



## **DELIBERATION N° 2017-272**

# Délibération de la Commission de Régulation de l'Énergie du 7 décembre 2017 portant approbation du programme d'investissements de RTE pour 2018

Participaient à la séance : Jean-François CARENCO, président, Catherine EDWIGE, Hélène GASSIN, Jean-Laurent LASTELLE, et 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, le gestionnaire du réseau public de transport (GRT) d'électricité doit transmettre pour approbation son programme annuel d'investissements à la Commission de régulation de l'énergie (CRE).

RTE a transmis, le 24 novembre 2017, son programme annuel d'investissements pour l'année 2018, et a été auditionné par la CRE le 29 novembre 2017.

La présente délibération a pour objet l'approbation du programme d'investissements de RTE pour l'année 2018.

### **1. PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS 2018 DE RTE**

Le programme d'investissements 2018 de RTE prévoit un budget total de 1492,1 M€<sub>2018</sub>. Ces dépenses sont décomposées en sept grandes catégories : le développement et le renouvellement du réseau de grand transport et d'interconnexion<sup>1</sup>, le développement et le renouvellement des réseaux régionaux<sup>2</sup>, la reprise des réseaux de transport<sup>3</sup>, les dépenses de système d'information et de logistique.

Le budget pour 2018 est en hausse par rapport à la prévision qui en avait été faite dans le cadre du programme d'investissements 2017 (1415 M€<sub>2017</sub>), et en baisse par rapport au budget approuvé par la CRE dans sa délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2016<sup>4</sup> pour l'année 2017 (1525 M€<sub>2017</sub>).

Cette évolution par rapport au budget approuvé pour 2017 s'explique principalement par une baisse des dépenses de développement des réseaux régionaux, partiellement compensée par une hausse des dépenses de renouvellement des réseaux régionaux et de développement du grand transport et des interconnexions.

<sup>1</sup> Le réseau de grand transport et d'interconnexion achemine, en 400 kV ou 225 kV, de grandes quantités d'énergie sur de longues distances avec un faible niveau de perte.

<sup>2</sup> Les réseaux régionaux de répartition acheminent l'énergie au niveau des régions et alimentent les réseaux de distribution publique ainsi que les gros clients industriels en 225 kV, 90 kV et 63 kV.

<sup>3</sup> Il s'agit de transferts d'actifs entre Enedis et RTE qui concernent les postes qui changent de propriétaire au titre des Règles Communes Postes Sources à la suite des évolutions de structure de ces postes.

<sup>4</sup> <http://www.cre.fr/documents/deliberations/approbation/programme-d-investissements-rte-2017>

La ventilation par catégories du programme d'investissements pour l'année 2018 et du budget autorisé pour l'année 2017 est décrite dans le tableau suivant :

Catégories	Programme 2017 (M€ <sub>2017</sub> )	Demande 2018 (M€ <sub>2018</sub> )
Grand Transport et Interconnexion - Développement	249,4	292,4
Grand Transport et Interconnexion - Renouvellement	59,1	58,9
Réseaux régionaux – Développement	562,8	440,0
Réseaux régionaux – Renouvellement	403,3	442,6
Reprises de réseaux de transport	1,1	2,1
Système d'information	152,4	150,1
Immobilier Logistique	97,0	106,0
<b>Total</b>	<b>1 525,1</b>	<b>1 492,1</b>

**Tableau 1 : ventilation par catégories du budget approuvé pour 2017 et de la demande de RTE pour 2018**

Les parties suivantes détaillent, catégorie par catégorie, le contenu du programme d'investissements 2018 et les évolutions constatées par rapport au programme d'investissements 2017.

### 1.1 Développement du réseau de grand transport

Les dépenses d'investissements relatives au développement du réseau de grand transport et des interconnexions s'établissent à 292,4 M€<sub>2018</sub>. Les trois quarts de ces dépenses concernent des projets d'interconnexion, et plus particulièrement le projet de création d'une liaison en courant continu entre la France et l'Italie (le projet Savoie-Piémont), dont les dépenses prévisionnelles pour l'année 2018 s'élèvent à 141,6 M€. Par ailleurs, les dépenses prévisionnelles pour l'année 2018 s'élèvent à 70 M€ pour le projet d'interconnexion IFA2. Les autres projets (les projets nationaux et raccordements) cumulent, quant à eux, une dépense totale pour 2018 de 72 M€. Parmi les projets nationaux, le principal projet est le passage à 400 kV de la ligne Cergy-Persan, actuellement à 225 kV (22 M€).

