



DELIBERATION N° 2018-081

Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 12 avril 2018 portant projet de décision sur le paramétrage de la régulation incitative applicable au projet d'interconnexion Golfe de Gascogne

Participaient à la séance : Christine CHAUVET, Catherine EDWIGE, Hélène GASSIN, Jean-Laurent LASTELLE et Jean-Pierre SOTURA, commissaires.

En application des dispositions des articles L. 341-2 et L. 341-3 du code de l'énergie, la CRE est compétente pour établir les tarifs d'utilisation des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité (TURPE). Ces tarifs sont calculés afin de couvrir l'ensemble des coûts supportés par RTE, dans la mesure où ils correspondent à ceux d'un gestionnaire de réseau de transport efficace.

L'article L. 341-3 précise que la CRE se prononce « sur les évolutions des tarifs d'utilisation des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité » et peut prévoir « un encadrement pluriannuel d'évolution des tarifs et des mesures incitatives appropriées, tant à court terme qu'à long terme, pour encourager les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution à améliorer leurs performances, notamment en ce qui concerne la qualité de l'électricité, à favoriser l'intégration du marché intérieur de l'électricité et la sécurité de l'approvisionnement et à rechercher des efforts de productivité. »

L'alinéa 4 de ce même article précise que la CRE « procède, selon les modalités qu'elle détermine, à la consultation des acteurs du marché de l'énergie ».

La délibération de la CRE du 17 novembre 2016 portant décision sur le TURPE 5 HTB¹ a repris les grands principes de régulation incitative définis pour la période du TURPE 4 HTB², tout en y apportant certaines modifications. En particulier, le TURPE 5 HTB fait évoluer le mécanisme de régulation incitative applicable aux projets d'interconnexions électriques.

Le projet d'interconnexion Golfe de Gascogne entre la France et l'Espagne rentre dans le champ d'application de ce mécanisme. Ce projet a fait l'objet le 21 septembre 2017 d'une décision conjointe avec le régulateur espagnol, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), de répartition transfrontalière des coûts du projet en application de l'article 12 du règlement (UE) n°347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes³. La CRE a également fixé le 27 septembre 2017 le budget cible du projet qui sera pris en compte dans la régulation incitative applicable au projet, en particulier pour le calcul de la prime variable portant sur les coûts du projet⁴.

La CRE a ensuite procédé à une consultation publique du 18 janvier au 23 février 2018 portant sur une proposition de paramétrage du reste du mécanisme de régulation incitative, à savoir la prime fixe relative à l'utilité de l'interconnexion pour la collectivité, et la prime variable portant sur le taux d'utilisation de l'ouvrage.

5 contributions ont été adressées à la CRE : 1 contribution provient d'un gestionnaire de réseau de transport, 2 proviennent de producteurs et 2 proviennent d'associations.

Les réponses non confidentielles sont publiées sur le site de la CRE⁵, simultanément à la présente délibération.

¹ <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/turpe-htb3>

² <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/turpe-4-htb>

³ <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/golfe-de-gascogne>

⁴ <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/golfe-de-gascogne2>

⁵ <http://www.cre.fr/documents/consultations-publiques/regulation-incitative-des-projets-d-interconnexions-avelin-avelgem-et-golfe-de-gascogne>

1. CONTEXTE

1.1 Rappel du cadre de régulation du TURPE 5 HTB

Dans sa délibération du 17 novembre 2016 portant décision sur le TURPE 5 HTB, la CRE a décidé de maintenir, tout en l'adaptant, le cadre de régulation introduit par le TURPE 4 HTB portant sur le développement des interconnexions électriques.

Ce cadre de régulation vise à inciter à la réalisation des projets utiles pour la collectivité, tout en encourageant RTE à mener à bien les investissements dans les meilleures conditions de coûts et à s'assurer la bonne exploitation des ouvrages. Il repose sur trois incitations distinctes :

- une incitation à la réalisation des interconnexions utiles pour la collectivité qui se matérialise par l'attribution d'une prime fixe exprimée en euros, calculée à partir d'un taux de partage, entre RTE et la collectivité, du bénéfice net estimé, par la CRE, du projet (ci-après, « *prime fixe* ») ;
- une incitation portant sur l'utilisation effective de l'ouvrage qui prend la forme d'une prime ou d'une pénalité, calculée chaque année, dont le niveau dépend des flux réalisés par rapport aux flux initialement prévus par la CRE dans le cadre de l'évaluation de l'utilité de l'interconnexion pour la collectivité (ci-après, « *prime variable « taux d'utilisation »* ») ;
- une incitation à la minimisation des coûts d'investissement du projet qui prend la forme d'une prime ou d'une pénalité, en fonction du différentiel entre le coût cible du projet établi par la CRE et le coût réalisé (ci-après, « *prime variable « coûts »* »).

