

Note

(Z)2779

28 mars 2024

Note de vision sur les critères et procédures de refus, par Elia, d'un raccordement avec accès fixe et d'octroi d'un raccordement avec accès flexible au réseau de transport

Etablie en application de l'article 23, § 1^{er}, deuxième alinéa, et § 2, deuxième alinéa, 2°, de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité

Non confidentiel

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
1. QUESTIONS OUVERTES POUR L'ÉTABLISSEMENT DE CRITÈRES ET DE PROCÉDURES	5
2. CRITÈRES DE REFUS D'ACCÈS.....	6
2.1. Refus de tout accès ou refus d'accès fixe.....	6
2.2. Capacité d'accueil insuffisante : PTFD par rapport aux éléments du réseau concernés	7
2.3. Estimation de la limitation	9
2.3.1. Refus partiel ou total de l'accès fixe	9
2.3.2. Estimation du risque de congestion pour des périodes limitées.....	10
3. CRITÈRES D'OCTROI ET D'UTILISATION DE L'ACCÈS FLEXIBLE	11
3.1. Estimation du risque de réglage à la baisse dans l'étude de raccordement.....	11
3.2. Risque opérationnel du réglage à la baisse.....	12
3.3. Impact financier.....	14
3.3.1. Impact financier initial du réglage à la baisse	14
3.3.2. Impact financier en cas de réglage à la baisse plus important que prévu	15
3.3.3. Impact financier après la période initiale.....	15
3.3.4. Impact sur le tarif d'accès pour la puissance mise à disposition	17
3.4. Impact sur la participation à d'autres services.....	18
4. PROCÉDURES	19
5. MÉTHODOLOGIE.....	20
5.1. Le contexte de référence.....	20
5.2. Réévaluation des conditions de raccordement avec accès flexible	21
5.2.1. Réévaluation après que les critères et les procédures de refus d'accès (fixe) et d'octroi d'accès flexible pour les raccordements au réseau de transport ont été fixés pour la première fois dans le Code de bonne conduite.....	22
5.2.2. Réévaluation en raison de la réalisation (accélérée) d'un projet de renforcement du réseau électrique.....	23
5.2.3. Réévaluation suite à l'approbation d'un nouveau plan de développement.....	24
5.2.4. Réévaluation en raison d'une réduction des autres capacités prises en compte	24
6. AUTRES POINTS D'ATTENTION	26
6.1. Des informations claires et transparentes sur la capacité d'accueil disponible	26
6.2. La solution la plus efficace à long terme	26
6.3. Renouvellement des tarifs de réseau.....	26
6.4. Utilisation des capacités réservées et allouées.....	27
ANNEXE 1.....	28
ANNEXE 2.....	30

INTRODUCTION

Le droit d'accès au réseau de transport constitue l'un des piliers de la libéralisation du marché de l'électricité. Le réseau de transport pourrait globalement être développé de manière à disposer d'une capacité d'accueil suffisante pour permettre l'accès à tous les prélèvements et injections souhaités de la part des utilisateurs (potentiels) du réseau, en fonction de leur puissance de raccordement demandée/contractée. Les (candidats) utilisateurs du réseau ont donc reçu un raccordement avec accès dit permanent (ou traditionnel).

Ce point de départ ne correspond toutefois plus à la réalité : l'extension du réseau de transport nécessite plus de temps et de ressources que ce qui est nécessaire pour renforcer le réseau en temps opportun et permettre le raccordement avec accès permanent des futurs projets à la date souhaitée pour leur mise en service. Dans le même temps, les demandes de raccordement augmentent à un rythme accéléré dans le contexte de la transition énergétique et en raison d'incitants tels que le mécanisme de rémunération des capacités. Par conséquent, la capacité d'accueil du réseau de transport n'est plus suffisante pour réaliser tous les raccordements avec accès permanent. L'intérêt pour le concept de « raccordement avec accès flexible » ou de « contrats de raccordement flexible » est donc grandissant. De même¹, une nouvelle législation européenne est en cours d'élaboration, qui vise cette évolution et parle de « contrats de raccordement flexible » et, à l'inverse, de « contrats de raccordement fixe »². Cela indique que dans les zones dans lesquelles les réseaux électriques ont une capacité limitée ou inexistante, les utilisateurs du réseau qui demandent à être raccordés au réseau doivent pouvoir bénéficier d'un contrat de raccordement flexible.

En outre, les études sur les puissances de raccordement demandées deviennent de plus en plus complexes en raison de la volatilité et de l'incertitude intrinsèque de la production à partir d'énergies renouvelables, de la production décentralisée, de la gestion de la demande, des flux internationaux plus importants et plus volatils et de l'émergence d'installations de stockage d'énergie asynchrones. Ces évolutions signifient que la prévision de la charge du réseau à un moment et à un endroit donné devient beaucoup plus complexe en raison de la simultanéité incertaine des flux de prélèvement et d'injection, ce qui rend l'identification des projets de renforcement du réseau moins évidente. En effet, l'absence de simultanéité dans la fenêtre temporelle opérationnelle peut signifier que le réseau, sans ou avec un renforcement limité, est encore suffisant pour accueillir les puissances de raccordement demandées. Étant donné que le coût du renforcement du réseau est supporté par la société, il convient d'être particulièrement prudent lors de la prise de décision concernant des projets coûteux de renforcement du réseau. Le cadre réglementaire du « raccordement avec accès flexible » en tant que solution temporaire dans l'attente du renforcement du réseau ou en tant que solution permanente comme alternative au renforcement du réseau devrait être élaboré plus en détail.

La présente note s'inscrit dans ce contexte et contient la vision de la CREG sur les critères et procédures nécessaires, objectifs, techniquement et économiquement justifiés, pour le refus d'accès (fixe) par le gestionnaire de réseau de transport et pour l'octroi et l'utilisation d'un raccordement avec accès flexible au réseau de transport. Ces critères et ces procédures doivent être prochainement repris dans le Code de bonne conduite de la CREG et, le cas échéant, dans les règles en matière de coordination

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (UE) 2019/943 et (UE) 2019/944 ainsi que les directives (UE) 2018/2001 et (UE) 2019/944 afin d'améliorer l'organisation du marché de l'électricité de l'Union (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX:52023PC0148>)

² La présente note utilise les termes « raccordement avec accès fixe » et « raccordement avec accès flexible », car les utilisateurs du réseau sont familiarisés avec cette terminologie actuellement utilisée dans le Code de bonne conduite de l'électricité de la CREG (<https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B2409Annex1.pdf>).

et de gestion de la congestion, afin de disposer d'un cadre réglementaire transparent pour l'octroi de l'accès au réseau de transport.

Réserve :

Cette note de vision est **destinée à servir d'input** à l'élaboration de la proposition de ces procédures et critères, qu'Elia doit soumettre à la CREG en 2024. Elia a ainsi une idée de la direction que la CREG veut prendre, ce qui devrait favoriser l'efficacité dans l'établissement des critères et des procédures.

En outre, la CREG souligne que la note actuelle est un **document évolutif**. Il contient la vision actuelle de la CREG sur les grandes lignes auxquelles ces procédures et critères devraient correspondre, mais cette vision peut évoluer en fonction, entre autres, de la discussion avec le gestionnaire de réseau de transport, les utilisateurs du réseau et de l'évolution des connaissances. En d'autres termes, la CREG est ouverte aux propositions et approches alternatives.

Cette note doit donc être comprise et traitée sous cette réserve et ne porte préjudice, ni à la compétence de proposition d'Elia ni à la compétence de décision de la CREG conformément à la loi.

