

## Réunion du Comité de Pilotage

### Groupe de Travail sur les Pertes Electriques

1<sup>er</sup> avril 2009 de 15h00 à 18h00

---

#### Compte-rendu

La réunion du 1<sup>er</sup> avril 2009 a eu lieu en présence :

*des membres du Comité de Pilotage* : **Eric Dyèvre**, Commissaire à la CRE, Président du Groupe de travail ; **Pierre Bornard**, Vice-Président du Directoire de RTE ; **Fabien Choné**, Président de l'ANODE ; **Jean-François Conil-Lacoste**, Directeur Général de Powernext ; **Robert Durdilly**, Président de l'Union Française de l'Electricité ; **Pierre Fontaine**, Sous-Directeur Système électrique et énergies renouvelables de la DGEC ; **Jan Horst Keppler**, Professeur des Universités en Sciences Economiques ; **Thierry Pons**, Membre du directoire, Directeur Général Adjoint Clients et Fournisseurs d'ERDF ; **Juan Luis Rios**, Secrétaire Général d'EFET TF France ; **Emmanuel Rodriguez**, Président de la Commission Electricité de l'UNIDEN ;

*et des membres du Groupe de Soutien* : **Marie-Hélène Briant**, Direction de l'accès aux réseaux électriques, chef du département économie et tarification ; **Isabelle Dechavanne**, Direction financière, chef du département finances ; **Marie Dufourg**, Direction du marché de l'électricité et du gaz, département des marchés de gros, chargée de mission ; **Jean-Pierre Loutoby**, Direction Juridique, département réglementation et procédure, chargé de mission ; **Sophie Plumel**, Direction de l'accès aux réseaux électriques, département économie et tarification, chargée de mission

## **Partie 1 : relevé de conclusions**

### **1. Contraintes contextuelles**

#### **a. Evolution du cadre législatif**

Les réflexions du groupe de travail seront menées en considérant que la loi pourrait être adaptée afin de permettre une amélioration des modalités de couverture des pertes.

En revanche, le droit communautaire est un cadre dans lequel les évolutions proposées devront s'inscrire.

#### **b. Distinction des problématiques réseau de transport / réseaux de distribution**

Pour mener à bien l'analyse, il sera important de considérer que les réseaux de transport et de distribution peuvent avoir des problématiques distinctes.

#### **c. Particularités françaises**

Le Comité de Pilotage estime qu'il sera nécessaire de tenir compte de certaines particularités françaises (TRV, ciseau tarifaire, Commission *Champsaur*, prédominance des centrales nucléaires dans le parc de production français, taille du marché de gros) pour mener une réflexion en cohérence avec le contexte d'application des évolutions qui pourraient être envisagées.

### **2. Benchmark international**

Le Groupe de travail souhaite s'appuyer sur l'analyse des pratiques des autres pays européens pour nourrir ses réflexions.

Un questionnaire permettant de collecter les informations auprès des régulateurs de pays européens a été lancé par le Groupe de travail, les résultats disponibles seront présentés par le Groupe de soutien.

### **3. Problématique de la réduction des volumes de pertes**

Réfléchir sur les moyens de réduire les volumes des pertes, implique d'aborder des questions souvent très techniques dont l'effet sur la minimisation du coût des pertes est de second ordre par rapport à la question des prix. Le groupe de travail a donc décidé de ne pas traiter directement de ce sujet au cours des travaux qui seront menés.

### **4. Optimisation économique de la gestion des pertes et responsabilité de la couverture des pertes**

Le Comité de Pilotage est favorable à ce que toutes les solutions soient étudiées, y compris celles où la responsabilité de l'achat des pertes incombe à un autre acteur que le gestionnaire de réseau.

### **5. Critères d'analyse et d'évaluation**

Les discussions menées au sein du Comité de Pilotage ont permis de dresser une première liste des critères d'analyse descriptive des différents modèles de compensation des pertes, et des critères d'évaluation auxquels le Comité de Pilotage soumettra ces modèles.