La hausse des dépenses de cette catégorie par rapport au budget 2017 s'explique essentiellement par la montée en puissance du projet d'interconnexion IFA2. Le budget de cette catégorie de dépenses est en hausse d'environ 85 M€ par rapport à la prévision qui en avait été faite dans le cadre du programme d'investissements 2017, en raison notamment d'une anticipation pour le projet IFA2 de dépenses initialement prévues en 2019 sur l'année 2018 et du report sur 2018, pour le projet Savoie-Piémont, de dépenses initialement prévues pour 2017.

Outre les deux projets d'interconnexion déjà en construction (Savoie-Piémont et IFA2), RTE prendra une décision d'engagement de dépenses en 2018 pour lancer les travaux de renforcement de l'axe Avelin-Avelgem. Ce projet permettra d'augmenter les capacités d'interconnexion entre la France et la Belgique, à l'horizon 2030, entre 600 et 1000 MW. La valeur actuelle nette (VAN) moyenne du projet estimée par RTE est de 63 M€ avec un financement du projet par RTE de 39 M€ pour un coût total du projet s'élevant à 140 M€ (en 2018, les dépenses prévisionnelles de RTE pour ce projet s'élèvent à 1 M€).

RTE engagera ou poursuivra en 2018 des études de faisabilité des projets d'interconnexion sur plusieurs frontières. Les coûts budgétés pour 2018 relatifs à ces études sont de 7,9 M€ et concernent l'Espagne, l'Angleterre et l'Irlande.

- Concernant le projet avec l'Espagne, après avoir conclu un accord de répartition transfrontalière des coûts du projet Golfe de Gascogne avec son homologue espagnol<sup>5</sup>, la CRE a fixé un budget cible pour le projet<sup>6</sup> afin d'inciter RTE à la maîtrise des coûts. Les gestionnaires des réseaux français et espagnols poursuivront en 2018 les études techniques nécessaires au développement du projet.
- Concernant le projet d'interconnexion entre la France et la Grande-Bretagne via l'île anglo-normande d'Aurigny, RTE a mis en suspens ce projet, prenant en considération la délibération de la CRE du 16 novembre 2017 portant orientation sur les nouveaux projets d'interconnexion avec le Royaume-Uni et décision de transfert à l'ACER de la demande d'exemption déposée par la société AQUIND Ltd. La date de mise en service prévisionnelle de ce projet, initialement prévue en 2022, est donc reportée à 2024 dans l'attente

<sup>5</sup> <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/golfe-de-gascogne>

<sup>6</sup> <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/golfe-de-gascogne2>

d'une clarification des conditions de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne sur les questions énergétiques. Les dépenses sur ce projet en 2018, estimées par RTE à 1,5 M€, se limiteront par conséquent à des dépenses essentiellement liées à la gestion de la suspension du projet

- Sur la frontière irlandaise, RTE développe avec son homologue Eirgrid le projet Celtic, d'une capacité de 700 MW. Dans ses délibérations du 17 novembre 2016 portant examen du SDDR 2015 d'une part<sup>7</sup>, et du 27 juillet 2017 portant examen du SDDR 2016 d'autre part<sup>8</sup>, la CRE a indiqué qu'elle « considère que la poursuite des études en vue de préciser le design du projet est nécessaire afin d'affiner les estimations de coûts du projet, et donc son évaluation socio-économique. La finalisation de ces études à l'été 2018, concomitante à la publication des résultats préliminaires du TYNDP 2018, permettra d'évaluer s'il est opportun de démarrer la phase d'obtention des autorisations administratives ». RTE et Eirgrid avancent un calendrier ambitieux pour ces études, afin d'être en mesure d'instruire dès le second semestre 2018 les demandes d'autorisations auprès des régulateurs français et irlandais dans l'hypothèse où ces études donneraient des résultats favorables à la poursuite du projet.

La CRE rappelle que l'approbation du budget des études techniques et économiques nécessaires à l'analyse de la faisabilité ou au développement de ces projets ne préjuge pas *in fine* de leur réalisation.

S'agissant du réseau national, le principal fait marquant concerne le projet de renforcement de la ligne 400 kV entre le sud de Lille et le nord-ouest d'Arras. Ce projet permettra de renforcer l'alimentation électrique des bassins de population de Lille et d'Arras-Douai, d'accueillir la production éolienne et de maintenir les échanges d'électricité avec la Belgique.