1. QUESTIONS OUVERTES POUR L'ÉTABLISSEMENT DE CRITÈRES ET DE PROCÉDURES

1. Des critères objectifs, techniquement et économiquement justifiés doivent être élaborés, dans les limites du cadre juridique existant, pour permettre au gestionnaire de réseau de transport, lorsqu'il reçoit une demande de raccordement (étude de détails) ou une demande d'étude d'orientation, de refuser l'accès sur la base de procédures transparentes.

Il convient de répondre aux questions suivantes.

- Sur la base de quels motifs le gestionnaire de réseau de transport peut-il refuser un raccordement avec accès fixe ? Un refus de raccordement avec accès fixe doit-il toujours aller de pair avec l'octroi d'un accès flexible ?

En cas d'accès flexible :

- Comment le gestionnaire de réseau de transport détermine-t-il la part de la puissance de raccordement demandée qui peut être raccordée avec accès fixe ou accès flexible ? Comment cette part évolue-t-elle dans le temps ?
- Quelle méthodologie le gestionnaire de réseau de transport utilise-t-il pour estimer les risques de congestion ?
 - o Qu'est-ce que le réseau de référence ?
 - o Quelles sont les données d'entrée et les hypothèses concernant la production, la consommation et les capacités de stockage raccordées au réseau ?
- Comment le gestionnaire de réseau de transport traduit-il les risques de congestion en un risque de réglage à la baisse de la puissance de raccordement demandée pendant la phase d'étude ? Quels paramètres doivent être étudiés pour comprendre ce risque et évaluer le business case du (candidat) utilisateur du réseau ?
- Quelles informations le gestionnaire de réseau de transport doit-il fournir à la CREG et au (candidat) utilisateur du réseau qui demande une étude d'orientation ou qui introduit une demande de raccordement, en vue de l'évaluation du dossier et du business case ?
- Quelles sont les données de l'étude de détails sur la puissance de raccordement demandée définies contractuellement (par exemple dans le contrat de raccordement) ? En d'autres termes, quels paramètres de l'étude de détails doivent être contraignants ? Quelles sont les implications si, dans la réalité, ces paramètres s'écartent des valeurs contractuelles ?
- Quelles évolutions futures pourraient conduire à une réévaluation et, si nécessaire, à une révision de la puissance de raccordement avec accès flexible ?
- Comment l'accès flexible est-il utilisé dans la fenêtre de temps opérationnelle ?
 - o Quel est le risque d'un réglage à la baisse effectif de la puissance ? Quand le gestionnaire de réseau de transport peut-il demander le réglage à la baisse de la puissance de raccordement flexible ? Quand le gestionnaire de réseau de transport identifie-t-il le besoin d'un réglage à la baisse de la puissance de raccordement flexible ? Comment la limitation de la puissance de raccordement flexible se compare-t-elle à d'autres mesures correctives de gestion de la congestion ?

- Le réglage à la baisse de la puissance de raccordement flexible sera-t-il rémunéré ?
- Le gestionnaire de réseau de transport limite-t-il le périmètre du BRP quand la puissance de raccordement flexible est limitée ?
- Quel est l'impact de l'accès flexible sur les possibilités des puissances de raccordement à participer à la fourniture de services de soutien ? Comment cet impact est-il atténué ?
- Quelles informations le gestionnaire de réseau de transport doit-il mettre à disposition pour aider les (candidats) utilisateurs du réseau à évaluer les projets de raccordement ?

Le cas échéant, se pose également la question de savoir si la neutralité technologique s'applique ou s'il est justifié d'appliquer des ensembles de critères et des procédures différents pour les installations de consommation, les unités de production d'électricité ou les installations de stockage d'énergie (ou toute autre catégorisation).

2. CRITÈRES DE REFUS D'ACCÈS

2.1. REFUS DE TOUT ACCÈS OU REFUS D'ACCÈS FIXE

2. L'article 42.2 de la directive (UE) 2019/944³ indique (a priori uniquement pour les installations de production et les installations de stockage d'énergie) que le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser un nouveau raccordement « en invoquant d'éventuelles futures limitations dans les capacités disponibles du réseau », mais que cela ne porte pas préjudice « à la possibilité [...] de limiter la capacité de raccordement garantie ou de proposer des raccordements sous réserve de limitations opérationnelles. » La CREG en déduit que l'existence d'éventuelles limitations futures de la capacité disponible sur le réseau de transport ne constitue pas un motif de refus de tout accès au réseau de transport, mais plutôt un motif de refus de l'accès fixe avec octroi d'un accès flexible.

L'article 42 de la directive (UE) 2019/944 n'a donc pas été transposé tel quel dans la loi électricité. En vertu de l'article 11, § 2, de la loi électricité, la CREG est habilitée à fixer les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport sur proposition du gestionnaire de réseau de transport et après consultation des utilisateurs du réseau. Dès lors, les critères de refus par Elia d'un raccordement avec accès fixe et d'octroi d'un raccordement avec accès flexible au réseau de transport, pour lesquels Elia a été invitée à faire une proposition à la CREG, doivent être conformes aux dispositions de l'article 42 de la directive précitée.

Ce faisant, la CREG ne voit aucune raison de ne pas appliquer les mêmes principes à la consommation, même si l'article 42 de la directive 2019/944 ne mentionne que les installations de production et les installations de stockage d'énergie.

Critère 1

L'existence d'éventuelles futures limitations de la capacité disponible sur le réseau de transport ne peut pas constituer un motif de refus de tout accès au réseau de transport, mais plutôt un motif de refus de l'accès fixe avec octroi d'un accès flexible.

³ Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (refonte)

3. L'article 42.2 de la directive 2019/944 stipule toutefois qu'aucune limitation ne s'applique si « l'installation de production ou l'installation de stockage d'énergie supporte les coûts liés à la garantie de raccordement illimité » La CREG en déduit que, si le (candidat) utilisateur du réseau est disposé à supporter ces coûts, le gestionnaire de réseau de transport ne peut pas refuser un raccordement avec accès fixe.

Ce faisant, la CREG ne voit, non plus, aucune raison de ne pas appliquer les mêmes principes à la consommation, même si l'article 42 de la directive 2019/944 ne mentionne que les installations de production et les installations de stockage d'énergie.

Critère 2

Le gestionnaire de réseau de transport ne peut pas refuser un raccordement avec accès fixe si le demandeur du raccordement supporte les coûts liés à la garantie d'un raccordement illimité.

2.2. CAPACITÉ D'ACCUEIL INSUFFISANTE : PTDF PAR RAPPORT AUX ÉLÉMENTS DU RÉSEAU CONCERNÉS

4. L'article 6 de la directive 2019/944 (ainsi que l'article 15 § 1er de la loi électricité) stipule que le gestionnaire d'un réseau de transport « *peut refuser l'accès s'il ne dispose pas de la capacité nécessaire.* » La question se pose de savoir comment déterminer si le réseau dispose de la capacité nécessaire.

5. Pour déterminer si la capacité d'accueil du réseau est suffisante ou non, il convient de se fonder sur les limites permanentes et temporaires autorisées des éléments du réseau concernés. Les limites permanentes et temporaires autorisées sont définies comme suit⁴ :

- *Limite permanente autorisée = la charge autorisée sur un élément de réseau pour une durée illimitée sans risque pour le matériel.*
- *Limite temporaire autorisée = la charge autorisée sur un élément de réseau pendant une durée limitée (par exemple 115 % de la limite permanente autorisée pendant 15 minutes), en fonction de l'état de fonctionnement initial de l'élément de réseau (par exemple en raison de l'inertie thermique). Tous les types d'éléments du réseau n'ont pas une limite temporaire autorisée.*

Les limites permanentes et temporaires de certains éléments du réseau (par exemple les conduites d'air) dépendent de la température et peuvent donc fluctuer selon les saisons.