## Partie 2 : synthèse des discussions

### 1. Contraintes contextuelles

#### a. Evolution du cadre législatif

Les réflexions du groupe de travail seront menées en considérant que la loi pourrait être adaptée afin de permettre une amélioration des modalités de couverture des pertes. En revanche, le droit communautaire est un cadre dans lequel les évolutions proposées devront s'inscrire.

#### b. Distinction des problématiques réseau de transport / réseaux de distribution

Concernant la responsabilité de la couverture des pertes, le Comité de Pilotage note le traitement différencié dans la loi du gestionnaire de réseau de transport et des gestionnaires de réseaux de distribution : dans le cas du transport, la fonction de couverture des pertes est explicitement attribuée au gestionnaire de réseau par l'article 15 de la loi du 10 février 2000, alors que cette même loi n'a pas explicitement attribué cette fonction aux gestionnaires des réseaux de distribution.

Sur les réseaux de distribution, environ un tiers des pertes sont des pertes non techniques (essentiellement fraudes et erreurs de comptage, ...). Elles sont estimées *ex ante* avec moins de précision que les pertes sur le réseau de transport. La nécessité de réaliser une procédure de réconciliation temporelle allonge les délais de connaissance *ex post* des pertes effectivement constatées sur les réseaux de distribution par rapport au réseau de transport. La procédure de réconciliation temporelle peut porter sur 1 à 2 TWh d'énergie en écart par rapport à l'estimation connue après la procédure de règlement des écarts par le mécanisme d'ajustement sur le périmètre d'ERDF.

Concernant le réseau de transport, une augmentation significative du niveau des pertes est attendue dans les prochaines années. Ceci est dû aux difficultés auxquelles se trouve confronté RTE pour construire de nouvelles lignes : ainsi, le futur renforcement du réseau de transport passera en grande partie par l'augmentation de la capacité des lignes existantes. Or, les pertes sont proportionnelles au carré du courant qui circule dans les lignes.

Par ailleurs, les effets attendus du développement de la production décentralisée sont contradictoires. Rapprocher la production de la consommation permettrait de réduire les pertes. Mais la production décentralisée n'est pas forcément localisée proche des centres de consommation. Dans ce dernier cas, les pertes sont plutôt augmentées par le développement de la production décentralisée.

**Ainsi, pour mener à bien l'analyse, il sera important de considérer que les réseaux de transport et de distribution peuvent avoir des problématiques distinctes.**

**Monsieur Bornard et Monsieur Pons proposent de présenter les politiques d'achat de l'énergie nécessaire à la compensation des pertes respectivement pour RTE et ERDF à la prochaine réunion du Comité de Pilotage prévue le 27 avril 2009. Cette présentation pourrait être complétée dans le cas de RTE de quelques éléments chiffrés sur l'évolution des pertes dans les prochaines années.**

### c. Particularités françaises

Le Comité de Pilotage estime qu'il sera nécessaire de tenir compte de certaines particularités françaises pour mener une réflexion en cohérence avec le contexte d'application des évolutions qui pourraient être envisagées :

- L'existence de tarifs règlementés de vente (TRV) dont la structure et le niveau sont déterminés indépendamment du TURPE ;
- L'impact des interactions entre TRV et TURPE sur le ciseau tarifaire auquel sont confrontés les fournisseurs alternatifs ;
- Les conclusions de la Commission *Champsaur* qui a mené début 2009 une réflexion sur la structure des TRV ;
- Le décalage entre le prix de marché et le coût de production moyen du parc français majoritairement constitué de centrales nucléaires ;
- La masse critique du marché de gros français et l'impact relatif des pertes sur la liquidité et la volatilité du marché ;
- La part des exports relativement à la production en France.

## 2. Benchmark international

Le Groupe de Soutien annonce la réalisation d'une étude comparative des pratiques européennes. Le questionnaire a été envoyé aux régulateurs britannique, allemand, belge, hollandais, grec, italien, suisse et espagnol.

Le Comité de Pilotage approuve cette initiative et souhaite que la diversité des expériences européennes (y compris scandinaves) et éventuellement nord-américaines puisse être prise en compte lors des travaux.