Dans son programme d'investissements 2018, RTE prévoit une dépense en 2018 de 10,5 M€ pour ce projet et un budget total de 227,5 M€, soit un quasi doublement du coût du projet par rapport au budget initialement anticipé en 2012 et une hausse de presque 40 % par rapport au budget prévisionnel de l'an passé. Cette hausse des coûts est essentiellement due à l'implémentation, en réponse au processus de concertation, d'un nouveau concept de ligne aérienne (les pylônes « Equilibre »).

RTE a mené une nouvelle analyse coûts - bénéfices pour s'assurer de l'intérêt économique de ce projet malgré la forte hausse du coût du projet. Compte tenu de son montant, ce projet est soumis à la régulation incitative conformément au TURPE 5. Dans ce cadre, un audit sur les coûts du projet Avelin-Gavrelle est en cours. Par ailleurs, la CRE estime nécessaire de s'assurer de la robustesse de la nouvelle analyse coûts - bénéfices de RTE. Ce projet fera donc l'objet d'un audit *ad hoc* sur l'analyse des bénéfices en janvier 2018.

### 1.2 Développement des réseaux régionaux

Les dépenses de développement des réseaux régionaux représentent 440 M€<sub>2018</sub>. Elles constituent 29 % des dépenses prévues par RTE en 2018. Il s'agit en majorité d'investissements sur les réseaux amont (72 %), et dans une moindre mesure de raccordements distributeurs (20 %), de raccordements de producteurs (6 %) et de gros consommateurs (2 %).

Ces dépenses relèvent en grande majorité de l'adaptation du réseau pour garantir l'alimentation et faciliter les secours entre territoires (271,1 M€), et de l'accueil du nouveau mix énergétique (142 M€). Comme en 2017, le principal projet est la sécurisation de l'alimentation de la vallée de la Durance (projet « Haute Durance »). Le reste des dépenses de cette catégorie se répartit sur 247 projets sur les réseaux amont ainsi que sur les raccordements. 55 % des investissements de développement des réseaux régionaux se concentrent sur des ouvrages existants (reconstructions, remplacements de conducteurs, etc.). Les 45 % restant concernent des créations d'ouvrages.

Le budget 2018 est marqué par une diminution des dépenses d'environ 123 M€ dans cette catégorie, par rapport au programme d'investissements pour l'année 2017. La baisse s'explique notamment par l'achèvement du projet « Filet de sécurité Bretagne » en 2017 et de moindres dépenses allouées au projet « 2 Loires » en 2018.

Les dépenses 2018 de cette catégorie sont également en baisse d'environ 20 M€ par rapport à la prévision qui en avait été faite dans le cadre du programme d'investissements 2017, en raison notamment du décalage de la construction de la liaison 63 kV Carrières-Breteuil en souterrain sur les années 2019-2020.

### 1.3 Renouvellement du réseau de grand transport et des réseaux régionaux

Les dépenses de renouvellement du réseau de grand transport et d'interconnexion s'élèvent à 58,9 M€<sub>2018</sub>. Elles sont stables par rapport aux dépenses autorisées pour l'année 2017. Ces dépenses concernent essentiellement le réseau national (89 % des dépenses), en particulier les travaux de réhabilitation des lignes 400 kV Argia-Cantegrit et Argia-Hernani, ainsi que le renforcement de la protection des sites et le renouvellement du contrôle commande de postes 400 kV (les Mandarins, Penly, Tilleul, Villarodin, Serein).

<sup>7</sup> <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/reseau-de-transport-rte-2016-2025>

<sup>8</sup> <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/sddr-rte-2016>

Les dépenses de renouvellement des réseaux régionaux s'élèvent à 442,6 M€<sub>2018</sub>, soit une hausse d'environ 40 M€ par rapport au budget 2017. Elles concernent le renouvellement de lignes (58 %), et celui de postes (42 %).

La hausse constatée des dépenses de la catégorie « réseaux régionaux – renouvellement » par rapport au budget de l'année 2017 est notamment due à l'accélération de la numérisation du contrôle commande des postes. Les dépenses liées au renouvellement des lignes sont quant à elles stables.

Cette décision d'accélérer la numérisation du contrôle commande des postes explique également l'écart d'environ 14 M€ entre les dépenses 2018 de renouvellement des réseaux régionaux et la prévision qui en avait été faite dans le cadre du programme d'investissements 2017.