6. Le gestionnaire de réseau de transport doit préciser quels éléments du réseau sont pertinents pour évaluer la capacité du réseau d'accueillir une puissance de raccordement donnée demandée. Le Power Transfer Distribution Factor (PTDF) peut être utilisé à cette fin. Le PTDF est un nombre compris entre 0 et 1 qui indique le niveau d'augmentation exprimé en MW de l'injection (resp. le prélèvement) sur l'élément de réseau concerné par l'injection (resp. le prélèvement) supplémentaire d'1 MW au point de raccordement de l'installation concernée. Par exemple, une installation qui a un PTDF de 10 % sur l'élément de réseau considéré, devra être réglé à la baisse de 100 MW sur pour éviter un impact (et donc une éventuelle surcharge en cas de dépassement des limites) de 10 MW. Une unité plus éloignée qui a un PTDF de 5 % devra être limitée déjà deux fois plus, soit de 200 MW, pour neutraliser cet impact de 10 MW. Par conséquent, plus l'installation est éloignée de l'élément de réseau sur lequel un risque de congestion est détecté, plus la limitation des volumes estimée nécessaire pour (contribuer

⁴ Source : Slides Elia - Groupe de travail Belgian Grid - 26 janvier 2024 - slide 32

à) apporter une solution pour éviter ce risque de congestion sera élevée. Ainsi, une installation éloignée ayant un faible impact sur un élément du réseau devrait donc être relativement fortement limitée pour prévenir ou (contribuer à) apporter une solution à la surcharge de l'élément du réseau concerné.

7. Les éléments du réseau qui limitent l'accueil de la puissance de raccordement demandée peuvent changer au fil du temps. Par conséquent, le gestionnaire de réseau de transport doit tenir compte de cette évolution dans l'étude de réseau réalisée pour le raccordement concerné (avec une éventuelle délimitation des « phases » de raccordement).

8. Les raccordements ont cependant un impact (et donc une valeur PTDF différente de zéro) sur de nombreux éléments du réseau. Même si le gestionnaire de réseau de transport détecte un dépassement d'une limite thermique sur un élément de réseau dans l'étude de réseau réalisée pour le raccordement concerné, il n'est pas toujours possible de justifier que l'impact du raccordement étudié sur l'élément de réseau est pertinent et doit être pris en compte dans la suite de l'étude. En outre, l'article 42.2, de la directive 2019/944 indique qu'il faut tenir compte de la mesure dans laquelle une installation aurait une incidence potentielle sur la « congestion sur des parties éloignées du réseau de transport » et que le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser un raccordement sur cette base. Ainsi, compte tenu du principe de proportionnalité, il peut également être justifié que le gestionnaire de réseau de transport ne refuse pas l'accès fixe pour les raccordements plus éloignés de l'élément de réseau limitant, étant donné qu'ils n'ont qu'une faible valeur PTDF.

Par conséquent, la CREG estime qu'il est nécessaire d'appliquer une valeur seuil au niveau du PTDF pour justifier le refus d'un accès fixe. La motivation est double. Premièrement, la CREG ne souhaite pas qu'un signal d'investissement négatif soit envoyé aux unités situées à un endroit favorable sur le réseau belge, c'est-à-dire avec un faible PTDF par rapport aux éléments limitants du réseau. Deuxièmement, la CREG souhaite que les critères utilisés dans la phase de planification correspondent au maximum à ceux utilisés dans la phase opérationnelle, à savoir la résolution des problèmes de congestion de la manière la plus efficace d'un point de vue technico-économique dans une perspective de système global.

Critère 3

Le gestionnaire de réseau de transport peut refuser l'accès fixe si la puissance de raccordement demandée ne peut pas être accueillie en raison d'un dépassement des limites permanentes ou temporaires autorisées des éléments de réseau concernés. Une valeur seuil pour le PTDF doit être fixée pour justifier la pertinence d'un élément de réseau pour le raccordement concerné.

Pour clarifier les choses, la CREG considère que la comparaison entre la puissance de raccordement demandée et la capacité d'accueil du réseau est seulement possible dans le cas où le réseau est effectivement disponible pour accueillir de l'injection ou du prélèvement d'énergie (même d'un volume limité). Par exemple, si en cas de perte d'un élément du réseau (situation N-1), l'utilisateur du réseau est physiquement coupé du système, ce qui lui permet d'injecter ou de prélever 0 MW, cette situation N-1 ne représente pas une situation qui peut être incluse dans l'évaluation. Par conséquent, l'absence totale de capacité dans la situation N-1 ne justifie pas le refus de l'accès (fixe) au réseau. Par extension, cela s'applique également en cas de défaillance d'un élément du réseau lorsque le réseau était déjà limité en raison de coupures pour des travaux d'infrastructure (situations N-1-1).⁵

⁵ Toutefois, en cas de dépassement d'une limite thermique de l'élément de réseau concerné lorsqu'il est disponible (c'est-à-dire en situation N), l'accès fixe peut être refusé en vertu du critère 3.

Il est évident que le gestionnaire de réseau de transport doit informer le (candidat) utilisateur du réseau des risques de perte de raccordement au réseau et du calendrier si la situation est due à des travaux d'infrastructure planifiés. Si ces informations sont déjà connues, le gestionnaire de réseau de transport doit les inclure dans l'étude d'orientation ou l'étude de détails demandée. Dans la fenêtre temporelle opérationnelle, cela relève de la coordination standard de la planification de l'indisponibilité et de la capacité du gestionnaire de réseau de transport à imposer une limitation du programme (*may-not-run*).

Critère 4

Le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser l'accès fixe si la puissance de raccordement demandée pour le prélèvement ou l'injection ne peut pas être accueillie de manière fixe en raison de l'absence d'une alimentation de réserve (c'est-à-dire l'absence de couverture en cas de défaillance d'un élément du réseau).

2.3. ESTIMATION DE LA LIMITATION

2.3.1. Refus partiel ou total de l'accès fixe

9. Il découle de ce qui précède que, lors de la réalisation d'une étude relative à une demande puissance de raccordement pour l'injection et/ou le prélèvement (dans le cadre d'une étude d'orientation ou d'une demande de raccordement), le gestionnaire de réseau de transport peut arriver à la conclusion que les injections et/ou prélèvements possibles et prévisibles de l'installation concernée entraîneront des risques de congestion dans le réseau de transport. Plus précisément, l'injection ou le prélèvement entraîneront (ou contribueront à) un dépassement des limites temporaires et/ou permanentes autorisées d'un ou de plusieurs éléments du réseau.

Inversement, on peut affirmer que le dépassement ne se produira pas si la puissance de raccordement demandée est réduite à une certaine puissance. Cette puissance peut être appelée « PPAD_{firm} »⁶, c'est-à-dire la part de la puissance d'injection ou de prélèvement demandée qui peut être raccordée avec accès fixe. Par conséquent, le gestionnaire de réseau de transport n'a aucune raison de refuser l'accès fixe pour la puissance de raccordement demandée à concurrence de la PPAD_{firm} sur la base d'éventuelles limitations futures de la capacité disponible sur le réseau de transport. Compte tenu de l'évolution potentielle des éléments limitants du réseau et de la définition des phases, cette PPAD_{firm} peut également changer en fonction des phases.

