



GESTIONNAIRE DU RÉSEAU  
DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

# *Bilan d'activité 1999*



Contact Communication :

**RTE - Immeuble Ampère  
34-40, rue Henry Regnault  
92068 Paris La Défense  
cedex 48**

**Tél. 01 41 02 10 00**





GESTIONNAIRE DU RÉSEAU  
DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

<b>A/ 1999, année de transition vers la loi de transposition</b>	
❶ 1999, une année de transition et de préparation . . . . .	3
❷ Le GRT, un rôle déterminant et complexe . . . . .	10
<b>B/ Le film de l'année 1999 . . . . .</b>	<b>12</b>
❶ L'équilibre Offre/Demande, un nouveau record de consommation . . . . .	12
❷ L'accès au réseau de transport, les premiers pas . . . . .	15
❸ Les intempéries . . . . .	16
❹ La mise sous assurance qualité et la démarche de confidentialité . . . . .	23
❺ Les systèmes d'information . . . . .	26
❻ La mise en œuvre de l'accord social et le fort renouvellement des unités systèmes . . . . .	27
<b>C/ Zoom sur la gestion du Système Electrique . . . . .</b>	<b>28</b>
❶ Les trois enjeux du Système Electrique . . . . .	28
❷ La sûreté de fonctionnement du Système Electrique . . . . .	29
❸ L'accès au réseau . . . . .	37
❹ La qualité de la fourniture . . . . .	44
❺ Le déménagement du CNES à St Denis . . . . .	45
<b>D/ Gros plan sur le développement et l'exploitation de l'infrastructure de transport . . . . .</b>	<b>46</b>
❶ Les quatre enjeux du Transport . . . . .	46
❷ La gestion du réseau . . . . .	48
❸ Le développement du réseau transport . . . . .	56

# A/ 1999, année de transition vers la loi de transposition

## ① 1999, une année de transition et de préparation

### Des dispositions transitoires pour l'accès au réseau de transport

La directive européenne 96/92 sur le marché intérieur de l'électricité est devenue effective le 19 février 1999, alors que la transposition en droit français n'était pas encore achevée. Cette situation a rendu nécessaire la mise en place d'un dispositif provisoire permettant de répondre aux demandes des producteurs et des clients éligibles souhaitant bénéficier des mesures d'effet direct de la directive. Le texte européen prévoyant que les consommateurs de plus de 100 Gwh par an, sont de fait éligibles, et peuvent donc choisir leur fournisseur, il n'était donc pas nécessaire d'attendre le vote définitif du texte français pour satisfaire ces clients

Ainsi depuis le 1<sup>er</sup> mars 1999, toutes les demandes d'accès sont orientées vers un point unique d'entrée, le Bureau d'Accès au Réseau de Transport (BART). La création du Bureau d'Accès au Réseau de Transport a permis d'identifier, vis à vis de l'externe, la fonction d'accès au réseau de transport et la mise en place des exigences de confidentialité.

Un barème d'accès au réseau du transport a été publié en février 1999. Il est depuis disponible, en libre accès, sur le site internet edf.fr. Ce barème prend en compte le niveau de tension de l'électricité transportée, sa quantité, ainsi que la durée d'utilisation du réseau. Il s'agit d'une tarification au "timbre poste", c'est-à-dire que le prix est indépendant de la distance parcourue.

Cette option a d'ailleurs été retenue par la grande majorité des pays de l'Union européenne.

Le BART a commencé la mise en œuvre des contrats d'accès en traitant des demandes conjointes rassemblant un consommateur et un fournisseur. Ces derniers se sont préalablement entendus sur l'aspect commercial de la fourniture, dont le BART ignore tout. En revanche, le BART a besoin de connaître les modalités techniques du contrat (point d'injection et de livraison par exemple). Son rôle consiste alors à établir un contrat en bonne et due forme qui autorise l'accès au réseau au fournisseur, pour alimenter son client, moyennant rémunération.

### Un fonctionnement en configuration GRT

- Une démarche progressive pour la mise en place du Système d'Information du GRT

L'un des deux enjeux majeurs qui ont mobilisé l'ensemble des acteurs informatiques du GRT sur l'année 99 fut, avec le passage de l'an 2000, la mise en place du nouveau Système d'Information. La mise en œuvre des évolutions du Système d'Information du Système Electrique et du Transport s'est traduite, dans un premier temps, par la prise en compte, a minima, des exigences de la Directive européenne de l'Electricité (neutralité, non-discrimination, confidentialité des informations sensibles et dissociation comptable).

