

DÉLIBÉRATION

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 27 octobre 2016 portant approbation des règles d'allocation des capacités long terme par enchères explicites

Participaient à la séance : Philippe de LADOUCKETTE, président, Christine CHAUVET, Catherine EDWIGE, Hélène GASSIN, commissaires.

En application de l'article 37(6) de la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité, et des dispositions de l'article 30 du cahier des charges type de concession du réseau public de transport d'électricité tel qu'approuvé par le décret n° 2006-1731 du 23 décembre 2006, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) est compétente pour approuver les règles de calcul et d'allocation des capacités d'échange d'électricité aux frontières.

Par courrier reçu le 19 octobre 2016, la société Réseau de transport d'électricité (RTE) a saisi la CRE, pour approbation, d'une proposition de modification des règles d'allocation des capacités long terme par enchères explicites (*Harmonised Allocation Rules*, ci-après HAR). Afin de les mettre en cohérence avec la nouvelle version des HAR, RTE a également saisi la CRE pour approbation des textes suivants :

- les Règles d'allocation des capacités via des enchères fictives version 1.3 (pour les cas de découplage journalier) ;
- les Règles d'allocation des capacités journalières des frontières suisses et Italie - Grèce version 1.3 (qui traitent notamment de la frontière France - Suisse) ;
- les Règles d'allocation pour l'allocation des capacités infra journalières sur les frontières France - Italie, Suisse - Italie et Autriche - Italie version 03 ;
- les Règles d'Accès IFA V11 (qui traitent de la frontière France - Grande-Bretagne).

1. CONTEXTE

1.1 Le Règlement FCA portant sur l'allocation des capacités transfrontalières aux échéances de long terme

En application des dispositions de l'article 18 du règlement (CE) n° 714/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 sur les conditions d'accès au réseau pour les échanges transfrontaliers d'électricité, la Commission européenne a adopté, le 26 septembre 2016, le règlement (UE) 2016/1719 établissant une ligne directrice relative à l'allocation de capacité à terme (*Regulation establishing a guideline on forward capacity allocation*, ci-après Règlement FCA). Publié le 27 septembre 2016 au Journal Officiel de l'Union européenne, le Règlement FCA est entré en vigueur le 17 octobre 2016. Il porte sur l'allocation des produits de long terme, qui regroupent toutes les capacités d'interconnexion allouées avant l'échéance journalière (produits annuels, trimestriels, mensuels, etc.). Ces produits permettent aux acteurs de marché de sécuriser leurs échanges transfrontaliers d'énergie et de se couvrir contre les différentiels de prix entre zones résultant du fonctionnement des marchés journaliers. Le Règlement FCA vise à promouvoir l'intégration des marchés de l'électricité en harmonisant à l'échelle européenne les règles d'allocation des produits de long terme.

1.2 Mise en œuvre anticipée des règles d'allocation harmonisées prévues par le Règlement FCA

L'article 51 du Règlement FCA dispose que, dans les six mois après son entrée en vigueur, les gestionnaires de réseaux de transport (GRT) européens soumettent une proposition de règles d'allocation harmonisées

(*Harmonised Allocation Rules*, ci-après HAR) détaillant les modalités pratiques d'allocation des droits de transport à long terme¹. Cette proposition doit faire l'objet d'une approbation coordonnée par toutes les autorités de régulation nationales concernées après organisation d'une consultation publique, en application des dispositions de l'article 4, paragraphe 6 et de l'article 6 du Règlement FCA.

Toutefois, à la demande des autorités de régulation, les GRT de vingt-deux pays européens², y compris RTE, ont entrepris dès 2013 de mettre en œuvre de manière anticipée des règles d'allocation harmonisées. Ils ont ainsi élaboré une première version des HAR qui a été approuvée par les autorités de régulation nationales concernées³ et mise en œuvre pour l'allocation des produits avec livraison à partir du 1^{er} janvier 2016. A la suite de l'avis favorable rendu le 30 octobre 2015 par les Etats membres de l'Union européenne sur le projet de Règlement FCA, les GRT ont souhaité réviser ces règles pour l'allocation des produits avec livraison à partir du 1^{er} janvier 2017. Ils ont donc élaboré une nouvelle version des HAR qui a été soumise à consultation publique par le réseau européen des gestionnaires de réseau de transport pour l'électricité (*European Network of Transmission System Operators for Electricity* ou ENTSO-E) du 18 avril au 18 mai 2016. Cette nouvelle version est désormais soumise à l'approbation de la CRE et des autres autorités de régulation nationales concernées⁴.