Toutefois, le gestionnaire de réseau de transport peut refuser l'accès fixe pour la différence entre la PPAD_{firm} et la puissance de raccordement demandée et, si nécessaire, il doit accorder l'accès flexible à concurrence de cette différence.

⁶ PPAD = Power Put At Disposal

Critère 5

Le gestionnaire de réseau de transport ne peut pas refuser l'accès fixe pour la part de la puissance de raccordement demandée égale à la $PPAD_{firm}$.

Avec $PPAD_{firm}$ = la part de la puissance d'injection ou de prélèvement demandée mise à disposition qui, selon l'estimation de la limitation de volume par le gestionnaire de réseau de transport, ne conduirait à aucun moment à un dépassement de la limite temporaire et/ou permanente autorisée d'un ou de plusieurs éléments du réseau concerné(s).

2.3.2. Estimation du risque de congestion pour des périodes limitées

10. L'étude réalisée par le gestionnaire de réseau de transport dans le cadre d'une demande de puissance de raccordement pour injection et/ou prélèvement (dans le cadre d'une étude d'orientation demandée ou d'une demande de raccordement) porte, par définition, sur une perspective qui ne peut être parfaitement prévisible puisqu'elle dépend, en effet, d'hypothèses sur la consommation et la production (renouvelable) tant au niveau local que belge. On peut donc supposer que les résultats de l'étude comportent une certaine marge d'incertitude. Cette marge d'incertitude entraîne un risque que des raccordements fixes se voient refusés à tort.

11. Compte tenu du principe de proportionnalité, il peut être justifié que le gestionnaire de réseau de transport ne puisse pas refuser l'accès fixe pour les raccordements pour lesquels il est estimé que les réglages à la baisse en raison de la contribution attendue au niveau des risques de congestion n'interviendront qu'à des moments (voir également le paragraphe 15 de la présente note). Il est, en effet, fort probable que les risques de congestion ne se matérialisent pas dans la réalité. Si seulement des risques de congestion limités sont anticipés, ils pourraient être considérés comme non structurels et leur coût pourrait être supporté par la société.

Critère 6

Le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser l'accès fixe pour les raccordements pour lesquels il est estimé que les réglages à la baisse en raison de la contribution attendue au niveau des risques de congestion n'interviendront à des moments limités.

3. CRITÈRES D'OCTROI ET D'UTILISATION DE L'ACCÈS FLEXIBLE

3.1. ESTIMATION DU RISQUE DE RÉGLAGE À LA BAISSÉ DANS L'ÉTUDE DE RACCORDEMENT

12. Sur la base du critère 5 (voir partie 2.3.1 de la présente note) le gestionnaire de réseau de transport peut refuser l'accès fixe pour la différence entre la $PPAD_{firm}$ et la puissance de raccordement demandée et accorder l'accès flexible. La part de la puissance de raccordement demandée pour l'injection ou le prélèvement avec l'accès flexible peut être appelée « $PPAD_{flex}$ ».

13. Le gestionnaire de réseau de transport doit fournir au demandeur d'une étude de raccordement (étude d'orientation ou étude de détails) les informations nécessaires sur l'estimation du réglage à la baisse de la $PPAD_{flex}$. En effet, ces estimations déterminent les conditions de raccordement à inclure dans le contrat de raccordement.

14. Dans cette étude, le gestionnaire de réseau de transport estime pour chaque phase dans quelle mesure la $PPAD_{flex}$ entraînerait un dépassement des limites permanentes ou temporaires des éléments du réseau concernés. Cette estimation⁷ peut être formulée comme suit :

- %temps, soit la proportion de l'année où la puissance de raccordement supplémentaire entraînerait un dépassement des limites thermiques des éléments du réseau ;
- %énergie, soit la quantité d'énergie prélevée/injectée au niveau du raccordement supplémentaire qui ne pourra pas être accueillie (en raison du dépassement des limites permanentes ou temporaires des éléments du réseau) par rapport à l'énergie totale prélevée/injectée par les puissances raccordées avec accès flexible ($PPAD_{flex}$) sur une base annuelle.

Le gestionnaire de réseau de transport doit ajouter les informations relatives au %temps et au %énergie au rapport technique visé à la procédure 1 au point 4 de la présente note.

15. En ce qui concerne l'estimation du temps, le gestionnaire de réseau de transport doit faire la distinction entre le dépassement des limites thermiques permanentes et temporaires des éléments du réseau, car cette distinction permet de déterminer si un réglage à la baisse est nécessaire à titre préventif ou s'il peut être effectué à titre curatif. Le gestionnaire de réseau de transport a précédemment indiqué que pour l'estimation du délai du réglage à la baisse curatif, le réglage à la baisse standard est compris pour les incidents et la maintenance des éléments du réseau. Le gestionnaire de réseau de transport doit également isoler les situations « N-1-1 », c'est-à-dire les situations dans lesquelles la capacité d'accueil du réseau est plus limitée que la normale en raison de l'indisponibilité temporaire d'éléments de réseau voisins due à des coupures dans le cadre de grands travaux d'infrastructure (et donc pas en raison d'incidents et de travaux de maintenance récurrents).

16. Comme indiqué au point 2.3.2 de la présente note, la CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport ne peut pas refuser l'accès fixe pour les raccordements dont le réglage à la baisse n'est attendu qu'à des moments limités. Pour affiner ce critère, la CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit pouvoir proposer des seuils objectifs pour le réglage à la baisse curatif, pour le réglage

⁷ Il convient de noter que la phase d'étude n'établit pas un classement des mesures correctives pour résoudre le risque de congestion détecté, mais suppose que la centrale concernée est réglée à un niveau tel que la limite thermique de l'élément de réseau limitant ne sera plus dépassée. Il s'agit donc a priori d'une estimation *worst-case* du volume accordé, basée sur le réseau de référence tel qu'il était connu au moment de l'étude.

à la baisse préventif et le réglage à la baisse en situation N-1-1. Pour le réglage à la baisse curatif, la CREG estime raisonnable que la valeur seuil soit au moins égale au réglage à la baisse standard précité pour les incidents et la maintenance des éléments du réseau.

Critère 6 - affinement

Le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser l'accès fixe pour les raccordements pour lesquels il est estimé que les réglages à la baisse en raison de la contribution attendue au niveau des risques de congestion n'interviendront qu'à des moments limités, à savoir, une estimation des éléments suivants :

- [réglage à la baisse standard pour la maintenance et les incidents + une valeur seuil supplémentaire fixée] % du temps pour le réglage à la baisse curatif ;
- et [une valeur seuil fixée] % du temps ou moins pour le réglage à la baisse préventif ;
- et [une valeur seuil fixée] % du temps ou moins pour le réglage à la baisse dans les situations N-1-1.

17. Le gestionnaire de réseau de transport doit également préciser les conditions de marché à l'origine du dépassement. En effet, en général, une puissance de raccordement supplémentaire ne conduit pas en soi à un dépassement, ce dernier est plutôt dû à un concours de circonstances (par exemple, une charge élevée ou faible dans la zone, des flux d'importation/exportation ou des conditions de vent spécifiques).