Ces incitations sont versées pour une durée de dix ans, à compter de la mise en service de l'interconnexion.

1.2 Calendrier

Le projet Golfe de Gascogne a fait l'objet le 21 septembre 2017 d'une décision conjointe avec la CNMC de répartition transfrontalière des coûts du projet, en application de l'article 12 du règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes⁶. En cohérence avec cette décision, la CRE a fixé le 27 septembre 2017 le budget cible du projet qui sera pris en compte dans la régulation incitative applicable au projet⁷. Les porteurs du projet ont par ailleurs sollicité une subvention européenne auprès du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) et obtenu un soutien à hauteur de 578 M€⁸.

Par courrier daté du 22 décembre 2017, RTE a adressé à la CRE les éléments concernant le projet « Golfe de Gascogne » nécessaires à la fixation de la prime fixe et de la prime variable « taux d'utilisation » en application du cadre de régulation incitative des projets d'interconnexions.

Sur la base de ces éléments, la CRE a lancé le 18 janvier 2018 une consultation publique relative notamment au projet Golfe de Gascogne⁹. Cette consultation publique s'est achevée le 23 février 2018.

Cinq acteurs y ont répondu : le porteur de projet RTE, 2 énergéticiens (EDF et Engie), et deux associations (EFET et UFE). Les parties non confidentielles de ces réponses sont publiées sur le site internet de la CRE en même temps que la présente délibération.

1.3 Objet du projet de décision

L'objet du présent projet de décision est de définir les paramètres du mécanisme de régulation incitative applicable au projet d'interconnexion Golfe de Gascogne. Il sera transmis pour avis au Conseil supérieur de l'énergie.

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

⁷ <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/golfe-de-gascogne2>

⁸ https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2017_cef_energy_call_selection_decision_annex.pdf

⁹ <http://www.cre.fr/documents/consultations-publiques/regulation-incitative-des-projets-d-interconnexions-avelin-avelgem-et-golfe-de-gascogne>

2. CARACTERISTIQUES DU PROJET

2.1 Caractéristiques techniques

Le projet d'interconnexion sous-marine entre la France et l'Espagne Golfe de Gascogne est développé par le gestionnaire du réseau public de transport d'électricité français, RTE, et le gestionnaire du réseau de transport espagnol, REE (*Red Eléctrica de España*). D'une capacité de 2000 MW, ce projet a été déclaré « Projet d'Intérêt Commun » (PIC) par la Commission Européenne en 2013, 2015 et 2017. Il permettra de porter la capacité totale d'interconnexion entre la France et l'Espagne à 5 000 MW.

Le projet consiste à créer une interconnexion de 370 km entre le poste de Cubnezais en France, et celui de Gatica en Espagne, selon un tracé majoritairement sous-marin. Les gestionnaires de réseau de transport RTE et REE ont conduit depuis 2011 des études techniques afin de confirmer la faisabilité technique de l'ouvrage, qui est notamment confronté au défi technique du franchissement du Gouf de Capbreton.

2.2 Calendrier prévisionnel

RTE et REE envisagent de mener les travaux de construction de 2020 à 2024, pour une mise en service de la ligne en 2025.

3. REGULATION INCITATIVE APPLICABLE AU PROJET GOLFE DE GASCOGNE

3.1 Rappel de l'analyse coûts-bénéfices du projet

La décision commune de répartition transfrontalière des coûts du projet Golfe de Gascogne, prise conjointement par la CRE et la CNMC le 21 septembre 2017, détaille l'analyse coûts-bénéfices du projet proposée par les GRT.

Cette analyse fait apparaître que les bénéfices du projet sont majoritairement captés par l'Espagne. Afin de maintenir une valeur actuelle nette (VAN) positive ou nulle au périmètre français, la décision commune de la CRE et de la CNMC précise que les dépenses d'investissements de RTE ne doivent pas dépasser 528 M€.