#### **1.4 Dépenses de système d'information**

Les dépenses de la catégorie « système d'information » s'élèvent à 150,1 M€<sub>2018</sub>. Ces dépenses se ventilent sur 20 projets de coût total supérieur à 10 M€ (réparti sur plusieurs années), et sur 168 projets de taille plus modeste.

Ces dépenses sont en baisse par rapport au budget 2017. En effet, elles sont passées de 152,4 M€<sub>2017</sub> dans le programme d'investissements de 2017 à 150,1 M€<sub>2018</sub> dans le programme d'investissements de 2018. Selon RTE, cette évolution s'explique notamment par la mise en œuvre d'un plan d'actions permettant de s'inscrire dans la trajectoire de la délibération tarifaire. Toutefois, ces dépenses restent supérieures à la trajectoire TURPE 5 qui prévoit un montant de 148 M€. Il convient de préciser que le coût du projet INUIT est passé de 123,4 M€<sub>2017</sub> à 159,7 M€<sub>2018</sub>.

L'approbation par la CRE du programme d'investissements 2018 ne vient pas modifier la trajectoire de charges de capital normatives (CCN) « hors réseaux » retenue dans la décision tarifaire TURPE 5 HTB.

#### **1.5 Dépenses d'immobilier et de logistique**

Les dépenses d'immobilier et de logistique s'établissent à 106 M€<sub>2018</sub>. Elles se composent essentiellement de dépenses immobilières (70 %), et dans une moindre mesure d'investissements en actifs mobiles (30 %).

La légère hausse des dépenses de la catégorie « immobilier logistique », par rapport aux dépenses de l'année 2017, est principalement due aux opérations en immobilier exceptionnel incluant notamment des projets de regroupement des équipes de RTE. Les dépenses relatives aux actifs mobiles qui correspondent aux équipements nécessaires aux hélicoptères, au renouvellement d'engins et de moyens spéciaux ainsi qu'aux achats de véhicules légers, sont quant à elles stables par rapport aux dépenses de l'année 2017. Toutefois les dépenses d'immobilier et de logistique sont supérieures à la trajectoire TURPE 5 qui fixe les dépenses à 99 M€ pour l'année 2018.

Tout comme les dépenses relatives au système d'information, les dépenses d'immobilier et de véhicules, font l'objet d'un traitement tarifaire spécifique. L'approbation par la CRE du programme d'investissements 2018 ne vient pas modifier la trajectoire de CCN « hors réseaux » retenue dans la décision tarifaire TURPE 5 HTB.

#### **1.6 Projet RINGO**

##### **1.6.1 Description du projet RINGO**

Le programme d'investissements 2018 de RTE comporte notamment un document précisant la feuille de route du projet RINGO, disponible en annexe de la présente délibération. Le projet RINGO est un démonstrateur expérimental de taille industrielle qui a pour objectif de qualifier techniquement l'utilisation de batteries pour gérer des congestions sur le réseau HTB1.

Le projet se déploiera sur trois sites, chacun comportant :

- des batteries d'une puissance totale de 12 à 15 MW, d'une capacité de stockage de 24 à 30 MWh, accompagnées de leurs auxiliaires ;
- des équipements de contrôle-commande et de communication ;
- des équipements d'électronique de puissance et des transformateurs ;
- le cas échéant, d'une liaison de raccordement au poste le plus proche.

Les sites pressentis présentent des congestions à l'horizon 2020/2021 dues aux raccordements de production éolienne ou photovoltaïque.

RTE lancera début 2018 un groupe de concertation dédié au projet RINGO, et plus largement à la flexibilité locale. Ce groupe de travail aura pour objectif de diffuser le retour d'expérience du projet RINGO, d'assurer la transparence des données relatives à l'exploitation et d'élaborer les modalités des futurs appels d'offres de flexibilité locale qui devront traiter ces congestions localisées.

Lors d'une première phase d'exploitation du projet RINGO, d'une durée maximale de 3 ans, les batteries seront exploitées par RTE en mode « ligne virtuelle ». Ce mode d'exploitation consiste à charger ou décharger les batteries de l'ensemble des sites de façon à ce que les injections soient égales aux soutirages à chaque instant.

Lors d'une seconde phase d'exploitation, qui devrait débuter au plus tard début 2023, les batteries concernées par le projet RINGO seront exploitées par des tiers pour des usages potentiellement multiples tels que le réglage de la fréquence, le réglage de la tension, l'ajustement production = consommation (P=C), la résolution de congestions, le marché de l'énergie, etc. RTE indique que les modalités de cession seront à définir en fonction de facteurs tels que l'état des batteries, le résultat des expérimentations techniques, le bilan économique et la future réglementation.

