

Schéma décennal de développement du réseau de transport de RTE 2019

Date de la contribution : 15/04/2020

AQUIND Interconnector se réjouit de pouvoir répondre à la consultation^[1] de la Commission de régulation de l'énergie ("CRE") sur le Schéma décennal de développement du réseau de transport ("SDDR") publié par Réseau de transport d'électricité ("RTE") en 2019.^[2]

AQUIND Interconnector (le "**Projet**") est un projet de liaison en courant continu haute tension (CCHT-VSC) entre la Grande-Bretagne et la France qui renforcera la capacité transfrontalière entre la Grande-Bretagne et la France. Le câble sous-marin reliera la côte sud de l'Angleterre à la Normandie et fournira une capacité additionnelle de 2000 mégawatts ("**MW**") à partir de 2023.^[3] Le Projet devrait rendre les marchés de l'énergie plus efficaces, améliorer la sécurité d'approvisionnement et contribuer à atteindre les objectifs de décarbonisation, ce qui, in fine, améliorera l'accès à une alimentation électrique sûre et économique pour les consommateurs.

AQUIND Interconnector est en développement depuis 2014 et a franchi un certain nombre d'étapes clés (notamment l'obtention d'accords de connexion dans les deux pays et d'une licence d'exploitation en Grande-Bretagne), a réalisé des études environnementales détaillées et a lancé les processus d'autorisation adéquats au Royaume-Uni et en France. Le projet générera 1,5 milliard d'euros de surplus social aux États Membres, dont la France, l'Allemagne, l'Espagne et l'Irlande, nets d'investissements.

[1] Consultation publique n°2020-005 du 5 mars 2020 relative au schéma décennal de développement du réseau de transport de RTE élaboré en 2019, dénommée ci-après « **CRE Consultation** », et disponible ici.

[2] RTE (2019), disponible ici.

[3] <http://aquind.co.uk/>

Question 1 : Pensez-vous que des améliorations devraient encore être apportées au processus de concertation mis en œuvre par RTE ?

-

Question 2 : Avez-vous des remarques s'agissant des scénarios retenus et des hypothèses associées ?

-

Question 3 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur la cohérence globale du TYNP et du SDDR ?

-

Question 4 : La comparaison par RTE des hypothèses prises dans les scénarios des plans européen et français est-elle suffisamment claire ?

-

Question 5 : Etes-vous favorable, comme la CRE, à la stratégie proposée par RTE de dimensionnement optimal du réseau avec un recours occasionnel aux limitations de production renouvelable ?

Nous sommes d'accord avec la CRE pour dire que le défi de la production intermittente à partir de sources renouvelables nécessite une gestion prudente des investissements dans le réseau. Nous considérons qu'il existe différentes manières de gérer efficacement la production d'énergie renouvelable, à travers la consommation directe et le stockage et en dernier recours à l'écrêtement.

Nous sommes d'accord sur le principe qu'il peut y avoir des situations dans lesquelles il est économiquement plus efficace d'écarter la production d'énergie renouvelable, en particulier lorsque l'infrastructure pour exporter l'énergie aurait été rarement utilisée. Toutefois, nous encourageons la CRE à examiner si le SDDR a suffisamment considéré l'option consistant à transporter l'excédent de production renouvelable vers les pays voisins via les interconnexions, au lieu de se tourner vers le transport interne et/ou l'écarterement de la production.

Par exemple, le développement de l'éolien offshore en France pourrait soulever la question du transport de la production éolienne du nord-ouest de la France vers les centres de demande. Les renforcements de réseau nécessaires pour assurer l'acheminement continu de cette production vers les centres de demande français peuvent ou non être économiquement viables. Dans ce contexte, il peut être plus intéressant d'exporter la production renouvelable des parcs éoliens offshore vers les pays voisins, en particulier si ces parcs sont situés à proximité d'une interconnexion.

Question 6 : Que pensez-vous de la proposition de la CRE de rendre systématique l'étude de l'ensemble des flexibilités y compris le stockage pour tous les projets de RTE ?

-

Question 7 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur (i) la nécessité de construire le cadre contractuel visant à permettre aux actifs de stockage de répondre aux besoins de réseau et (ii) la nécessité de publier les contraintes de réseau actuelles et estimées à moyen terme afin de transmettre des signaux économiques pertinents pour le développement de flexibilités là où elles sont les plus utiles ?

-

Question 8 : En l'absence de mesures correctives, partagez-vous la position préliminaire de la CRE selon laquelle la valeur tutélaire du carbone ne doit être utilisée par RTE que pour les émissions hors EU-ETS ?

-

Question 9 : Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle le recours à la technologie souterraine sur le réseau HTB1 doit être systématique dans certaines zones prioritaires identifiées dans le contrat de service public de RTE et analysé au cas par cas dans les autres cas ?

-

Question 10 : Etes-vous, comme la CRE, favorable à la prise en compte de l'état patrimonial du réseau et de son utilisation dans la stratégie de renouvellement ?