3.2. RISQUE OPÉRATIONNEL DU RÉGLAGE À LA BAISSSE

18. En phase opérationnelle, en cas de risques de congestion, le gestionnaire de réseau de transport sélectionne les mesures correctives les plus efficaces sur le plan économique, conformément à l'article 21(2) de la ligne directrice européenne SOGL⁸. Du point de vue sociétal, l'utilisation de ressources raccordées avec accès flexible n'est pas nécessairement et systématiquement la solution la plus efficace et la plus économiquement efficiente. Le réglage à la baisse implique, en effet, un coût pour la société. Par conséquent, il serait logique que le gestionnaire de réseau de transport incorpore les ressources avec accès flexible dans le classement des mesures correctives en tenant compte de leur coût pour la société, indépendamment du mécanisme de rémunération pour l'utilisation de l'accès flexible (voir point 3.3).

19. Le gestionnaire de réseau de transport peut utiliser le prix proposé dans une offre d'énergie de redispatching comme *indicateur* du coût sociétal. Il est, en effet, évident que les installations raccordées avec accès flexible ont également l'obligation de fournir des services de gestion de la congestion et sont reprises dans un contrat entre le gestionnaire de réseau de transport et un responsable de la programmation. Par ailleurs, une telle obligation s'applique déjà à de nombreuses installations raccordées au réseau de transport en vertu de l'article 130, § 1er, du Code de bonne conduite⁹. Par conséquent, si l'installation est disponible pour un réglage à la baisse à un moment de risque de congestion, le gestionnaire de réseau de transport dispose d'une offre de redispatching de l'énergie qui reflète les caractéristiques techniques et le coût du réglage à la baisse.

⁸ Règlement (UE) 2017/1485 de la Commission du 2 août 2017 établissant une ligne directrice sur la gestion du réseau de transport de l'électricité, ci-après « la ligne directrice européenne SOGL ».

⁹ Code de bonne conduite de la CREG du 20 octobre 2022 établissant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires et d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'allocation de capacité et la gestion des congestions, <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B2409Annex1.pdf>.

Critère 7

La place des raccordements avec accès flexible dans le classement des actions correctives en cas de risque de congestion sur un élément de réseau limitant donné est la même que celle de l'offre d'énergie de redispatching de l'installation concernée pour le quart horaire concerné (si elle est disponible).

20. Si le raccordement avec accès flexible concerne une installation qui n'a pas encore la capacité de faire une offre de redispatching¹⁰, la CREG estime que le réglage à la baisse de ces installations doit être placé en fin de classement des actions correctives comme *measure of last resort*. En raison de l'absence d'offre d'énergie de redispatching sur l'installation concernée, ces ressources ne sont disponibles que dans le classement des actions correctives pour les risques de congestion des éléments de réseau limitants qui ont justifié l'accès flexible du raccordement concerné pendant la phase d'étude.

Critère 8

A la dernière place du classement des mesures correctives en cas de risque de congestion sur un élément de réseau limitant donné, se trouve la possibilité de réglage à la baisse des installations raccordées avec accès flexible et qui ne sont pas reprises dans un contrat entre le gestionnaire de réseau de transport et un responsable de programmation pour les offres d'énergie de redispatching.

21. Ce qui précède doit être nuancé à deux niveaux.

Premièrement, l'inclusion de la puissance de raccordement flexible dans un classement des mesures correctives avec des offres d'énergie de redispatching suppose que le gestionnaire de réseau de transport peut résoudre le risque de congestion dans la fenêtre temporelle du redispatching (et donc après la fermeture du marché day-ahead). Cette hypothèse peut être remise en question pour les installations de consommation. Bien que l'on développe de plus en plus la flexibilité du côté de la demande, on ne peut pas supposer que toutes les installations de consommation qui bénéficieraient d'un accès flexible disposent d'une telle flexibilité. Après tout, la raison d'être de la consommation d'électricité se situe en grande partie en dehors du secteur de l'électricité et on ne peut donc pas s'attendre à ce que les consommateurs offrent, par définition, de la flexibilité de la demande. Par conséquent, la CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit tenir compte du degré de flexibilité de la puissance de prélèvement raccordée et, le cas échéant, prendre des mesures correctives avant le jour J-1. Cela signifie qu'avant le marché day-ahead, le gestionnaire de réseau de transport peut imposer des restrictions sur le programme d'une installation de consommation. Le gestionnaire de réseau de transport et l'utilisateur du réseau doivent convenir à l'avance des modalités techniques de limitation de la puissance de prélèvement.

Deuxièmement, l'hypothèse ci-dessus suppose que les risques de congestion ne peuvent ou ne doivent être éliminés qu'après la fermeture du marché day-ahead. Toutefois, en fonction des conditions de marché et du fonctionnement du réseau, le gestionnaire de réseau de transport peut très bien prévoir avec une relative certitude le risque structurel de congestion qui est à la base de l'accès flexible au jour J-2 ou plus tôt. La CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit essayer d'apporter une solution au risque de congestion dès qu'il y a suffisamment de certitude quant à ce risque. La motivation et la référence à la base légale pour un arrêt préventif des unités de production avant le

¹⁰ Cela concerne, par exemple, les installations de moins de 25 MW pour lesquelles l'implémentation du projet iCAROS n'est pas encore terminée.

marché journalier en cas de congestions structurelles ont été présentées dans l'étude de la CREG (F)1987¹¹.

Critère 9

Le gestionnaire de réseau de transport doit prendre des mesures pour réduire les risques de congestion le jour J dès que le risque de congestion est prévu avec suffisamment de certitude et en tenant compte du degré de flexibilité des puissances de raccordement avec accès flexible disponibles

3.3. IMPACT FINANCIER

3.3.1. Impact financier initial du réglage à la baisse

22. Étant donné que les risques de réglage à la baisse (à cause des risques de congestion sur les éléments de réseau limitants qui ont justifié l'accès flexible du raccordement concernés pendant la phase d'étude) sont connus avant la signature du contrat de raccordement, la CREG estime que, au moins pendant la période initiale, le (candidat) utilisateur du réseau doit accepter que la puissance de raccordement puisse être réglée à la baisse **sans compensation et sans correction du périmètre du BRP**. En effet, une puissance de raccordement supplémentaire augmente les risques de congestion et complique la gestion opérationnelle pour un fonctionnement sûr du réseau. L'augmentation des coûts due à ces risques doit être supportée non seulement par la société, mais aussi par l'utilisateur du réseau qui souhaite se raccorder malgré un accès flexible.

Critère 10

En cas de limitation du programme (avant J-1) ou d'un réglage à la baisse (à partir de J-1) comme solution face à un risque de congestion détecté sur un élément de réseau désigné comme élément de réseau limitant dans l'étude de détails, le volume réglé à la baisse raccordé avec accès flexible ne sera pas rémunéré¹² et ne sera pas corrigé dans le périmètre du BRP, sans préjudice de la compétence du Roi conformément à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 3, 5°, de la loi électricité¹³.

¹¹ « Study on the best forecast of remedial actions to mitigate market distortion », du 10 octobre 2019, <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Studies/F1987EN.pdf>

¹² Clarification : contrairement au mécanisme de compensation prévu pour les offres de redispatching de l'énergie, l'utilisateur du réseau ne doit pas, non plus, céder les coûts économisés au gestionnaire de réseau de transport.