La modification des HAR implique également de modifier en conséquence les quatre autres jeux de règles mentionnés dans le paragraphe introductif de la présente délibération ; ceux-ci sont donc également soumis par RTE pour approbation à la CRE. Ils ont fait l'objet de consultations publiques organisées par les GRT, du 6 au 20 juillet 2016 pour les deux premiers, du 1^{er} août au 15 août 2016 pour le troisième et du 19 mai au 16 juin 2016 pour le dernier. Ces consultations n'ont donné lieu à aucune réponse des acteurs de marché.

2. MODIFICATIONS APPORTEES AUX REGLES D'ALLOCATION DES CAPACITES LONG TERME

Les HAR sont composées d'un tronc commun qui s'applique à l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne allouant des droits de transport à long terme, et d'annexes régionales qui les complètent et peuvent prévoir des dérogations adaptées aux spécificités de chaque interconnexion. Le jeu de règles soumis par RTE à l'approbation de la CRE comporte quatre annexes régionales :

- France – Suisse (annexe 2)
- France – Espagne (annexe 5)
- Frontières italiennes (annexe 6)
- France – Grande-Bretagne (annexe 13)

2.1 Modifications apportées au tronc commun des règles d'allocation

Les modifications apportées au tronc commun des HAR sont limitées : outre des modifications rédactionnelles précisant certaines règles ou visant à mettre en cohérence les HAR avec le Règlement FCA ou avec le règlement (UE) n° 2015/1222 de la Commission du 24 juillet 2015 établissant une ligne directrice relative à l'allocation de la capacité et à la gestion de la congestion (*Congestion Allocation and Capacity Management*, ci-après Règlement CACM), elles portent sur les principaux éléments analysés ci-après.

2.1.1 Processus d'abaissement de la notation requise par la plateforme d'allocation pour les banques émettant les garanties bancaires

La version actuelle des HAR dispose, dans son article 21 alinéa 1(h), que la plateforme d'allocation des droits de transport à long terme peut, en cas de baisse généralisée des notations dans le secteur des institutions financières, abaisser, pour une période limitée et « à son entière discrétion », la notation requise pour les banques émettant les garanties bancaires des participants aux enchères.

Dans la nouvelle version des HAR est introduite une exigence d'information des GRT, qui doivent à leur tour rendre compte de l'abaissement de la notation requise aux autorités de régulation nationales. La CRE est favorable à cette évolution.

La mise en œuvre du Règlement FCA donnera lieu à une nouvelle révision des HAR et à une saisine des régulateurs par leurs GRT respectifs pour approbation de la version révisée. Dans ce cadre, la CRE considère que le

¹ Notamment : type de droits pouvant être alloués ; processus d'allocation par enchères explicites ; principes d'utilisation, de restitution et de transfert des droits ; fermeté des produits alloués et principes d'indemnisation afférents ; exigences financières vis-à-vis des participants aux enchères.

² Vingt-et-un Etats membres de l'Union européenne et la Suisse, qui allouent des droits de transport à long terme.

³ La CRE a approuvé la version qui lui avait été soumise par RTE dans une délibération en date du 15 octobre 2015.

⁴ Bien que le Règlement FCA soit maintenant entré en vigueur, les règles soumises ici à approbation relèvent toujours de la mise en œuvre anticipée du Règlement et des règles définitives répondant aux dispositions de l'article 51 du Règlement devront être proposées ultérieurement par les GRT, en intégrant les discussions toujours en cours sur certains points.

niveau de contrôle des autorités de régulation sur le processus d'abaissement de la notation requise pour les banques émettant les garanties bancaires devra être renforcé.

2.1.2 Suppression de la limite de fermeté long terme dans le processus d'allocation

La limite de fermeté J-1 est l'échéance au-delà de laquelle la fermeté physique des droits de transport à long terme doit être garantie sauf cas de force majeure ou situation d'urgence. La version actuelle des HAR prévoit par ailleurs une « limite de fermeté long terme », située avant la limite de fermeté J-1. Les deux sous-périodes délimitées par cette limite de fermeté long terme (avant cette limite d'une part ; entre cette limite et la limite de fermeté J-1 d'autre part) étaient soumises à des plafonds de compensation différents en cas de réduction des capacités allouées. La limite de fermeté long terme est supprimée dans la nouvelle version des HAR.

Cette suppression va dans le sens de la simplification du dispositif de compensation des réductions de capacités allouées. La CRE est favorable à cette modification.

2.1.3 Suppression de la notion de situation d'urgence avant la limite de fermeté J-1

La version actuelle des HAR prévoit que les droits de long terme alloués peuvent être réduits dans une situation d'urgence survenue avant la limite de fermeté J-1 ; les droits réduits font alors l'objet d'une compensation fondée sur le différentiel de prix journalier entre zones de marché, sous réserve du respect d'un plafond. La nouvelle version des HAR ne fait plus désormais référence à la situation d'urgence que pour l'horizon situé après la limite de fermeté J-1, et renvoie aux dispositions du Règlement CACM pour les principes de compensation dans ce cas.

