

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 3 décembre 2014 portant décision d'approbation du programme d'investissements de RTE pour 2015

Participaient à la séance : Philippe de LADOUCKETTE, Président, Olivier CHALLAN BELVAL, Catherine EDWIGE, Hélène GASSIN, Jean-Pierre SOTURA, commissaires

En application des dispositions du 2° de l'article L. 134-3 et du II de l'article L.321-6 du Code de l'énergie, les gestionnaires du réseau public de transport (GRT) doivent transmettre leur programme annuel d'investissements à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pour approbation. RTE a transmis son programme annuel d'investissements le 14 novembre 2014 et a été auditionné par la CRE le 27 novembre 2014.

La présente délibération a pour objet l'approbation du programme d'investissements de RTE pour 2015.

1. Contexte

- 1.1 RTE exploite et entretient le réseau public de transport d'électricité. Il est responsable de son développement afin de permettre le raccordement des producteurs, des consommateurs, la connexion avec les réseaux publics de distribution et l'interconnexion avec les réseaux des autres pays européens. Dans le cadre de ces missions, essentielles aux besoins futurs de la collectivité, RTE doit élaborer chaque année son programme d'investissements en prenant en compte les objectifs de maintien et d'amélioration des performances et de maîtrise des coûts supportés par les consommateurs finals au travers des tarifs d'utilisation du réseau public de transport d'électricité.
- 1.2 En exerçant sa compétence d'approbation du programme annuel d'investissements de RTE, la CRE veille à la réalisation des investissements nécessaires au développement des réseaux et à l'accès transparent et non discriminatoire aux réseaux.
- 1.3 La CRE fonde sa décision d'approbation du programme annuel d'investissement de RTE en prenant en compte :
 - les engagements de RTE à maintenir ou améliorer le niveau des performances technico-économiques du réseau public de transport d'électricité ;
 - les principaux enjeux suivants :
 - le maintien du niveau de sécurité d'alimentation dans certaines zones fragilisées par leur faible niveau de production locale et par les difficultés d'acceptabilité de nouvelles infrastructures électriques pourtant essentielles ;
 - l'accueil de nouveaux moyens de production avec la réalisation dans les meilleurs délais de leur raccordement et des renforcements nécessaires du réseau amont, notamment pour permettre l'intégration des énergies renouvelables intermittentes ;
 - l'intégration des marchés électriques européens qui stimule les besoins de développement des capacités d'interconnexion ;
 - une augmentation progressive des besoins de renouvellement des ouvrages liés à leur vieillissement.