Les dépenses engagées en 2018 sur ce projet, incluses à ce titre dans le programme d'investissements de RTE pour 2018 soumis à l'approbation de la CRE, sont inférieures à 2 M€.

Il ressort de la feuille de route du projet RINGO que RTE prévoit un investissement total de 80 M€ réparti sur 4 années.

### 1.6.2 Concertation

RTE a organisé un groupe de travail le 25 septembre 2017, suivi d'un appel à contributions auxquels six acteurs ont répondu. Leurs avis sont partagés. Saft, BHC Energy et Uniden sont favorables au projet. EDF est défavorable à la phase I, mais il est en revanche favorable à la phase II. EFET et ENGIE ont émis des avis globalement défavorables.

Les acteurs favorables au projet RINGO considèrent que ce projet est une initiative positive pour le développement des batteries raccordées au réseau électrique. Ils sont favorables à la diffusion aux parties intéressées des données opérationnelles de fonctionnement des batteries. Ils estiment que la préparation du fonctionnement des batteries après la fin de la phase I devrait avoir lieu le plus tôt possible.

Les acteurs défavorables au projet RINGO s'interrogent sur l'ampleur et le coût du projet par rapport à l'objectif poursuivi, une expérimentation ne nécessitant pas, selon eux, de déployer trois systèmes de batteries. Par ailleurs, l'exploitation selon un mode que RTE qualifie de « ligne virtuelle », qui consiste à imposer à chaque instant une contrainte d'égalité entre les injections et les soutirages réalisés par les batteries, constitue selon eux un mode d'exploitation peu efficace car il conduit à accroître les besoins d'ajustements lorsque le déséquilibre local et le déséquilibre de l'offre et de la demande au niveau national sont dans le même sens. Les acteurs défavorables au projet RINGO considèrent également que la propriété et l'exploitation d'un moyen de stockage par RTE pourraient évincer les acteurs susceptibles de répondre aux besoins du système électrique dans un cadre concurrentiel. Enfin, ils sont favorables à des appels d'offres de flexibilité neutres technologiquement.

RTE rend disponibles sur son site (<https://www.concerte.fr>) le compte rendu du groupe de travail du 25 septembre 2017 ainsi que les contributions écrites des acteurs et des réponses à leurs interrogations.

### 1.6.3 Analyse de la CRE

L'article L. 321-6-1 du code de l'énergie dispose que RTE favorise l'insertion des énergies renouvelables sur le réseau. L'initiative de RTE, en ce qu'elle vise à déterminer si des batteries sont en mesure de constituer un moyen de résorption efficace des congestions localisées, intermittentes dues à la pénétration croissante de l'éolien et du photovoltaïque, s'inscrit dans les missions du gestionnaire de réseau de transport.

Cette expérimentation vise par ailleurs à accélérer l'intégration du stockage électro-chimique dans le système électrique en permettant à RTE d'identifier les défis techniques que pourraient poser l'insertion de telles technologies sur le réseau de transport d'électricité.

Toutefois, la gestion de congestions selon l'approche de la « ligne virtuelle », prévue par RTE dans le cadre du projet RINGO, consiste à activer systématiquement une injection et un soutirage simultanément. Or, la gestion conjointe de l'équilibrage du système et des congestions, opérée actuellement par RTE sur le mécanisme d'ajustement, obéit à des règles différentes. Lorsqu'un ajustement pour résoudre une congestion locale contribue du même coup à compenser l'écart P=C national, RTE fait ainsi l'économie d'une opération (gestion intégrée des flux sur le réseau et de l'équilibre offre/demande décrite dans la délibération du 22 juin 2017). Le mode d'exploitation des batteries exclusivement en « ligne virtuelle » peut donc ne pas être la moins coûteuse pour le système électrique.

Par ailleurs, la CRE estime que la propriété de moyens de stockage par le gestionnaire du réseau de transport doit rester exceptionnelle.

En conséquence, la CRE considère que les engagements de RTE matérialisés dans le dossier du programme d'investissements sont nécessaires pour encadrer le projet RINGO :

1. RTE lancera début 2018 un groupe de travail qui permettra notamment de traiter les différentes problématiques posées par l'intégration des solutions de flexibilité tiers au service de la gestion de

congestions sur le réseau de transport. Le premier sujet sera la publication des congestions. La CRE rappelle que le panorama des congestions, qui n'est actuellement pas publié par RTE, est appelé à l'être comme demandé dans la délibération du 22 juin 2017 portant orientations sur la feuille de route de l'équilibrage du système électrique français, compte tenu du fait que ces congestions pourraient se multiplier dans les prochaines années, notamment en raison du développement de la production décentralisée intermittente.