Cette modification se justifie dans la mesure où la situation d'urgence, telle que décrite à l'article 16 alinéa 2 du règlement (CE) n° 714/2009⁵, n'est en pratique pas envisageable avant une échéance aussi éloignée du temps réel que la limite de fermeté J-1. La CRE est favorable à cette modification.

2.1.4 Modification des plafonds de compensation applicables en cas de réduction de la capacité allouée avant la limite de fermeté J-1

La version actuelle des HAR prévoit que la compensation des réductions de capacités avant la limite de fermeté J-1 est soumise à un plafond mensuel sur chaque frontière, calculé sur la base de la rente de congestion provenant de l'allocation des droits de transport à long terme et, dans le cas d'une réduction survenue après la limite de fermeté long terme, des allocations journalières⁶. La nouvelle version des HAR prévoit que la compensation des réductions de capacités avant la limite de fermeté J-1 est soumise, sauf avis contraire des autorités de régulation concernées, à un plafond annuel sur chaque frontière, calculé sur la base de la rente de congestion totale collectée sur cette frontière dans l'année. Les interconnexions en courant continu font l'objet d'un traitement particulier et restent soumises à un plafond de compensation mensuel.

Cette évolution, qui modifie la version actuelle des HAR pour tenir compte des dispositions de l'article 54 du Règlement FCA, améliore la fermeté des produits offerts aux acteurs de marché tout en prenant en compte de façon différenciée les risques qu'encourent les GRT d'atteindre effectivement les plafonds de compensation en fonction du type d'interconnexion. En effet, l'analyse de l'historique des coûts associés à la compensation des réductions de capacités montre que le risque d'atteindre le plafond est très faible pour les interconnexions en courant alternatif, que ce plafond soit mensuel ou annuel ; en revanche, pour les interconnexions en courant continu, pour lesquelles toute la capacité d'interconnexion est souvent concentrée sur un faible nombre de câbles dont la disponibilité peut être significativement affectée par la maintenance, la mise en œuvre d'un plafond annuel pourrait générer des risques financiers significatifs pour les GRT. La CRE est favorable à cette modification.

2.2 Modifications apportées aux annexes régionales des règles d'allocation

L'annexe relative à la région Europe Centre-Ouest est supprimée car elle ne présente plus d'écart par rapport au tronc commun des HAR. En effet, les seules dérogations qu'elle contenait portaient sur la définition de la limite de fermeté long terme et sur les principes de compensation faisant référence à cette limite, qui est supprimée dans la nouvelle version des HAR. Cette modification va dans le sens d'une harmonisation des règles d'allocation.

Dans l'annexe France – Suisse, la dérogation concernant l'heure limite d'envoi du récapitulatif des droits est supprimée, ce qui va dans le sens d'une harmonisation des règles d'allocation. La référence à la limite de fermeté long terme est également supprimée en cohérence avec la modification du tronc commun des HAR ; la fermeté physique des droits de transport à long terme, précédemment mise en œuvre au-delà de cette limite, est désormais effective à partir de 20 heures l'avant-veille de la livraison, sauf cas de force majeure ou situation d'urgence. Le traitement des réductions de droits en cas de situation d'urgence est aligné sur celui de la force majeure, la compensation n'étant plus effectuée que sur la base du prix de l'enchère initiale, sans coefficient multiplicatif ;

⁵ La situation d'urgence est, aux termes de cet article, une situation « où le gestionnaire de réseau de transport doit agir rapidement et où le redéploiement (« redispatching ») ou les échanges de contrepartie (« counter trading ») ne sont pas possibles ».

⁶ Ces plafonds ont pour but d'éviter que, en cas de réductions de capacités dans une configuration de marché défavorable, les GRT ne doivent supporter des coûts de compensation supérieurs à leurs recettes d'enchères.

toutefois, cette modification ne devrait avoir que peu d'incidence, ce motif n'ayant en pratique pas été invoqué par le passé sur cette frontière.

Dans l'annexe **France – Espagne**, la dérogation concernant l'heure limite d'envoi du récapitulatif des droits est supprimée, ce qui va dans le sens d'une harmonisation des règles d'allocation. La référence à la limite de fermeté long terme est également supprimée en cohérence avec la modification du tronc commun des HAR. Par ailleurs, le plafond de compensation des réductions de droits de transport est calculé sans inclure la part de la rente de congestion issue des allocations infra-journalières ; cette dérogation est justifiée par le fait que les capacités sur cette frontière sont allouées par des plateformes différentes pour l'horizon infra-journalier et pour les autres horizons. L'inclusion de la rente infra-journalière dans le calcul du plafond impliquerait des développements informatiques coûteux afin de développer une passerelle entre les plateformes, pour un bénéfice minime puisque le risque d'atteinte de ce plafond est très faible.