- 1.4 Ces enjeux requièrent, pour la décennie à venir, des investissements conséquents dans le réseau public de transport d'électricité. Les perspectives présentées par RTE dans le cadre de l'élaboration des tarifs pour la période du TURPE 4 font ressortir un niveau moyen d'investissements de 1 647 M€ pour la période 2013-2016, soit une hausse d'environ 40 % par rapport à la proposition tarifaire du 26 février 2009 relative à la période 2009-2012. La progression des dépenses d'investissement du réseau de transport témoigne ainsi des efforts engagés par RTE en réponse à ces enjeux.
- 1.5 Par ailleurs, dans un contexte de profonde évolution du parc de production, la CRE demeure attentive aux conditions de raccordement des nouvelles unités de production et en particulier aux besoins de renforcement nécessaires pour accueillir ces nouvelles installations dans des conditions transparentes et non discriminatoires.
- 1.6 La CRE porte également une attention particulière au suivi des projets visant à améliorer la sécurité d'alimentation des zones en situation de fragilité électrique que sont aujourd'hui la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et la Bretagne.
- 2. Description du programme d'investissements 2015 et comparaison avec le programme approuvé pour l'année 2014.**
- 2.1 Le budget proposé s'élève à 1 497,3 M€ pour 2015, soit une augmentation de 6% par rapport à celui de 2014, approuvé par la CRE le 11 décembre 2013 (1 413 M€)¹.
- 2.2 Les dépenses d'investissements relatives au développement du réseau de grand transport et des interconnexions s'établissent à 354,6 M€, soit une hausse de 72,5 M€ par rapport au budget de l'année précédente. Cette hausse s'explique essentiellement par le démarrage des travaux des projets Savoie Piémont et Lonny-Seuil-Vesle.
- 2.3 Pour 2015, on observe ainsi une concentration des dépenses d'investissements relatives aux projets de grand transport et d'interconnexion avec 54% des dépenses de cette catégorie réparties sur trois projets : le projet d'interconnexion avec l'Italie (projet Savoie-Piémont), le projet de reconstruction de la ligne Lonny-Seuil-Vesle et l'achèvement de la réalisation du renforcement de l'interconnexion France-Espagne (Baixas-Santa Llogaia).
- 2.4 Les dépenses d'investissements relatives au renouvellement du réseau de grand transport et des interconnexions s'établissent à 51,7 M€, contre 43,9 M€ pour le programme 2014.
- 2.5 Les dépenses d'investissements relatives au développement des réseaux régionaux (qui incluent à la fois les dépenses de raccordement et les dépenses des réseaux régionaux amont) s'élèvent à 534,2 M€ pour 2015, en réduction de 3,5 % par rapport au programme 2014 (553,6 M€). Cette baisse des dépenses de développement des réseaux régionaux s'explique essentiellement par la baisse des dépenses de la rubrique « Réseaux amont », qui concentrent les investissements de développement des réseaux hors réseau de grand transport. Le recul des investissements de la rubrique « Réseaux amont » s'explique principalement par l'achèvement des projets de filet de sécurité PACA et du projet Sud du pays de la Loire.
- 2.6 Au sein de la rubrique « Réseaux amont », les dépenses d'investissements relèvent en grande majorité de projets de sécurisation de l'alimentation électrique (57% des dépenses d'investissement sur les réseaux régionaux), tandis que les dépenses de raccordements représentent 29% des investissements sur les réseaux régionaux. Le reste des dépenses concernent principalement la sûreté du système électrique (près de 8% du total des investissements sur les réseaux régionaux) et l'accueil de production et la résorption de limitation de production (soit près de 6% du total des investissements sur les réseaux régionaux).

¹ <http://www.cre.fr/documents/deliberations/approbation/programme-d-investissements-rte-2014>
2/6

- 2.7 Les dépenses de renouvellement des réseaux régionaux s'élèvent à 350,5 M€, contre 384 M€ pour le programme 2014. Au sein de cette catégorie, le renouvellement des lignes aériennes et liaisons souterraines représentent 222,4 M€ tandis que 128,1 M€ sont consacrés au renouvellement de postes.
- 2.8 Les dépenses d'investissements relatives à la reprise de réseaux de transport s'élèvent à 1,8 M€ contre 4,5 M€ en 2014 et correspondent à des transferts d'actifs vers RTE.
- 2.9 Les dépenses d'investissements relatives aux systèmes d'information s'élèvent à 118,1 M€ contre 89,3 M€ pour le programme 2014.
- 2.10 Les dépenses d'investissements de logistique s'établissent à 86,5 M€, contre 55,6 M€ pour le programme 2014.

3. Analyses de la CRE

La CRE formule les observations suivantes sur le programme d'investissements présenté par RTE :