3.2 Prime fixe

Dans leur décision commune de répartition transfrontalière des coûts, la CRE et la CNMC ont décidé que « l'aide financière de l'UE devrait être allouée de manière à ce que la VAN française devienne neutre ». Dans ce contexte, la CRE a proposé dans sa consultation publique d'établir la prime fixe applicable au projet à un niveau nul.

Les acteurs sont dans l'ensemble favorables à ce que la prime fixe appliquée au projet soit nulle. Outre le fait que l'espérance de la VAN du projet soit neutre au périmètre français, plusieurs acteurs se sont inquiétés des risques inhérents au projet : incertitude sur les coûts d'investissements, ou encore asymétrie du montant des bénéfices bruts selon le scénario considéré. Dans la mesure où ces risques sont portés *in fine* par les utilisateurs du réseau et non par RTE, il n'apparaît pas pertinent dans le cadre de ce projet d'accorder une prime fixe complémentaire au GRT pour la réalisation du projet.

Pour le projet Golfe de Gascogne, la prime fixe est ainsi établie à un niveau nul.

3.3 Prime variable « taux d'utilisation »

Lors de la consultation publique, de nombreux acteurs se sont dits défavorables au principe même d'une prime portant sur le taux d'utilisation de l'interconnexion, mais pour des raisons opposées. Certains acteurs estiment qu'une prime calculée à partir de l'utilisation effective de l'interconnexion fait porter un risque aux porteurs de projets, en créant une source de revenus ou de pénalités calculée à partir de variables qu'ils ne contrôlent pas en totalité. Ces acteurs demandent que l'incitation porte seulement sur le taux de disponibilité de l'interconnexion, indépendamment de son utilisation effective. La CRE ne partage pas ce point de vue dans la mesure où RTE a la double responsabilité d'identifier les projets de développement du réseau pertinents d'une part, et d'en assurer la construction d'autre part. Ainsi, la mise en place d'incitations portant sur les bénéfices réellement constatés d'un nouvel ouvrage apparaît justifiée.

A l'inverse, plusieurs acteurs estiment qu'une incitation portant sur l'intérêt économique réalisé *ex post* de l'interconnexion est nécessaire pour protéger les consommateurs du risque de financer un projet non rentable. Selon eux, cette incitation devrait porter sur des indicateurs plus représentatifs de l'utilité réelle de l'ouvrage, comme des calculs *ex post* des bénéfices apportés par l'ouvrage.

La CRE prend note de ces remarques. Elle rappelle toutefois que le principe d'une prime variable « taux d'utilisation » ayant été fixé par la CRE dans la délibération TURPE 5 HTB, elle en fera application pour le projet Golfe de Gascogne selon les modalités définies par la délibération tarifaire.

Calcul du taux d'utilisation

Après la mise en service de l'ouvrage, RTE recevra chaque année une incitation d'autant plus importante que la capacité supplémentaire apportée par le projet « Golfe de Gascogne » est utilisée. L'incitation portant sur le taux d'utilisation s'exprime en fonction de l'écart entre le taux cible et le taux réalisé d'utilisation. Cette incitation permet de refléter l'utilité effective de l'interconnexion pour la collectivité.

Comme décrit dans la décision commune du 21 septembre 2017, le taux d'utilisation « sera calculé en divisant les flux réalisés (flux au-delà de 2,4 GW dans la direction Espagne vers France et 2,8 GW dans la direction France vers Espagne) par la capacité additionnelle nominale disponible (2,6 GW dans la direction Espagne vers France et 2,2 GW dans la direction France vers Espagne) »¹⁰.

Taux d'utilisation cible

La décision commune du 21 septembre 2017 fixe le taux d'utilisation cible de l'ouvrage à 50 %.

Une majorité d'acteurs s'est interrogée sur les hypothèses sous-jacentes à ce taux d'utilisation, la plupart le jugeant trop faible au regard des taux actuellement observés et de la technologie utilisée (courant continu). Un taux d'utilisation cible d'au moins 74% a ainsi été suggéré. La capacité de référence utilisée pour estimer ce taux (2,8 GW à l'export et 2,4 GW à l'import) a également fait l'objet de critiques dans la mesure où ces capacités sont aujourd'hui d'ores et déjà dépassées de manière ponctuelle même en l'absence de Golfe de Gascogne. Enfin, plusieurs acteurs ont souligné que le fait de fixer la prime fixe à un niveau nul rend la prime variable « taux d'utilisation » asymétrique, dans la mesure où celle-ci ne peut alors qu'être positive ou nulle.