-

Question 11 : Par ailleurs, êtes-vous d'accord avec l'analyse préliminaire de la CRE sur les trois plans de renouvellement « corrosion », « PSEM » et « zéro-phyto » ?

-

Question 12 : Partagez-vous l'approche de la CRE quant à la stratégie de numérisation du réseau envisagée par RTE ?

-

Question 13 : Etes-vous, à l'instar de la CRE, favorable à cette approche séquentielle des projets d'interconnexion et aux priorités données aux différents projets ?

La Consultation de la CRE commente deux problèmes identifiés par RTE dans le SDDR concernant le développement des interconnexions entre la France et la Grande-Bretagne : (1) le séquençement du développement des interconnexions, (2) un "espace économique" insuffisant pour de nouvelles interconnexions vers la Grande-Bretagne.[1] Chacun de ces problèmes est décrit ci-dessous.

Problème 1 : Le séquençement des projets d'interconnexion

La CRE déclare que « *le séquençement dans la durée des projets d'interconnexion avec les pays voisins est une nécessité tant du point de vue économique et industriel qu'en termes de soutenabilité financière* ». [2] Pour étayer l'argument en faveur du séquençement des investissements dans les interconnexions, la CRE souligne également qu'« *Engager tous les projets selon leur calendrier indiqué dans le TYNDP 2018 ferait peser différents risques sur RTE et sur les utilisateurs de réseau* ». [3]

Nous acceptons le fait que RTE souhaite élaborer un ensemble de règles pour hiérarchiser ou séquencer ses propres investissements dans les interconnexions et dans tout autre actifs de transport. Toutefois, ces règles ne seraient pertinentes que pour les projets développés par RTE. Ainsi, aucun de ces arguments n'est pertinent pour le développement d'AQUIND Interconnector et ne devrait en aucun cas être utilisé pour justifier un retard dans le développement du projet.

Point de vue économique

Les projets ayant démontré des bénéfices socio-économiques nets pour la France devraient être mis en œuvre dès que possible. En effet, leur valeur économique a été estimée en tenant compte de toutes les interconnexions précédentes, de sorte que les bénéfices estimés sont incrémentaux. Tout

[1] En plus de ces deux questions, la consultation de la CRE commente les incertitudes majeures concernant la nouvelle interconnexion avec l'Espagne. Nous n'exprimons pas de point de vue sur ces observations.

[2] Consultation de la CRE, page 2.

[3] Consultation de la CRE, page 29.

"séquençage" artificiel des projets d'interconnexion risque de retarder inutilement les bénéfices qui en découleraient pour la société française.

AQUIND Interconnector a largement démontré à la CRE les bénéfices nets liés au développement du projet. De plus, comme AQUIND Interconnector est développé par une entité autre que RTE, il n'est pas nécessaire d'attendre "*avant d'engager des dépenses*" [1], car ces investissements ne sont pas réalisés par RTE et les coûts ne sont pas supportés par les utilisateurs du réseau français.

Point de vue industriel

La CRE indique que le développement des interconnexions entre 2021 et 2025 "semble irréaliste d'un point de vue industriel" car la capacité de la chaîne d'approvisionnement à fournir plusieurs interconnexions et stations de conversion dans un même délai pourrait être limitée. [2] Nous considérons que ce facteur n'est pas pertinent, car il existe un certain nombre de fournisseurs potentiels différents, qui fournissent non seulement des interconnexions en France, mais aussi dans le monde entier. Rien n'indique que la CRE ou RTE aient effectué une analyse globale de la chaîne d'approvisionnement qui montrerait que les fournisseurs pourraient ne pas parvenir à répondre à la demande en raison de plusieurs projets d'interconnexions simultanés en France.

En tout état de cause, il s'agit d'une considération commerciale dont il est préférable que le promoteur la prenne en charge, par le biais de négociations avec les fournisseurs potentiels. AQUIND Interconnector s'est largement engagé auprès des fournisseurs et sous-traitants EPC pressentis et a confiance en sa capacité à suivre un processus compétitif pour la fourniture de l'équipement, et à minimiser les coûts du projet. De plus, en tant que projet non développé par un GRT et non financé par les tarifs de réseau en France, AQUIND a une forte incitation commerciale à minimiser les coûts de développement du projet.

Nous acceptons que certains promoteurs puissent avoir des raisons d'investir dans les infrastructures pour des raisons de "soutenabilité financière". Toutefois, en France, cela ne s'applique qu'aux projets d'infrastructure qui sont financés par RTE et donc, via les tarifs de réseau, par les utilisateurs du réseau français.

Pour AQUIND Interconnector, cet argument n'est pas pertinent car il s'agit d'un investissement qui est financé par le promoteur du projet, sans aucun recours au paiement d'un tarif de réseau par les utilisateurs du réseau français.