- 3.1 La CRE constate, pour 2015, une révision à la baisse des prévisions d'investissements par rapport à la prévision d'investissements prise en compte dans la délibération du 3 avril 2013 portant décision relative aux tarifs d'utilisation d'un réseau public d'électricité dans le domaine HTB². Corrigé des effets d'inflation, l'écart de prévision s'élève à environ -50 M€.
 - 3.2 La baisse des dépenses d'investissement pour l'année 2015 par rapport à la prévision annoncée dans la décision tarifaire du 3 avril 2013 résulte principalement d'une révision à la baisse des dépenses d'interconnexion et de celles relatives au développement des réseaux régionaux. Ces baisses sont partiellement compensées par des hausses dans les autres catégories de dépenses, et notamment dans la catégorie système d'information.
- Grand Transport et Interconnexions*
- 3.3 La baisse observée dans la catégorie Grand Transport vis-à-vis de la prévision réalisée dans la décision tarifaire du 3 avril 2013 s'explique par une modification de l'échéancier de quelques projets très importants en termes de montants financiers. RTE a ainsi modifié, sans que cela ait un impact sur la date de mise en service, la trajectoire des dépenses du projet Charleville-Reims en lien avec la planification des travaux. Par ailleurs, depuis la décision tarifaire prise en 2013, les projets Savoie-Piémont, Midi-Provence et le projet d'optimisation du réseau au Nord de Coulange ont vu leur date de mise en service retardée, entraînant une modification de l'échéancier de dépenses³. Ces baisses de prévisions observées en 2015 sont en partie compensées par le report de dépenses en 2014 sur l'année 2015 du projet Baixas Santa Llogaia.
 - 3.4 Compte tenu des enjeux que constituent l'intégration des marchés en Europe, la sécurité d'approvisionnement et l'intégration des énergies renouvelables, la réalisation dans les meilleurs délais des projets d'interconnexions reste une priorité.
 - 3.5 Sur la frontière italienne, des premiers travaux de génie civil sur la rampe d'accès au tunnel de Fréjus ont été réalisés en 2014. Le démarrage des travaux principaux du projet d'interconnexion Savoie-Piémont est prévu en mi 2015 pour se terminer en 2019. Selon le schéma décennal 2014, ce projet augmentera la capacité d'interconnexion avec l'Italie de 1200 MW.

² Les écarts par rapport aux prévisions prises en compte dans la décision tarifaire du 3 avril 2013 sont portés au CRCP afin d'être neutralisés.

³ Ces retards sont dus respectivement au report des appels d'offre en 2013, au déroulement de la consultation publique et à la dépendance de la réalisation des travaux du projet d'optimisation de la zone de Coulange au planning d'arrêt des centrales de la vallée du Rhône.

- 3.6 Sur la frontière espagnole, la mise en service du projet d'interconnexion Baixas – Santa Llogaia qui devrait intervenir en 2015 permettra une augmentation des capacités d'échange de l'ordre de 1200 à 1400 MW. Un projet d'interconnexion sous-marine dans le Golfe de Gascogne est également à l'étude. Des études complémentaires (en particulier des sondages géotechniques), tant sur le plan technique qu'environnemental devraient confirmer dans les deux prochaines années la faisabilité du projet. Selon le schéma décennal 2014, ce projet devrait permettre de porter la capacité d'interconnexion entre la France et l'Espagne à 5000 MW.
- 3.7 S'agissant des projets d'interconnexions entre la France et la Grande-Bretagne, l'année 2012 avait permis de préciser, pour le projet IFA 2, les points de raccordement au réseau tandis que la fin des études de faisabilité avait permis de proposer un tracé au printemps 2013 et de vérifier l'équilibre du projet en précisant les coûts et les bénéfices. La justification technico-économique a été approuvée en avril 2014 et la concertation publique a débuté en octobre. Le projet France-Aurigny-Grande-Bretagne poursuit par ailleurs son développement en association avec la société Fablink avec une date d'obtention visée de la déclaration d'utilité publique en 2016. L'augmentation de capacité d'échange attendue est de 1400 MW pour une mise en service en 2022. S'agissant du projet d'interconnexion avec l'Irlande, les résultats des études géophysiques (étude du relief et de la couche de surface des fonds marins) et géotechniques (étude de la nature des fonds marins par prélèvements), prévues pendant les étés 2014 et 2015, permettront de préciser la faisabilité de l'ouvrage.
- 3.8 Enfin plusieurs études sont menées sur les frontières belge, allemande et suisse pour déterminer l'intérêt de développer de nouveaux projets.