2. RTE mettra à disposition les données relatives au fonctionnement des batteries du projet RINGO (chroniques d'utilisation des batteries, évolution des performances dans le temps...), suivant des modalités définies conjointement avec les acteurs. La CRE précise cet engagement en demandant à RTE de lui transmettre un bilan annuel des coûts et des bénéfices de l'exploitation des batteries du projet RINGO, incluant notamment la valeur économique des congestions affectées ainsi que les éléments démontrant les efforts d'optimisation des coûts.
3. RTE pourra exploiter les batteries du projet RINGO en « ligne virtuelle » pendant une durée de 3 ans maximum à compter de sa mise en service. La CRE précise cet engagement en demandant à RTE de lui soumettre, dans le cadre de son programme d'investissements, les modalités de sortie de l'expérimentation, au plus tard 2 ans après la mise en service des batteries du projet RINGO. Ces modalités devront notamment fixer, d'une part, les évolutions de la gouvernance des stockages, et d'autre part, l'organisation des appels d'offres de flexibilité locale qui devront être adossés aux mécanismes de gestion des congestions existants.
4. A l'issue de la phase I, RTE cédera la flexibilité selon des modalités qui restent à définir.
5. A partir de la phase II, les batteries issues du projet RINGO devront pouvoir participer aux mécanismes de gestion de la congestion mis en place par RTE (le cas échéant, les futurs appels d'offres de flexibilité locale) ainsi qu'aux mécanismes d'équilibrage du système électrique (services système et mécanisme d'ajustement).



## 2. DÉCISION DE LA CRE

Par courrier reçu le 24 novembre 2017, RTE a soumis à l'approbation de la CRE le programme d'investissements pour l'année 2018.

1. 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, la CRE approuve le programme d'investissements de RTE pour 2018.
2. Concernant le projet RINGO, la CRE considère que les engagements suivants permettent d'encadrer de manière satisfaisante ce projet :
  - a. Lancer début 2018 un groupe de travail qui permettra notamment de traiter les différentes problématiques posées par l'intégration des solutions de flexibilité tiers au service de la gestion de congestions sur le réseau de transport.
  - b. Publier le panorama des congestions, comme demandé dans la délibération du 22 juin 2017 portant orientations sur la feuille de route de l'équilibrage du système électrique français. Pour rappel, la fréquence et le délai de mise en œuvre de ces publications doivent faire l'objet d'une proposition de RTE à la CRE, après concertation avec les acteurs de marché, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2018.
  - c. Mettre à disposition les données relatives au fonctionnement des batteries du projet RINGO suivant des modalités définies conjointement avec les acteurs.
  - d. Transmettre à la CRE un bilan annuel des coûts et des bénéfices de l'exploitation des batteries du projet RINGO, incluant notamment la valeur économique des congestions affectées ainsi que les éléments démontrant les efforts d'optimisation des coûts.
  - e. Limiter le mode d'exploitation des batteries du projet RINGO en « ligne virtuelle » à une durée de 3 ans maximum à compter de sa mise en service et céder la flexibilité au plus tard trois ans après la mise en service des batteries du projet RINGO.
  - f. Soumettre à la CRE, dans le cadre de son programme d'investissements, les modalités de sortie de l'expérimentation, au plus tard 2 ans après la mise en service des batteries du projet RINGO, notamment concernant d'une part les évolutions de la gouvernance des stockages, et d'autre part l'organisation des appels d'offres de flexibilité locale qui devront être adossés aux mécanismes de gestion des congestions existants.
  - g. Permettre aux batteries du projet Ringo de participer aux mécanismes de gestion de la congestion mis en place par RTE ainsi qu'aux mécanismes d'équilibrage du système électrique à partir de la phase II.
3. L'approbation par la CRE du programme d'investissements 2018 ne vient pas modifier la trajectoire de charges de capital normatives (CCN) « hors réseaux » retenue dans la décision tarifaire du TURPE 5 HTB.
4. La CRE demande à RTE de lui présenter, au début du mois de juillet 2018, un bilan d'exécution intermédiaire de la présente décision.

Fait à Paris, le 7 décembre 2017.

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

Jean-François CARENCO