¹³ « [...] À cet effet, le gestionnaire de réseau est notamment chargé des tâches suivantes :

[...] 5° assurer la coordination de l'appel aux installations de production et la détermination de l'utilisation des interconnexions sur la base de critères objectifs approuvés par la commission. Ces critères tiennent compte : a) de l'ordre de préséance économique de l'électricité provenant des installations de production disponibles ou de transferts par interconnexion, ainsi que des contraintes techniques pesant sur le réseau ;
b) de la priorité à donner aux installations de production qui utilisent des sources d'énergie renouvelables, dans la mesure où la gestion en toute sécurité du réseau de transport le permet et sur la base de critères transparents et non discriminatoires, ainsi qu'aux installations qui produisent de la chaleur et de l'électricité combinée. **Le Roi peut, après avis de la commission et en concertation avec les Régions, préciser les critères auxquels doit répondre une installation de production utilisant des sources d'énergie renouvelables pour bénéficier de cette priorité et déterminer les conditions techniques et financières à appliquer par le gestionnaire de réseau à cet égard ;**
(c) la minimisation des obstacles à l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables ;
(d) la priorité, pour des raisons de sécurité d'approvisionnement, à donner aux installations de production utilisant des sources d'énergie primaire domestique, avec une limite de 15 % de l'énergie primaire totale nécessaire pour produire l'énergie consommée en Belgique au cours d'une année civile ; [...] » (souligné par l'auteur)

23. Toutefois, si le gestionnaire de réseau de transport demande un réglage à la baisse de la puissance de raccordement avec accès flexible pour résoudre le problème des risques de congestion sur des éléments de réseau autres que les éléments de réseau limitants qui ont justifié l'accès flexible pendant la phase d'étude, la CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit suivre les modalités décrites dans le contrat-type du responsable de programmation pour imposer des limitations au programme avant sa première soumission (connu sous le nom de « may-not-run ») et pour l'activation d'offres d'énergie de redispatching.

Critère 11

En cas de limitation du programme (avant J-1) ou de réglage à la baisse (à partir de J-1) pour résoudre un risque de congestion détecté sur un élément de réseau autre que celui désigné comme élément de réseau limitant dans l'étude de détails, les modalités seront appliquées comme stipulées dans le contrat-type du responsable de programmation.

3.3.2. Impact financier en cas de réglage à la baisse plus important que prévu

24. Dans l'étude de raccordement, le gestionnaire de réseau de transport communique au demandeur son estimation de la part de l'année pendant laquelle le raccordement serait réglé à la baisse (% de temps) (voir le paragraphe 14 de la présente note). Cette estimation génère certaines attentes que l'utilisateur (potentiel) du réseau prend en compte lorsqu'il décide de donner suite ou non à la demande de raccordement. En concluant le contrat de raccordement, l'utilisateur du réseau indique qu'il accepte les conditions liées à l'accès flexible, en tenant compte des estimations des risques communiquées par le gestionnaire de réseau de transport dans l'étude de détails.

25. La CREG estime que si la réalité s'écarte de ces estimations du gestionnaire de réseau de transport, en particulier si la part de l'année pendant laquelle le raccordement serait réglé à la baisse (% de temps tel qu'estimé dans l'étude de détails) est atteinte, le gestionnaire de réseau de transport doit rémunérer la puissance de raccordement concernée pendant le reste de l'année civile selon les modalités du contrat-type du responsable de programmation.

Critère 12

En cas de risque de congestion sur les éléments de réseau limitants qui ont justifié, pendant la phase d'étude, l'accès flexible du raccordement concerné, pour l'utilisation des raccordements avec accès flexible, le gestionnaire de réseau de transport applique les modalités prévues dans le contrat-type du responsable de programmation pour la compensation et la correction du périmètre du BRP, dès que, au cours de l'année civile concernée, le gestionnaire de réseau de transport a utilisé l'accès flexible au-delà du réglage à la baisse estimé en termes de temps (% de temps).

3.3.3. Impact financier après la période initiale

26. Le refus d'un accès fixe et l'octroi d'un accès flexible en raison de la capacité d'accueil limitée du réseau sont liés à l'existence éventuelle d'un projet de renforcement du réseau qui permettrait de convertir l'accès flexible en accès fixe. Soit un tel projet est déjà connu au moment de la réalisation de l'étude de raccordement. Soit, un tel projet n'est pas encore connu, mais dans le cadre du prochain plan de développement, le gestionnaire de réseau de transport devra effectuer une analyse coûts-bénéfice montrant si un renforcement particulier du réseau peut être justifié comme étant la solution

la plus efficiente face aux risques de congestion induits par un ou plusieurs raccordements avec accès flexible.

La décision prise à ce moment de ne pas renforcer le réseau peut être justifiée par le principe énoncé à l'article 8, § 1er, alinéa 3, 1° de la loi électricité selon lequel le gestionnaire de réseau de transport doit développer le réseau de transport « dans des conditions économiquement acceptables ». Cela signifie que, d'un point de vue sociétal, on pourrait décider que le coût du renforcement du réseau n'est pas compensé par les bénéfices de la conversion de l'accès flexible en accès fixe des utilisateurs du réseau.

27. Par conséquent, on peut parler d'une « période initiale » au cours de laquelle, malgré les risques de congestion prévus, le (candidat) utilisateur du réseau décide de ne pas attendre la réalisation d'un projet de renforcement du réseau (déjà connu ou encore inconnu) pour le raccordement et supporte les coûts du réglage à la baisse. La vision sur l'impact financier d'un réglage à la baisse de la puissance flexible au cours de cette période initiale est expliquée au point 3.3.1 de la présente note.

28. Par conséquent, on peut également affirmer qu'après la période initiale, il n'est plus possible de soutenir que l'utilisateur du réseau doit supporter l'intégralité du coût de l'accès flexible. En effet,

- soit l'étude de détails a montré que l'utilisateur du réseau pouvait compter sur un accès fixe après la réalisation d'un projet concret de renforcement du réseau ;
- soit entre-temps, un plan de développement a décidé de mettre en œuvre un projet de renforcement du réseau qui permettra de passer d'un accès flexible à un accès fixe ;
- soit entre-temps, un plan de développement a décidé de ne pas mettre en œuvre un projet de renforcement du réseau, mais d'envisager le maintien d'un accès flexible comme une solution plus efficace d'un point de vue sociétal.

Même dans les deux premiers cas, l'utilisateur du réseau court le risque que le projet de renforcement du réseau ne soit pas réalisé dans les délais prévus et que la conversion de l'accès flexible en accès fixe soit retardée.

29. La CREG estime qu'après la période initiale, l'utilisateur du réseau peut être indemnisé pour le coût du réglage à la baisse d'une puissance flexible.

30. L'expiration de la période initiale peut être liée au délai standard dont dispose le gestionnaire de réseau de transport pour mettre en œuvre le projet (hypothétique) de renforcement du réseau.

Le gestionnaire de réseau de transport fixe les délais standards suivants pour la mise en œuvre d'un projet de développement du réseau par type d'élément de réseau limitant :¹⁴

- Travaux dans une sous-station : 5 ans
- Travaux sur un câble : 5 ans
- Travaux sur une ligne aérienne : 5, 10 ou 15 ans selon le niveau de tension

La période initiale d'accès flexible peut être limitée à une période de 5/10/15 ans (selon le type et le niveau de tension de l'élément limitant) à compter de l'approbation du plan de développement dans

¹⁴ Voir la diapositive 11 de l'atelier « Incentive on connection with Flexible access » le 23/02/2024 (https://www.elia.be/-/media/project/elia/elia-site/users-group/ug/workshop/2024/20240223/20240223_connections-with-flexible-access-workshop_slides.pdf)

lequel le projet de renforcement du réseau a été approuvé¹⁵ ou dans lequel, sur la base d'une analyse coûts-bénéfices, il a été décidé de ne pas inclure de projet de renforcement du réseau.