Réseaux régionaux

- 3.9 L'écart de prévision concernant les dépenses de développement des réseaux régionaux pour l'année 2015 par rapport à la décision tarifaire de 2013 résulte d'une révision à la baisse de la rubrique amont et dans une moindre mesure de la rubrique raccordement. Ces baisses de dépenses s'expliquent pour la rubrique raccordements principalement par des reports de décisions d'investissements de la part des clients de RTE, tandis que la baisse observée sur les réseaux amont s'explique essentiellement par le retard pris dans l'exécution d'une dizaine de projets ayant induit des baisses de dépenses en 2015.
- 3.10 Une partie des dépenses de développement des réseaux régionaux est consacrée à la sécurisation de zones en situation de fragilité électrique. Deux zones en France, particulièrement fragiles, retiennent une attention particulière ; il s'agit de la région Provence Alpes Côte d'Azur et de la région Bretagne. Afin de palier la fragilité électrique structurelle de la région Provence Alpes Côte d'Azur, alimentée par un seul axe, un maillage supplémentaire du réseau 225 kV existant a été décidé. Il se matérialisera par trois nouvelles liaisons souterraines. Les travaux relatifs à la mise en service des trois nouvelles liaisons se déroulent conformément aux prévisions avec une date de mise en service prévue pour 2015. Néanmoins RTE rappelle que ces investissements s'intègrent dans un plan plus vaste de sécurisation de l'alimentation électrique de la région, incluant des mesures de maîtrise de la demande d'énergie et l'installation de moyens de production locaux et notamment renouvelables.
- 3.11 S'agissant de la Bretagne, les solutions retenues pour répondre à la problématique de la sécurisation d'alimentation de cette région comprennent la création d'une liaison souterraine entre le poste de Calan et le poste de Mûr-de-Bretagne puis entre le poste de Mûr-de-Bretagne et le poste de Plaine Haute, des travaux sur les postes de Calan, Plaine Haute, Mûr de Bretagne et Brennilis ainsi que l'installation de moyens de compensation d'énergie réactive. Ces différents travaux s'échelonnent suivant l'échéancier suivant, prévu par RTE. L'installation des moyens de compensation a été achevée en 2013. La fin des travaux au poste de Brennilis est prévue d'ici 2015, la date ayant été décalée de quelques mois sans conséquences pour la sécurité d'approvisionnement selon RTE; le renforcement de la capacité de transformation au poste de Plaine Haute est prévu pour 2015, et le reste des travaux relatifs au filet de sécurité Bretagne est attendu pour 2017. Néanmoins, RTE souligne que la sécurité d'alimentation dépendra également de la mise en service de la nouvelle centrale au gaz dans le Nord Finistère attendue pour 2016, et décalée à 2017 du fait du planning client.