Cette démarche s'est tout d'abord traduite par l'adaptation d'un certain nombre de systèmes existants (notamment la gestion prévisionnelle) et par le lancement de nouveaux projets SI (Télérelève des énergies produites, décomptes, publication, gestion / contrats / pilotage). Toutes les énergies ont été concentrées sur la mise en oeuvre, dans les délais impartis, du noyau de démarrage du Système d'Information au

19 février 1999 (date butoir pour l'application de la Directive européenne par les états membres), pour permettre au GRT d'accueillir ses nouveaux « clients » (producteurs indépendants et consommateurs éligibles) et ce, avec un niveau de sécurisation suffisante.

- **La mise en œuvre de la séparation producteur/ gestionnaire du réseau en matière de gestion prévisionnelle, avec les nouvelles relations COOP / CNES à EDF**

Animée par l'ambition d'être le plus compétitif possible dans un marché européen concurrentiel, afin de respecter la directive européenne et en prévision de sa transposition en droit français, EDF a réorganisé son activité en distinguant la Production et le Transport.

Elle s'est dotée depuis le 23 février 1999 d'un Centre Opérationnel d'Optimisation de la Production, le COOP. Celui-ci est chargé de l'optimisation et de la gestion de la production.

La gestion et l'exploitation du système électrique a été confiée à une autre entité, le Comité d'Exploitation du Système électrique (CESE) qui manage l'ensemble des unités d'exploitation du système, le CNES et les 7 CRES. Depuis le 19 février 1999, date d'entrée en vigueur de la directive, chaque jour, la veille pour le lendemain, les producteurs, qu'il s'agisse d'EDF (avec le COOP) ou de nouveaux entrants, proposent un programme de production permettant d'alimenter leurs clients. Ils passent le témoin aux unités d'exploitation du système (le CNES et les 7 CRES) qui décident des programmes de production définitifs en intégrant les contraintes du réseau et la gestion des réserves. Le jour de l'exploitation, les unités d'exploitation du système pilotent directement en temps réel tous les moyens de production en France, sur la base des indications techniques et économiques fournies par les différents producteurs.

## Le remodelage des organisations en vue de la création du GRT

**S**ans attendre le vote de la loi, les organisations ont commencé à être remodelées à la fois au sein de l'Opérateur du Système Electrique et au sein de l'Opérateur de l'Infrastructure de Transport, en vue d'une intégration future dans le Gestionnaire du Réseau de Transport.

Les moyens centraux et les unités d'exploitation du Système Electrique ont été créées pour remplir leurs nouveaux rôles : relation clientèle pour l'accès au réseau, développement du système électrique, gestion des plans de production pour la seule sûreté du réseau, règlement des écarts et publication des informations.

- Les Unités Régionales Transport (URT) ont été créées à partir des états majors d'Unités Energies (UE) et des sous unités des différents métiers du transport : exploitation, contrôle électrique et téléconduite, ingénierie réseau.

Une direction regroupée, des entités fonctionnelles accrochées aux filières et centrées sur les enjeux, des entités opérationnelles issues des sous-unités,

une mutualisation des fonctions supports en USI ont été les principes communs pour structurer les unités et mener la réflexion.

- Les Unités Energie qui réunissaient des Sous-Unités à la fois transport, hydraulique, thermique (GET, GEH, CPT) ainsi que des activités commerciales au siège ont été reconfigurées le 01 janvier 2000 en Unités Commerciales, Unités de Production et Unités de Transport afin de respecter le principe de la séparation comptable et managériale entre production et transport.

Les organisations des Unités Transport ont été conçues pour répondre aux grands enjeux du Transport. Elles ont pour rôle de mettre à disposition l'infrastructure de transport de l'électricité qui relie les installations de production aux centres de consommation. Elles assurent l'exploitation, la maintenance du réseau et l'ingénierie de son développement, de son renouvellement et de sa réhabilitation. Elles sont responsables de la sécurité des personnes et des biens, de la performance du patrimoine dans la durée et de l'acceptation des ouvrages dans leur environnement.

Elles regroupent des entités fonctionnelles, en appui de la Direction, et des entités opérationnelles, constituant un niveau d'élaboration des politiques, d'appui, de synthèse et de contrôle, et des entités opérationnelles.

Les entités fonctionnelles :

- Mission Ressources Humaines,
- Mission Gestion Finances qui s'assure de la mise en place et du fonctionnement optimal du Système d'Information sur l'Unité,
- Mission Environnement / Communication,
- Mission Performances Techniques qui gère le cadre des relations avec le Système Electrique.