Comme indiqué dans sa consultation publique, la CRE note également que le taux d'utilisation cible retenu de 50 % est plus faible que les taux d'utilisation retenus pour d'autres projets d'interconnexions. En effet, le taux d'utilisation prévisionnel avait été estimé à 83 % pour le projet Savoie – Piémont¹¹ et à 63 % pour le projet IFA2¹². Si ce faible taux s'explique en partie par ses modalités de calcul, le taux considéré étant l'utilisation marginale du nouvel ouvrage en moyenne sur l'année et non le taux d'utilisation moyen à la frontière considérée, un faible taux d'utilisation cible crée mécaniquement la possibilité de transferts financiers importants.

La CRE maintient le taux d'utilisation cible à 50 % retenu dans la délibération commune du 21 septembre 2017, mais considère qu'il doit s'accompagner de la fixation d'un taux d'incitation limité (cf. infra).

Prime variable utilisation

Chaque année, la prime variable portant sur le taux d'utilisation est calculée de la manière suivante :

$$PV_{\text{utilisation}} = \text{Taux d'incitation} \times \text{Valeur unitaire} \times (\text{Taux Utilisation}_{\text{ex post}} - \text{Taux Utilisation}_{\text{ex ante}})$$

Cette prime est une approximation du bénéfice brut réalisé et non estimé ex ante. Il est ainsi implicitement supposé qu'en première approximation le bénéfice brut apporté par l'interconnexion est proportionnel à son taux d'utilisation.

La valeur unitaire d'un point d'utilisation est donc définie comme :

$$\text{Valeur unitaire} = (\text{Bénéfice Brut}_{\text{ex ante}} - \text{Coûts pertes}_{\text{ex ante}}) / \text{Taux Utilisation}_{\text{ex ante}}$$

L'analyse coûts-bénéfices détaillée dans la décision commune de répartition transfrontalière des coûts du 21 septembre 2017 précise que le TYNDP 2016 estime les bénéfices bruts du projet à 157,5 M€₂₀₁₆/an à l'horizon 2030 (moyenne des 4 visions du TYNDP 2016), et le coût des pertes à 46,3 M€₂₀₁₆/an (moyenne des 4 visions également), soit un bénéfice net d'environ 111 M€₂₀₁₆/an.

¹⁰ Ce qui peut se traduire par la formule suivante (les années bissextiles, la formule sera adaptée en conséquence) :

$$\frac{100\%}{8760} \left[\sum_{h=1}^{8760} \min \left(\frac{\max(0, \text{capacité utilisée}_{h, \text{sens FR} > \text{ES} - 2800)}{2200}, 1 \right) + \sum_{h=1}^{8760} \min \left(\frac{\max(0, \text{capacité utilisée}_{h, \text{sens ES} > \text{FR} - 2400)}{2600}, 1 \right) \right]$$

où les capacités utilisées dans une direction donnée d'exploitation de l'interconnexion sont exprimées en MW. Cette définition prend comme capacité de référence les capacités d'échanges existantes. Ainsi, l'hypothèse contrefactuelle ne prend pas en compte de développement de nouveaux projets d'interconnexions avec l'Espagne.

¹¹ <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/interconnexion-savoie-piemont>

¹² <http://www.cre.fr/documents/deliberations/decision/projet-d-interconnexion-ifa2>



Le taux de disponibilité de l'interconnexion a par ailleurs été estimé à 92 % par les GRT ce qui, en première approximation, ramène les bénéfices bruts du projet à 144,9 M€₂₀₁₆/an à l'horizon 2030, et le coût des pertes à 42,6 M€₂₀₁₆/an (moyenne des 4 visions).

Les valeurs retenues pour les différents termes de l'expression ci-dessus sont ainsi :

- un bénéfice brut de 72,5 M€₂₀₁₆ par an (moitié du bénéfice brut total) ;
- un coût des pertes de 21,3 M€₂₀₁₆ par an (moitié du coût total des pertes) ;
- un taux d'utilisation cible de 50 %.

La valeur unitaire du point de taux d'utilisation est ainsi de 1 M€₂₀₁₆.

