

## **Session 14**

### ***New deal* pour les infrastructures, *New deal* politique et *New deal* économique**

**Dominique Maillard**

**RTE**

Au service de l'économie française, le réseau de transport d'électricité est essentiel dans l'optimisation technico-économique du système électrique. Son rôle dépasse le seul cadre du transport de courant. Outil de mutualisation tant des moyens de production que des profils de consommation, il permet d'utiliser au mieux la complémentarité des différentes sources d'énergie, de limiter le recours à des capacités supplémentaires de production et d'améliorer la sécurité d'alimentation électrique au moindre coût pour la collectivité. En l'absence de capacités de stockage disponibles à la bonne hauteur – pour l'heure circonscrites au pompage hydraulique, le réseau de transport est le meilleur instrument de flexibilité pour la valorisation des énergies renouvelables (ENR), éolienne et photovoltaïque.

Cette optimisation s'effectue à toutes les mailles : locale, lorsqu'il s'agit d'assurer la solidarité électrique entre les territoires et de réconcilier des profils de mix électriques différents ; européenne, lorsque le réseau achemine la production photovoltaïque, souvent largement supérieure aux besoins locaux, vers des centres de consommation au-delà des frontières nationales. En visant la convergence des prix de l'électricité sur l'ensemble des zones intégrées, l'interconnexion des réseaux d'électricité européens contribue à optimiser le bouquet électrique existant au travers des frontières en Europe. Le couplage des différentes zones de marché qui a été étendu en mai dernier au marché ibérique est une avancée majeure, résultat d'une coopération avancée entre les différents gestionnaires de réseau et les bourses de l'électricité. À la clé, ce sont des économies significatives pour la collectivité évaluées à plusieurs milliards d'euros par an pour toute l'Europe, ainsi qu'une compétitivité accrue pour tous les industriels européens.

Nous sommes aujourd'hui à un carrefour. La France vient d'annoncer une série d'objectifs ambitieux : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de contribuer à l'objectif européen de diminution de 40% en 2030 par rapport à 1990 ; diviser par 2 la consommation d'énergie finale entre 2012 et 2050 ; réduire la consommation d'énergie fossile de 30% en 2030 depuis les niveaux de 2012 ; porter la part des renouvelables à 32% de la demande finale d'énergie en 2030 –la part des ENR dans la production d'électricité devant atteindre 40% ; amener la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50% à l'horizon 2025. Le premier de ces objectifs est la reprise d'un objectif européen, non encore formellement décidé. À la maille européenne, les objectifs 2020 sont partiellement remplis. Le conseil européen décidera en octobre prochain du niveau des objectifs 2030 portant sur la réduction des GES, le développement des ENR et la capacité des interconnexions électriques sous l'impulsion d'une nouvelle Commission et d'un nouveau Parlement.

Ces objectifs sont à replacer dans le cadre des trois piliers qui régissent les politiques énergétiques, qu'elles soient nationales ou européenne : sécurité d'approvisionnement, compétitivité de l'industrie et lutte contre le changement climatique. Les gestionnaires de réseau de transport sont des instruments privilégiés pour mener ces politiques publiques. L'adaptation du réseau de transport sera complètement différente selon que ces objectifs répondent à une vision paneuropéenne ou qu'ils seront le résultat de la somme de 28 visions nationales. L'impact ne sera pas neutre non plus

s'agissant du coût pour la collectivité, la somme d'intérêts particuliers aboutissant rarement à un optimum économique. Or, si l'on souhaite développer les énergies renouvelables tout en maintenant la compétitivité de notre industrie, il est important que l'Europe et les États membres travaillent à une forme de gouvernance qui internalise des objectifs à la maille européenne.

Un *new deal* pour les infrastructures est donc fortement dépendant d'un *new deal* politique. Il serait accompagné d'un *new deal* économique. Les investissements dont il est question relèvent au total en Europe de la centaine de milliard d'euros d'ici 2020 et dépendent largement de la dette bancaire. Sans recours à des formes de financements alternatives, possibles sous réserve d'un cadre réglementaire ad hoc, un mur d'investissements se profile que les opérateurs qui investissent aujourd'hui sur la base de leur bilan, ne pourront à eux seuls franchir. Le dernier volet de ce *new deal* des infrastructures repose sur le citoyen européen et son acceptation des lignes de haute et très haute tension. Il faut en effet travailler à la bonne compréhension des enjeux et de l'utilité des réseaux de transport d'électricité. Certes, le gestionnaire de réseau n'est pas qu'un opérateur d'infrastructures et l'expertise de RTE dans la conception d'outils de marché est un pivot de sa faculté d'adaptation aux enjeux de la transition énergétique, mais il reste que pour permettre à des flux d'électricité de traverser l'Europe l'élément physique est indispensable. Les transitions énergétiques entamées partout en Europe ne pourront réussir que si les infrastructures de transport sont au rendez-vous des nouvelles capacités de production à partir des énergies renouvelables et des nouvelles capacités d'effacement des « consom'acteurs ».