Dans l'annexe relative aux **frontières italiennes**, les modifications ne portent pas sur la frontière France - Italie.

L'annexe **France – Grande-Bretagne** n'est modifiée que marginalement par rapport à la version précédente. Dans le seul cas des enchères fictives explicites organisées lors d'un découplage journalier, une dérogation est introduite concernant la rémunération des droits de transport physiques non nominés. En effet, le tronc commun de la nouvelle version des HAR prévoit une rémunération fondée sur le différentiel de prix journalier entre zones de marché dans ce cas. Cependant, la mise en œuvre de cette disposition nécessiterait des développements informatiques significatifs sur la plateforme d'allocation actuelle, alors que celle-ci a vocation à être remplacée prochainement par la plateforme d'allocation unique. Dans l'attente de la mise en place de cette plateforme unique, il apparaît justifié de conserver une rémunération fondée sur le prix marginal de l'enchère explicite de secours pour l'interconnexion France – Grande-Bretagne.

La CRE est favorable à l'ensemble de ces modifications.

2.3 Modifications apportées à d'autres règles pour les mettre en cohérence avec les règles d'allocation modifiées

Les **Règles d'allocation des capacités via des enchères fictives**, qui concernent l'allocation journalière en cas de découplage des marchés, font l'objet de modifications de forme destinées à conformer leur rédaction à celle des HAR modifiées. Par ailleurs, la description des modalités de compensation en cas de réduction des droits pour cause de force majeure ou de situation d'urgence est mise en cohérence avec les Règlements FCA et CACM : d'une part, une limite de fermeté J-1 est introduite et définie 30 minutes avant l'heure de fermeture du guichet du marché J-1 ; d'autre part, le régime de compensation distingue les réductions survenues avant et après cette limite, les réductions survenues après étant renvoyées au Règlement CACM ; enfin, la situation d'urgence n'est plus envisagée qu'après cette limite.

Les **Règles d'allocation des capacités journalières des frontières suisses et Italie - Grèce**, qui concernent également l'allocation journalière, font essentiellement l'objet de modifications de forme destinées à conformer leur rédaction à celle des HAR modifiées, notamment en ce qui concerne les mentions légales du chapitre 9. La procédure d'information des GRT et des autorités de régulation nationales en cas d'abaissement de la notation de crédit requise pour les banques émettant des garanties bancaires est également introduite sur le modèle des HAR modifiées (cf. §2.1.1 de la présente délibération).

Les **Règles d'allocation pour l'allocation des capacités infra journalières sur les frontières France - Italie, Suisse - Italie et Autriche - Italie** font essentiellement l'objet de modifications de forme destinées à conformer leur rédaction à celle des HAR modifiées. La procédure d'information des GRT et des autorités de régulation nationales en cas d'abaissement de la notation de crédit requise pour les banques émettant des garanties bancaires est également introduite sur le modèle des HAR modifiées (cf. §2.1.1 de la présente délibération).

Les **Règles d'Accès IFA V11** font uniquement l'objet de modifications de forme destinées à conformer leur rédaction à celle des HAR modifiées.

La CRE est favorable à l'ensemble de ces modifications.

3. DECISION DE LA CRE

La CRE est favorable aux modifications proposées par RTE. Elle approuve :

- les Règles d'allocation des capacités long terme par enchères explicites (HAR modifiées, incluant les annexes régionales mentionnées au §2. de la présente délibération) ;
- les Règles d'allocation des capacités via des enchères fictives version 1.3 ;
- les Règles d'allocation des capacités journalières des frontières suisses et Italie - Grèce version 1.3 ;

DÉLIBÉRATION

27 octobre 2016

- les Règles d'allocation pour l'allocation des capacités infra journalières sur les frontières France - Italie, Suisse - Italie et Autriche - Italie version 03 ;
- les Règles d'accès IFA V11.

Par ailleurs, la CRE est favorable à une application la plus harmonisée possible des règles d'allocation de long terme sur l'ensemble des frontières françaises, notamment en matière de fermeté des droits de transport. En conséquence, elle demande à RTE, en collaboration avec les autres GRT concernés, de poursuivre ses travaux en vue d'une harmonisation complète de ces règles.

Fait à Paris, le 27 octobre 2016.

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

Philippe de LADoucette