- 3.12 Les dépenses consacrées au renouvellement sont en légère progression en 2015 par rapport à la prévision réalisée dans la décision tarifaire du 3 avril 2013.
- 3.13 En 2011, RTE a fait évoluer sa démarche de gestion des actifs de réseaux ; en conséquence, la CRE avait demandé à RTE, dans le cadre de l'approbation du programme d'investissements 2014, de lui présenter les nouvelles trajectoires des besoins de renouvellement de réseau à l'horizon 2030. RTE a donc détaillé dans le programme d'investissements de 2015 ces trajectoires pour la période 2011-2030.
- 3.14 Les prévisions d'investissements de renouvellement présentées pour la période 2011-2030 conduisent à un montant annuel moyen de l'ordre de 450 M€/an.
- 3.15 Entre 2016 et 2030, 45 % de la totalité des dépenses de renouvellement (d'investissements et d'exploitation) seront consacrées aux lignes aériennes, 5% aux lignes souterraines, 20% aux postes, 20% aux contrôles commandes et 10% aux autres dépenses de renouvellement. Cette dernière catégorie regroupe principalement des besoins de mise en conformité des lignes.
- 3.16 Les prévisions de dépenses de renouvellement de réseau ont évolué par rapport à l'analyse réalisée en 2007, en raison de la nouvelle démarche de gestion des actifs mise en œuvre. En effet, RTE est passé d'une évaluation de l'état technique et des risques d'obsolescence par ouvrage à une évaluation par élément d'ouvrage. Par ailleurs, RTE a homogénéisé et codifié les critères de décision de renouvellement ou de réhabilitation des ouvrages qui, auparavant, étaient laissés à l'appréciation des experts techniques sur le terrain. Cette nouvelle approche permet une industrialisation du processus de renouvellement.
- 3.17 Pour chaque élément constitutif d'un ouvrage, les hypothèses de durée de vie vont conditionner les opérations de renouvellement déployées par RTE. Les éléments constitutifs des ouvrages sont distingués selon la viabilité technique ou économique de leur renouvellement. Pour les éléments pour lesquels la réhabilitation constitue une option, des diagnostics sont réalisés en considérant différentes solutions de réhabilitation en fonction des états de dégradation constatés. Ces diagnostics sont généralement déclenchés en fonction de l'âge des éléments d'actifs, sur la base des modes de vieillissement générique connus de ces éléments. Pour les autres éléments, l'atteinte de leur durée de vie limite entraîne un renouvellement automatique (ex: les conducteurs aériens).
- 3.18 D'un point de vue comptable, les opérations de réhabilitation lourde de certains ouvrages et le remplacement d'éléments structurants sont traités comme des investissements tandis que les opérations de réhabilitation plus légères et/ou le remplacement d'autres éléments sont traitées en exploitation. Cette affectation différente des dépenses explique pour partie, par rapport aux prévisions de 2007, une évolution moindre des trajectoires de renouvellement affectées en investissement, du fait du transfert partiel de ces dépenses en exploitation.
- 3.19 Les variations de prévisions de dépenses pour la période 2011-2030 par rapport aux dernières estimations des besoins de renouvellement présentées à l'automne 2006, distinguées par catégorie d'ouvrages, sont explicitées ci-dessous :
- Lignes aériennes: l'estimation est en hausse de 400 M€ d'euros par rapport à celle de 2007, essentiellement expliquée, selon RTE, par l'intégration des lignes aériennes cédées en 2010 par la SNCF (+ 600 M€) et par le recours à une méthodologie d'analyse différente (-200 M€).
 - Liaisons souterraines: l'estimation est en hausse d'environ 100 M€. Cette modification est expliquée par une meilleure vision des ouvrages à traiter du fait notamment des résultats d'analyses par RTE de gaz dissous pour les liaisons oléostatiques.
 - Les prévisions de dépenses d'investissement dans les postes ont été révisées à la baisse de 650 M€ du fait de la nouvelle approche par éléments constitutifs qui permet des économies de dépenses de renouvellement avec un transfert partiel des dépenses en exploitation.
 - Les prévisions de dépenses de contrôle commande ont augmenté d'environ 130 M€ du fait principalement du besoin de renouvellement des protections différentielles de barres, nécessaire pour assurer le maintien de la sûreté du système électrique et non pris en compte dans le programme 2007.

3.20 A l'occasion de la présentation de son programme d'investissements, RTE s'est engagé, à la demande de la CRE, à atteindre des objectifs précis et quantifiés de qualité de service reflétant le bon développement du réseau. Ces engagements recouvrent les domaines de la sûreté du système électrique, de la sécurité d'alimentation, de la qualité de l'alimentation, du maintien en condition opérationnelle, de l'efficacité technique et économique et du raccordement.

4. Décision de la CRE

4.1 La CRE approuve le programme pour l'année 2015 qui lui a été soumis par RTE le 14 novembre 2014 :

Année 2015	En millions d'€
Grand transport et Interconnexions - Développement	354,6
Grand transport et Interconnexions - Renouvellement	51,7
Réseaux régionaux - Développement	534,2
Réseaux régionaux - Renouvellement	350,5
Reprises de Réseaux de Transport	1,8
Système d'Information	118,1
Logistique	86,5
Total	1497,3

4.2 RTE présentera à la CRE, au début du mois de juillet 2015, un bilan d'exécution intermédiaire de la présente décision.

Fait à Paris, le 3 décembre 2014

Pour la Commission de régulation de l'énergie,
Le Président,

Philippe de LADOUCKETTE