Critère 13

Dans le cadre de l'utilisation des raccordements avec accès flexible, après la fin de la période initiale d'octroi de l'accès flexible, le gestionnaire de réseau de transport applique les **modalités du contrat-type du responsable de programmation pour la rémunération et la correction du périmètre du BRP**

avec **période initiale = période standard** d'exécution d'un projet représentatif de renforcement du réseau

- [si aucun renforcement du réseau n'est prévu :] à compter de l'approbation du plan de développement suivant la commande de l'étude de détails ;
- [si projet de renforcement du réseau est prévu :] à compter de l'approbation du plan de développement dans lequel ledit projet de renforcement du réseau est approuvé.

3.3.4. Impact sur le tarif d'accès pour la puissance mise à disposition

31. Les utilisateurs du réseau paient un tarif d'accès pour la puissance mise à disposition, exprimé en euros/kVA et valable pour une année civile donnée. Si une étude de raccordement montre qu'un (candidat) utilisateur du réseau est confronté à un risque de réglage à la baisse et qu'il ne peut donc pas bénéficier d'un accès fixe à tout moment, la CREG estime que cette incertitude doit être compensée par un tarif d'accès pour la puissance mise à disposition réduit.

La réduction par rapport au plein tarif (pour l'accès fixe) pourrait être assimilée à l'estimation moyenne du temps de réglage à la baisse prévu (% de temps estimé dans l'étude de détails) (voir le paragraphe 14 de la présente note). Le tarif réduit peut s'appliquer à la part de la puissance de raccordement avec accès flexible ($PPAD_{flex}$). Si un seul tarif doit être déterminé pour l'ensemble de la puissance de raccordement, la réduction peut être adaptée sur la base du rapport entre la proportion de la puissance de raccordement avec accès flexible ($PPAD_{flex}$) et la puissance de raccordement totale ($PPAD_{flex} + PPAD_{firm}$).

Il convient de noter qu'aujourd'hui, le gestionnaire de réseau de transport facture un tarif d'accès pour la puissance mise à disposition uniquement pour le prélèvement. En outre, une exemption est possible, sous certaines conditions, pour les points d'accès des installations de stockage d'énergie. Par conséquent, au moins à court terme, la réduction sur le tarif d'accès dans le cas de l'accès flexible serait principalement utilisée pour les raccordements des installations de consommation. Il va de soi que l'idée de la réduction du tarif d'accès pourrait être étendue à l'injection si la même structure tarifaire était introduite pour l'injection.

Critère 14

Le tarif d'accès pour la puissance mise à disposition au cours d'une année civile J pour les utilisateurs du réseau raccordés (partiellement ou totalement) avec accès flexible au réseau de transport est réduit sur la base du % de temps moyen pour cette année civile, tel qu'estimé par le gestionnaire de réseau de transport dans l'étude de détails.

¹⁵ La période initiale peut expirer plus tôt si le projet de renforcement du réseau est réalisé plus rapidement que prévu (et donc potentiellement avant 5.2.2 de la période théorique) (voir partie 5.2.2 de la présente note).

3.4. IMPACT SUR LA PARTICIPATION À D'AUTRES SERVICES

32. La question se pose de savoir dans quelle mesure la flexibilité de l'accès au réseau compromet la participation aux services auxiliaires ou la contribution à la sécurité de l'approvisionnement.

33. L'impact sur la contribution à la sécurité d'approvisionnement doit être examiné de près. En effet, les motivations pour accorder un accès flexible ne sont pas toujours les mêmes. Dans certains cas, les conditions de marché qui conduisent à un risque plus important de congestion peuvent également apparaître en période de pénurie. Dans d'autres cas, les conditions de marché qui entraînent un risque de congestion plus important contribuent à la sécurité de l'approvisionnement.

34. En ce qui concerne les services auxiliaires, il est clair que les risques de congestion affectent la disponibilité des ressources flexibles pour participer à l'équilibrage en temps réel.

Comme expliqué dans les Règles de coordination et de gestion des congestions, les règles d'équilibrage et les contrats de type pour les fournisseurs de services d'équilibrage, Elia utilise un indicateur de risque de congestion (CRI) pour indiquer quels points de fourniture situés dans des zones à risque de congestion ne doivent pas être repris dans les offres d'énergie d'équilibrage. Au moment de la réception de l'étude d'orientation ou de l'étude de détails, les points de fourniture sur les raccordements avec accès flexible connaissent déjà la hauteur du risque de congestion dans leur zone et donc le risque plus grand d'être exclus de l'offre d'énergie d'équilibrage en cas de risque de congestion. Indépendamment du filtrage CRI des offres d'énergie d'équilibrage qui augmenteraient les risques de congestion si elles étaient activées, il est également plus probable qu'en raison de la congestion, l'installation soit réglée à la baisse et donc indisponible pour les offres d'énergie d'équilibrage à la baisse.

En outre, ce filtrage CRI n'est pas appliqué pendant la phase d'achat de capacité d'équilibrage. En effet, les offres de capacité d'équilibrage n'incluent pas les points de fourniture qui pourraient être liés aux risques de congestion dans leur zone. La CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit éviter d'encourir des coûts inutiles, par exemple en achetant une capacité d'équilibrage qui ne pourrait pas être mise à disposition en temps réel, ou en n'achetant pas de capacité d'équilibrage (bon marché) alors qu'elle pourrait être mise à disposition en temps réel. Certainement, si le gestionnaire de réseau de transport connaissait à l'avance le risque d'indisponibilité (le jour J), les coûts du système pourraient être évalués.

Enfin, le gestionnaire de réseau de transport doit éviter que l'accès flexible (et les risques de congestion en général) n'entrave les objectifs de concurrence effective, de promotion de la liquidité et de l'efficacité sur les marchés d'équilibrage. La CREG demande donc au gestionnaire de réseau de transport de proposer des mesures visant à minimiser le coût total de l'exploitation sûre du réseau.

4. PROCÉDURES

35. L'article 6.2, de la directive 219/944 prévoit notamment que les États membres ou, si les États membres le prévoient, leurs autorités de régulation veillent à ce que des critères objectifs, techniquement et économiquement justifiés de refus de l'accès soient appliqués de manière cohérente.

36. L'article 11, § 2, de la loi électricité prévoit notamment que la CREG est habilitée, dans le Code de bonne conduite sur proposition du gestionnaire de réseau de transport et après consultation des utilisateurs du réseau, à définir les conditions concernant le raccordement et l'accès au réseau de transport et à déterminer dans ce cadre les documents à soumettre à son approbation.

La compétence d'approbation de la CREG est déjà mentionnée dans le Code de bonne conduite en ce qui concerne les propositions du gestionnaire de réseau de transport de raccordements avec accès flexible, qui présupposent un refus d'accès fixe.

Logiquement, cette compétence est étendue pour la CREG au refus total d'accès par le gestionnaire de réseau de transport (ni fixe, ni flexible). En d'autres termes, cela va au-delà de l'obligation de rapport qui existe actuellement pour le gestionnaire de réseau de transport vis-à-vis de la CREG.

Cela doit garantir la protection nécessaire de l'utilisateur du réseau et permettre également à la CREG de vérifier si le gestionnaire de réseau de transport applique de manière cohérente les critères de refus d'accès.