Dans son dossier de saisine, RTE demande enfin à bénéficier d'un taux d'incitation de 25 %.

Plusieurs acteurs ont estimé dans leurs réponses à la consultation publique que ce taux d'incitation leur semblait trop élevé. Un acteur a notamment affiché sa préférence pour un taux d'incitation d'au maximum 5 %, taux qui avait été retenu pour le projet Savoie – Piémont, au regard notamment de la dispersion observée des bénéfices escomptés en fonction des scénarios. RTE estime de son côté qu'une prime de 25 % est nécessaire pour « align[er] les intérêts de RTE et REE ».

La CRE rappelle que, dans la mesure où le taux d'utilisation est calculé en référence à la capacité nominale de l'ouvrage, RTE est incité à maximiser la disponibilité de l'ouvrage quel que soit le taux d'incitation retenu. Il n'existe donc pas de problème d'alignement des intérêts de RTE et REE. Par ailleurs, dans la mesure où la fixation de la prime fixe à un niveau nul rend la prime variable « taux d'utilisation » nécessairement positive ou nulle, et donc non pénalisante pour RTE en dépit des nombreuses incertitudes inhérentes au projet, la CRE considère également qu'un niveau d'incitation inférieur à la demande de RTE apparaît approprié.

Au vu de ces éléments, la CRE fixe le taux d'incitation applicable au projet « Golfe de Gascogne » à 5 %.

3.4 Prime variable « coûts »

Après la mise en service de l'ouvrage, RTE recevra une prime d'autant plus importante que les coûts d'investissement réalisés seront inférieurs au budget cible, et d'autant plus faible (éventuellement négative) qu'ils seront supérieurs à ce même budget cible. La délibération de la CRE du 17 novembre 2016 portant décision sur le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité dans le domaine de tension HTB fixe les principes applicables à cette prime variable « coûts » :

- préalablement à la décision d'engagement de dépenses, la CRE audite le budget présenté par RTE et fixe un budget cible ;
- quelles que soient les dépenses d'investissement réalisées par RTE, l'actif entre dans la BAR à sa valeur réalisée à la suite de sa mise en service (diminuée des subventions d'investissement éventuelles) ;
- si les dépenses d'investissement réalisées par RTE pour ce projet se situent entre 90 % et 110 % du budget cible, aucune prime ni pénalité n'est attribuée ;
- si les dépenses d'investissement réalisées sont inférieures à 90 % du budget cible, RTE bénéficie d'une prime égale à 20 % de l'écart entre 90 % du budget cible et les dépenses d'investissement réalisées ;
- si les dépenses d'investissement réalisées par le GRT sont supérieures à 110 % du budget cible, RTE supporte une pénalité égale à 20 % de l'écart entre les dépenses d'investissement réalisées et 110 % du budget cible.

Le budget cible a été fixé par la CRE dans sa délibération du 27 septembre 2017 portant décision sur le budget cible du projet « Golfe de Gascogne ».

Cette délibération a établi un budget cible de 875 M€₂₀₁₇ pour la part des coûts totaux d'investissement du projet à la charge de RTE.

Cette cible de coûts se décompose en une chronique d'investissements entre 2016 et fin 2025, date de mise en service prévisionnelle de l'interconnexion. A la mise en service, cette chronique sera convertie en une valeur des coûts d'investissements prenant en compte la rémunération des immobilisations en cours (IEC). A titre indicatif, en supposant un taux d'inflation nul jusqu'à la mise en service de l'interconnexion et un taux de rémunération des immobilisations en cours de 3,7%, le budget cible à la date de mise en service prévisionnelle (soit 2025) serait de 921 M€.

De façon similaire, la chronique des coûts d'investissement réalisés sera calculée à la date de mise en service effective. Cette cible prendra en compte le montant brut de l'investissement et la rémunération des IEC.

A la mise en service de l'interconnexion, la différence entre la cible de coûts et les coûts effectivement réalisés sera calculée. La prime variable « coûts » sera ensuite calculée selon les principes rappelés ci-dessous, et versée sur une durée de dix ans.

Enfin, le montant des éventuelles pénalités sera limité de façon à ce que l'ensemble de ces pénalités cumulées ne puissent conduire à une rémunération des capitaux engagés pour le projet inférieure au CMPC - 1 %. L'assiette servant à déterminer le montant maximal de ces éventuelles pénalités sera calculée sur la base de la valeur des actifs de RTE associés à ce projet diminuée des subventions et autres contributions perçues par RTE (subventions européennes et contribution financière de REE telle que prévue dans la décision de CBCA).