Problème 2 : L'espace économique pour des projets avec le Royaume-Uni

La CRE est d'accord avec RTE pour dire qu'aucun nouveau projet d'interconnexion entre la France et la Grande-Bretagne ne devrait être lancé tant qu'il n'y aura pas une meilleure visibilité sur le marché et sur les évolutions du Brexit. En outre, la CRE fait valoir que sa propre analyse, publiée en juillet 2019, a conclu que *"les bénéfices apportés par les projets actuellement à l'étude ne sont pas suffisants pour justifier de nouveaux investissements au-delà des projets déjà en construction"*.^[3] Nous comprenons que l'étude à laquelle la CRE fait référence est celle publiée par Artelys.^[4]

Comme nous l'avons expliqué précédemment à la CRE, les conclusions exposées dans le rapport d'Artelys doivent être considérées avec prudence, et doivent être revues à la lumière de nouvelles hypothèses sous-jacentes.

[1] Consultation de la CRE, page 29.

[2] Consultation de la CRE, page 28.

[3] Consultation de la CRE, page 30.

[4] Détermination d'une capacité cible d'interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni. Rapport. 17 juillet 2019.

Premièrement, les résultats sont basés sur des données relatives au TYNDP 2018, qui ne sont plus à jour, car une version plus récente des scénarios (TYNDP 2020) est en cours d'élaboration.

Deuxièmement, les scénarios sélectionnés par Artelys ne constituent pas une base adéquate pour une Analyse Coûts-Bénéfices robuste et le rapport d'Artelys est fondé sur un scénario de départ injustement négatif.

Troisièmement, nous nous interrogeons également sur les hypothèses de modélisation, l'approche méthodologique et les résultats de la modélisation d'Artelys. Les hypothèses centrales de fond ci-dessous semblent être très contestables et ont vraisemblablement donné des résultats de modélisation faussés.

Ceci concerne surtout l'hypothèse de déploiement de la technologie de conversion du Power to Gaz (« P2G ») qui semble être très ambitieuse et constituer le principal moteur. Les scénarios sélectionnés par Artelys ne constituent pas une base adéquate pour une Analyse Coûts-Bénéfices robuste et que le rapport d'Artelys s'est fondé sur un scénario de départ injustement négatif.

Nous sommes aussi préoccupés par les hypothèses de modélisation, l'approche méthodologique et les résultats de la modélisation d'Artelys. Les hypothèses de base clés ci-dessous semblent être très contestables et ont vraisemblablement donné des résultats de modélisation faussés.

Ceci concerne surtout l'hypothèse de déploiement de la technologie de conversion du Power to Gaz (« P2G ») qui semble être très ambitieuse et constituer le principal moteur des conclusions du rapport.

En sus, les hypothèses concernant les OPEX semblent excessivement prudentes et ne correspondent pas à nos attentes (ni aux coûts récemment approuvés pour l'IFA2).

Finalement, le déploiement de base des interconnexions entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale semble être très important et inclut des projets qui sont à un stade de développement plus précoce que celui d'AQUIND, ce qui semble incohérent avec l'analyse d'Artelys.

A notre avis, un scénario de départ plus approprié, reposant sur des hypothèses robustes, les sensibilités appropriées auraient pu amener à une conclusion confirmant que l'interconnexion supplémentaire créée, en réalité, une valeur économique pour la France et pour l'Europe.

La nécessité d'une capacité d'interconnexion de 8 à 9 GW entre la France et la Grande-Bretagne a été validée par l'ACER sur la base d'une revue de plusieurs études, dont une étude de la CRE/Artelys, ainsi que de l'ENTSO-E TYNDP 2016, de l'Ofgem/Pöyry, de l'AQUIND et de RTE[1]. Nous considérons que ce point de vue est plus complet et plus fiable, étant donné qu'il a été basé sur un éventail plus large d'études fiables

[1] ACER (2018) Decision on the Exemption Request for the AQUIND Interconnector.

Question 14 : Etes-vous favorable, comme la CRE, aux principes d'anticipation des études et démarches administratives et de surdimensionnement des ouvrages à créer, afin d'anticiper les besoins de raccordement au-delà des S3REnR en cours, financés par les producteurs, dans le cadre des travaux liés aux S3REnR ?

-

Question 15 : Etes-vous favorable, comme la CRE, à une planification par l'État du développement et de la localisation des éoliennes en mer, et aux mesures d'optimisation des coûts identifiées par RTE ?

-

Question 16 : Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle la mise en place de signaux de localisation plus fins serait pertinente pour inciter les producteurs à mieux prendre en compte les coûts du réseau dans leurs décisions et, ainsi, pour minimiser les coûts globaux du système électrique ? Quelle typologie de signaux serait à même d'orienter plus efficacement l'équilibre global coûts de production / coûts de réseaux (maille, investissement/fonctionnement, etc.) ?

-

Question 17 : Avez-vous toute autre remarque à faire concernant le SDDR 2019 présenté par RTE ?

-

Liste des pièces jointes à la contribution :

AQUIND-SDDR-oncertation-CRE-20200415.pdf