, soit une augmentation de +10%. Il est souhaitable que l'empilement des projets permette d'entreprendre en priorité les projets les plus bénéfiques pour la collectivité, et que les projets soient priorisés et séquencés en fonction de leur robustesse économique.

**Question 11 : Considérez-vous que d'autres facteurs de risques devraient être pris en compte pour déterminer le niveau de dépense maximal que devra supporter RTE ?**

Dans le cas où ce projet obtiendrait une subvention suffisante, pour tout ou partie du projet, et donc, ne serait pas inscrit dans la BAR pour la fraction des coûts d'investissements couverte par la subvention, il conviendrait de compenser deux effets pour RTE :

- ✓ d'une part, des coûts et charges d'exploitation seront supportés sur la durée de vie de l'infrastructure, et devront donc être couverts par le tarif,
- ✓ d'autre part, une rémunération qui serait assise sur une assiette réduite, et qui serait calculée à un taux non bonifié par rapport aux projets intégrant la BAR pour la totalité de leur valeur, reflèterait imparfaitement les risques, qui sont pourtant supérieurs dans le cas d'une interconnexion marine. Le cadre de régulation applicable au projet devrait en conséquence prendre en compte ce risque.