3.5 Autres paramètres du mécanisme

Durée du dispositif

La durée des incitations est de dix ans, à compter de l'année de mise en service de l'interconnexion.

Indexation des prix

Dans le cadre de l'application de la présente délibération, sauf mention contraire, les valeurs monétaires sont exprimées en euros 2017. Elles sont indexées sur l'indice IPC publié par l'INSEE (identifiant : 0001763852).

Planchers

Un plancher est appliqué à la somme des trois incitations versées. Ce plancher est fixé coût moyen pondéré du capital (CMPC) de RTE tel que défini dans le tarif TURPE HTB en vigueur. Si elle se révèle négative, la somme de ces trois incitations ne peut conduire à une rémunération inférieure à 1%. Comme précisé dans la délibération du 27 septembre 2017 portant décision sur le budget cible du projet « Golfe de Gascogne » de RTE, l'assiette servant à déterminer le montant maximal des éventuelles pénalités sera calculée sur la base de la valeur des actifs de RTE associés à ce projet diminuée des subventions et autres contributions perçues par RTE.

Par ailleurs, en application de la délibération TURPE 5 HTB, dans l'hypothèse où les flux réalisés seraient inférieurs aux flux prévisionnels, la pénalité appliquée au titre de la prime variable « taux d'utilisation » ne pourra qu'annuler l'équivalent de l'annuité de la prime fixe. Dans le cas présent, la prime variable « taux d'utilisation » cumulée sur les dix années du mécanisme ne peut qu'être positive ou nulle.

Référence pour le calcul de la rémunération

Le taux plancher de la rémunération totale s'applique à l'ensemble de la durée du mécanisme incitatif. L'assiette servant à déterminer le montant maximal des éventuelles pénalités sera calculée sur la base de la valeur des actifs de RTE associés à ce projet diminuée des subventions et autres contributions perçues par RTE (subventions européennes et contribution financière de REE telle que prévue dans la décision de CBCA).

3.6 Mise en œuvre du dispositif

3.6.1 Versement des primes

L'incitation financière est gérée via le CRCP de RTE pendant une durée de dix ans après la mise en service de l'interconnexion.

Un lissage du montant des primes ou pénalités annuelles sera effectué en cas d'activation du plancher ou du plafond. Ainsi, si le montant de la prime (ou de la pénalité) calculé l'année N est inférieur au plancher, l'écart entre la prime calculée en l'absence de plancher et le plancher est actualisé puis ajouté ou retranché à la somme des primes de l'année N+1. Lors de la dixième année du mécanisme, tout écart entre la prime calculée en l'absence de plancher et la prime calculée en présence de ces derniers (en prenant en compte les éventuels reports des années précédentes) est écarté.

3.6.2 Transmission des données

Transmission des données pour le calcul de l'incitation à la minimisation des coûts

RTE transmet à la CRE la chronique des coûts annuels d'investissement réalisée au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'année de mise en service du projet Golfe de Gascogne.

Transmission des données pour le calcul de l'incitation portant sur le taux d'utilisation

Une fois l'interconnexion Golfe de Gascogne mise en service, RTE transmet à la CRE, au plus tard le 31 mars de chaque année, à compter de l'année suivant l'année de mise en service la chronique des flux horaires réalisés, pendant l'année précédente, à la frontière France - Espagne.

4. PROJET DE DECISION DE LA CRE

Conformément au cadre de régulation incitative des interconnexions électriques défini par la délibération de la CRE du 17 novembre 2016 portant décision sur le TURPE 5 HTB, les paramètres de régulation incitative applicables au projet Golfe de Gascogne sont ceux définis au paragraphe 3 de la présente délibération. En particulier :

1. La CRE fixe la prime fixe applicable au projet « Golfe de Gascogne » à un niveau nul ;
2. La CRE établit le taux d'incitation à la prime variable « taux d'utilisation » à 5 %.

Le présent projet de décision sera transmis pour avis au Conseil supérieur de l'énergie.

Délibéré à Paris, le 12 avril 2018.

Pour la Commission de régulation de l'énergie,

Un commissaire,

Christine CHAUVET