Les entités opérationnelles :

- Groupes Exploitation Transport chargés de l'exploitation des ouvrages et de la mise en oeuvre de leur maintenance,
- Groupes Ingénierie Maintenance Réseaux (GIMR) qui conçoivent et réalisent des opérations de développement, de renouvellement et de réhabilitation du patrimoine Haute Tension,

- Groupes Expertise Services Contrôle Commande (GESCC) qui assurent la cohérence de fonctionnement du patrimoine Basse Tension, conçoivent et réalisent des opérations de développement, de renouvellement et de réhabilitation du patrimoine Basse Tension.

### La création d'ETSO : vers un véritable marché européen de l'électricité

Le 1<sup>er</sup> juillet 1999 a été créé officiellement l'Association Européenne des Gestionnaires de Réseau. Regroupant les 4 associations existantes des 4 systèmes électriques synchrones d'Europe :

- UCTE pour le système continental et Pologne au Portugal,
- NORDEL pour l'Europe du Nord,
- UKTSOA pour la Grande Bretagne,
- ATSOI pour les deux Irlande.

L'ensemble englobe les 35 GRT de l'Union Européenne, de la Norvège et de la Suisse. Ils ont la responsabilité des systèmes électriques qui desservent une consommation annuelle totale de plus de 2 400 Twh. Son président est le norvégien Hoelsaeter. Il dirige le GRT norvégien, Statnett.

La création de cette association, dont le siège sera à Bruxelles, répond à deux objectifs :

- assurer une coordination de l'exploitation du réseau sur l'ensemble de l'Europe,

- établir des règles communes permettant les échanges et le transit d'électricité au sein de l'Europe.

Dans un premier temps, elle fonctionnera sous la forme d'une association sans personnalité juridique, composée par les 4 associations des 4 systèmes électriques synchrones. Une association d'associations, en quelque sorte. Car certains pays n'ont pas encore officiellement de GRT comme la France et la Grèce. L'association n'aura pas de personnels permanents.

Il est prévu qu'au 1<sup>er</sup> juillet 2001, l'association soit remplacée par une autre association composée par les gestionnaires de chaque pays.

Le Président de l'association est le norvégien Oehl Satter.

André Merlin préside le comité exécutif (Steering Committee) d'ETSO. Composé d'un membre par pays plus la Norvège et la Suisse, ce comité a un rôle opérationnel de conduite et d'organisation des activités de l'association, et pilote des groupes de travail (task force) créés en fonction des besoins.

L'une des premières missions de l'association, d'ici l'automne, est de faire des propositions en vue d'une harmonisation du transport international d'électricité.

ETSO travaillera également aux conditions techniques du transport d'électricité transfrontalier et à une collecte d'informations afin de garantir la sécurité des systèmes électriques dans l'avenir.

André Merlin a présenté pour ETSO des propositions qui visent à mettre un terme au "pancaking", c'est à dire à l'empilement des tarifs dès que l'on exporte de l'électricité. Ce cumul constitue un frein au développement des échanges.

D'autre part, ETSO était soucieux de veiller à ce que chaque GRT mettant à disposition ses infrastructures pour le bon fonctionnement du marché européen reçoive une rétribution.

En effet, l'électricité empruntant le chemin le plus court, il arrive que la mise en œuvre d'un contrat commercial se traduise par l'utilisation des installations d'un GRT non mentionné au contrat (c'est l'exemple d'un contrat entre la France et l'Allemagne, alors que physiquement l'électricité peut transiter par la Belgique).

# A/ 1999, année de transition vers la loi de transposition

## ② Le GRT, un rôle déterminant et complexe

Dans un marché ouvert aux clients éligibles, le gestionnaire du réseau de transport a un rôle déterminant et complexe à la fois. En effet, il doit garantir les conditions de la fluidité du marché. L'accès doit paraître simple aux acteurs, alors qu'il fait face à une complexité croissante de l'exploitation technique du système électrique (contraintes techniques, congestion de réseau). Cela va de paire avec un comportement irréprochable du à tous les acteurs. D'autre part en charge de l'infrastructure technique du réseau de transport, il doit veiller à la bonne intégration des ouvrages et garantir la qualité de la fourniture et la sûreté du système.

- Assurer à chaque utilisateur un traitement non discriminatoire :

le GRT doit assurer à chacun un traitement impartial et démontrer qu'il est indépendant d'EDF, tout en restant intégré au groupe.

- Créer les conditions de la fluidité du marché :

l'accès au réseau doit être simple et compétitif , alors que les acteurs sont de plus en plus nombreux et diversifiés (producteurs à parcs diversifiés comme EDF, producteurs indépendants, bourses, intermédiaires, clients éligibles) et que les demandes évoluent (contrats bilatéraux de court terme, clauses d'interruptibilité, ventes sur un marché spot, produits dérivés, s'ajoutant à des demandes plus classiques comme les