**Les réponses étant attendues pour le 17 avril, le groupe de soutien fera une présentation des réponses au questionnaire relatif au traitement des pertes en Europe à la prochaine réunion du Comité de Pilotage prévue le 27 avril 2009.**

**Monsieur Bornard propose de fournir les éléments dont il dispose, en tant que directeur du comité exécutif d'ETSO, sur la couverture de pertes des gestionnaires de réseaux de transport européens.**

## 3. Problématique de la réduction des volumes de pertes

Le Comité de Pilotage s'interroge sur la pertinence de traiter de la réduction des volumes de pertes au sein de ce groupe de travail.

Les enjeux sont particulièrement importants : les achats de pertes représentent environ 15 % du total des dépenses d'ERDF.

La réduction du volume sera une conséquence des efforts que fera ERDF pour réduire les fraudes et pour faire les investissements adéquats (transformateurs à faible pertes, généralisation du comptage évolué).

Pour autant, ces questions sont très techniques et que les enjeux sont très faibles comparés à l'échelle des variations tarifaires liées aux prix de marché qui vont du simple au double entre les périodes tarifaires 1 et 3.

Pour RTE les pertes (11 TWh) sont constatées pour moitié sur le réseau 400 kV (5 à 6 TWh) et pour moitié sur les réseaux aval (225 à 63 kV). Les pertes sur le réseau de grand transport à 400 kV sont liées au plan de production et aux échanges aux interconnexions. Les pertes sur les réseaux de répartition (225 à 63 kV) sont principalement liées au plan de consommation. Le seul levier véritablement à la disposition de RTE est celui consistant à réduire le courant dans les lignes par la construction de nouvelles infrastructures.

Or, le futur renforcement du réseau de transport passera en grande partie par l'augmentation de la capacité des lignes existantes ce qui limitera significativement l'action du levier à la disposition de RTE. Les incitations devraient donc se reporter sur la localisation de la production ou sur les exports via des signaux économiques envoyés aux producteurs. La réduction de volume que l'on peut attendre d'une incitation du gestionnaire de réseau de transport est très inférieure à l'amplitude de l'imprécision liée à l'aléa climatique.

**Réfléchir sur les moyens de réduire les volumes des pertes, implique d'aborder des questions souvent très techniques dont l'effet sur la minimisation du coût des pertes est de second ordre par rapport à la question des prix. Le groupe de travail a donc décidé de ne pas traiter directement de ce sujet au cours des travaux qui seront menés et de justifier ce choix dans le rapport final qu'il a prévu de publier tout début 2010. Ce sujet sera traité de manière indirecte quand l'avancement des travaux le nécessitera.**

#### **4. Optimisation économique de la gestion des pertes et responsabilité de la couverture des pertes**

Le Comité de Pilotage s'interroge sur la pertinence de traiter le sujet de confier la responsabilité de la couverture des pertes à un autre acteur que le gestionnaire de réseau lui-même.

Le gestionnaire de réseau est le mieux à même d'estimer les volumes de pertes *ex ante*. Bien que le sujet ne soit pas traité par ce groupe de travail, le gestionnaire de réseau doit être incité à réduire le volume des pertes sur ses réseaux.

De même, les signaux prix horosaisonnalisés peuvent avoir un impact positif sur la minimisation des pertes.

D'autre part, étudier la possibilité de confier la responsabilité des pertes à un autre acteur que le gestionnaire de réseau est pertinent puisque le *Position Paper* publié par l'ERGEG en 2008 indique des pratiques européennes allant dans ce sens (cas de l'Espagne, de l'Italie, de la Grèce et du Portugal).

A cet égard, des interrogations subsistent. Il est impossible de tracer les MW dans un réseau maillé et il est donc délicat d'appliquer un coefficient de pertes différencié selon la localisation d'un producteur ou d'un consommateur. De plus, le *Position Paper* n'indique pas comment sont traités les écarts constatés *ex post* qui peuvent être importants du fait des aléas climatiques (cas du transport et de la distribution) ou de la procédure de réconciliation temporelle (cas de la distribution).

Bien que les exports soient responsables d'une part non négligeable des pertes, ce ne sont pas sur les producteurs français que cette charge est répercutée. Une répercussion aux producteurs des charges de pertes que génèrent les injections impliquerait une augmentation du timbre d'injection.

Il est souhaitable que toutes les solutions permettant d'éviter un ciseau tarifaire soient étudiées y compris les modèles pour lesquels la responsabilité des pertes incombe aux fournisseurs.

RTE est depuis peu membre du marché organisé EPEX Spot. Les marchés organisés spot et à terme sont précisément des outils mis à disposition des agents économiques pour gérer leurs risques de volume et de prix, de manière anonyme, transparente et sécurisée.

**Le Comité de Pilotage est favorable à ce que toutes les solutions soient étudiées y compris celles où la responsabilité de l'achat des pertes incombe à un autre acteur que le gestionnaire de réseau.**

## **5. Les achats de pertes alimentent aujourd'hui la liquidité des marchés de gros**

ERDF et RTE sont aujourd'hui pourvoyeurs de liquidité sur les marchés, d'une part parce que les acteurs se couvrent et s'approvisionnent directement sur les marchés de gros lors des appels d'offres des gestionnaires de réseaux (un à deux par semaine), d'autre part parce qu'ils demandent des produits complexes (options, débits valorisés), qui alimentent fortement la liquidité du marché.

**Le Groupe de soutien présentera les chiffres du rapport 2007 sur les ventes de pertes (parts de marché, HHI<sup>1</sup>, volumes, nombre d'appels d'offres, types de produits demandés).**

En outre, certaines interrogations ont émergé quant à la définition du marché pertinent lorsqu'on parle « d'approvisionnement sur les marchés de gros ».

**Monsieur Keppler donnera une définition du concept de marché lors d'une présentation générale du cadre d'analyse économique qu'il fera à la prochaine réunion du Comité de Pilotage prévue le 27 avril 2009.**

## **6. Critères d'analyse et d'évaluation**

---

<sup>1</sup> Indice « Hirschmann Herfindhal Index » de mesure du degré de concentration d'un marché

**Les discussions menées au sein du Comité de Pilotage ont permis de dresser une première liste des critères descriptifs des différents modèles de compensation des pertes, et des critères d'évaluation auxquels le Comité de Pilotage soumettra ces modèles.**

**a. Critères descriptifs**

- Qui est responsable de la couverture des pertes ?
- Sur qui et comment sont répercutés les coûts d'achat des pertes ?
  - Les coûts d'achat des pertes sont-ils pris en compte par le TURPE ?
  - En totalité ou en partie ?
  - Selon quelles modalités ?
    1. couverture *ex ante*
    2. couverture *ex post*
- A quelles incitations sont soumis les gestionnaires de réseaux et /ou le responsable des achats de pertes ?
  - Incitation sur les prix ?
  - Incitation sur les volumes ?
- Quelles sont les modalités d'achat par lesquelles le responsable de la couverture des pertes se procure l'énergie nécessaire à la compensation des pertes ?
  - Contrats long terme ?
  - Marché de gros (y compris marché organisé) ?
  - Solutions mixtes ?
  - Politique de couverture ?

**b. Critères évaluatifs**

- Quel est le degré de compatibilité du modèle analysé avec le cadre législatif existant ? Quelles évolutions du cadre législatif doivent être envisagées ? Quel est le degré d'euro-compatibilité du modèle analysé ?
- Quel est le degré de compatibilité du modèle analysé avec les conclusions de la Commission *Champsaur* ?
- Dans quelle mesure le modèle analysé affectera-t-il le marché de gros ?
  - Liquidité ?
  - Fiabilité du signal de prix ?
  - Développement de la concurrence ?
- Dans quelle mesure le modèle analysé affectera-t-il la volatilité du TURPE ?

- Dans quelle mesure le modèle analysé affectera-t-il le ciseau tarifaire ? Dans quelle mesure le modèle analysé affectera-t-il les interactions entre TRV et TURPE ?
- Quel est le niveau de risque (perte d'opportunité) que supportent :
  - les consommateurs finals ?
  - Les gestionnaires de réseaux ?
  - Le responsable de la couverture des pertes ?
  - Les fournisseurs alternatifs ?