37. Comme déjà ressortie de la consultation publique sur le projet de décision (B)2667 de la CREG du 9 novembre 2023 modifiant le Code de bonne conduite¹⁶, l'idée de la CREG est qu'au lieu de soumettre systématiquement tous les dossiers à l'approbation individuelle de la CREG (avec un processus de projet de décision, de consultation non publique et de décision finale dans chaque cas), une procédure d'approbation après escalade pourrait être mise en place. Cela signifie que c'est seulement sur demande motivée du (candidat) utilisateur du réseau de transport, ou de sa propre initiative lorsqu'elle estime que l'application des procédures et critères par le gestionnaire de réseau de transport nécessite une analyse plus approfondie, que la CREG approuve, rejette ou demande une révision du raccordement avec accès flexible proposé par le gestionnaire de réseau de transport sur la base du rapport technique dans le délai fixé par la CREG¹⁷. Une même approche serait alors adoptée pour le refus d'accès.

Procédure 1

Le gestionnaire de réseau de transport doit soumettre à la CREG tout refus d'accès fixe, accompagné ou non d'une proposition d'accès flexible, suite à la demande d'une étude d'orientation ou d'une demande de raccordement (étude de détails), y compris la justification de ce refus, en vue d'une possibilité d'escalade pour la CREG ou le demandeur de l'étude. Le rapport technique du gestionnaire de réseau de transport justifiant le refus d'accès (fixe) contient au moins les informations énumérées à l'annexe 1 de la présente note.

¹⁶Projet de décision (B)2667 de la CREG du 9 novembre 2023 modifiant le Code de bonne conduite du 20 octobre 2022 établissant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires et d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions (disponible sur le site web de la CREG <https://www.creg.be/fr/consultations-publiques/prd2667>).

¹⁷ Les autres modalités de cette future procédure seront précisées dans le Code de bonne conduite, en même temps que les critères de refus de l'accès fixe et d'octroi d'un raccordement avec accès flexible y seront définis. Dans ce contexte, la CREG tiendra compte des commentaires reçus lors de la consultation sur le projet de décision (B)2667.

38. L'idée est également que la nouvelle procédure avec possibilité d'escalade s'applique également aux rapports techniques soumis à la CREG par le gestionnaire de réseau de transport à la suite des réévaluations, comme expliqué au point 5.2 de la présente note.

5. MÉTHODOLOGIE

5.1. LE CONTEXTE DE RÉFÉRENCE

39. Selon l'article 42 de la directive 2019/944, le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser l'accès (fixe) pour le raccordement d'installations de production et de stockage d'énergie « en invoquant d'éventuelles futures limitations dans les capacités disponibles du réseau ».

40. L'interdiction du refus d'accès est liée à des limitations futures. Cela signifie que le gestionnaire de réseau de transport ne doit pas partir du principe que la future capacité d'accueil du réseau constitue une donnée sur la base de laquelle l'accès fixe peut être limité, sans limitation dans le temps. En effet, le réseau pourrait être renforcé en tenant compte des différentes demandes des utilisateurs du réseau d'une puissance de raccordement de prélèvement et/ou d'injection.

41. Au moment de l'étude liée à une demande de puissance de raccordement, le gestionnaire de réseau de transport peut tenir compte de la capacité d'accueil du réseau (et de ses évolutions) telle qu'elle est prévue par le plan de développement visé à l'article 13 de la loi électricité. Toutefois, une évolution future du réseau, qui n'est pas encore connue, pourrait permettre de convertir la limitation d'accès (accès flexible) en accès fixe (voir partie 5.2.3 de la présente note).

Méthodologie 1

Le gestionnaire de réseau de transport doit examiner la puissance de raccordement demandée en tenant compte de la capacité d'accueil du réseau telle qu'elle est prévue par le plan de développement visé à l'article 13 de la loi électricité.

42. L'étude du gestionnaire de réseau de transport concernant la puissance de raccordement demandée tient compte non seulement de la capacité d'accueil du réseau, mais aussi des capacités des autres raccordements qui ont un impact sur les mêmes éléments de réseau limitants que le raccordement étudié.

43. Premièrement, le gestionnaire de réseau de transport doit tenir compte des capacités déjà allouées (c'est-à-dire contractées) et des capacités réservées des autres raccordements au moment de la commande de l'étude d'orientation ou de l'étude de détails¹⁸. Étant donné que le gestionnaire de réseau de transport examine en toute logique les demandes de raccordements dans l'ordre de la demande, il doit, pour la même raison, tenir compte aussi des capacités demandées dans les demandes de raccordement commandées pour lesquelles l'étude de détails n'a pas encore été remise.

¹⁸ Selon la pratique actuelle d'Elia, une étude est entamée après avoir été demandée et commandée par le demandeur conformément à l'offre d'Elia qui suit la demande d'étude.

Méthodologie 2

Le gestionnaire de réseau de transport doit examiner le raccordement de la puissance de raccordement demandé dans une étude d'orientation ou dans une demande de raccordement (étude de détails) en tenant compte des capacités allouées, des capacités réservées et des capacités demandées dans les demandes de raccordement commandées (études de détails), telles qu'elles sont connues au moment de la commande de l'étude.¹⁹

44. Deuxièmement, le gestionnaire de réseau de transport doit développer le réseau en vue de la transition énergétique. Dans le cadre du plan de développement, le gestionnaire de réseau de transport émet également des hypothèses sur les tendances futures en matière de consommation, de production et de stockage afin d'estimer le besoin potentiel de capacité supplémentaire, tant sur le réseau de transport fédéral qu'à des niveaux de tension inférieurs. Cependant, les évolutions attendues ne sont pas (encore) (entièrement) observables dans les demandes de raccordement reçues par le gestionnaire de réseau de transport. Potentiellement, cela a pour effet de décourager les nouvelles demandes de raccordement en raison du refus d'accès fixe et de l'octroi d'un accès flexible parce que les capacités futures potentielles avec flux inverse ne sont pas prises en compte. Si ces capacités potentielles (par exemple, des prélèvements supplémentaires) devaient se produire plus tard, le refus de l'accès fixe (par exemple, pour la production d'électricité à partir de sources renouvelables) n'aurait peut-être pas été nécessaire.

La CREG estime que dans le cadre d'une étude de raccordement, une plus grande transparence sur (les hypothèses du gestionnaire de réseau de transport sur) le besoin potentiel de capacité de réseau supplémentaire pour la consommation, la production et le stockage est utile pour mieux encadrer la sensibilité à l'impact de l'accès flexible sur le business case du demandeur.

5.2. RÉÉVALUATION DES CONDITIONS DE RACCORDEMENT AVEC ACCÈS FLEXIBLE

45. Les conditions d'un raccordement avec accès flexible seront fixées dans le contrat de raccordement établi à l'issue de l'étude de détails. Elle concerne au moins les parts de la puissance de raccordement avec accès fixe et flexible ($PPAD_{firm}$; $PPAD_{flex}$) avec, le cas échéant, l'évolution par année, l'estimation du réglage à la baisse moyen en termes de temps par année et la description des phases pertinentes pour déterminer les évolutions de ce qui précède.

Ces conditions dépendent de l'étude de détails qui est un instantané. En effet, l'étude de détails prend en compte le cadre réglementaire en vigueur, le réseau envisagé par le plan de développement, y compris les renforcements de réseau qui déterminent les phases définies pour les conditions de raccordement, et les autres capacités de la zone pertinentes pour le raccordement étudié. Il en va de même pour les études d'orientation, sauf qu'elles ne donnent pas lieu à une réservation de capacité qui peut être allouée par la conclusion d'un contrat de raccordement.

46. La CREG estime que des modifications des paramètres pris en compte dans l'étude peuvent justifier une réévaluation des conditions de raccordement. Il s'agit de réévaluations résultant de :

- le premier établissement des critères et procédures du Code de bonne conduite ;

¹⁹ Bien que cela implique une sélection objective des capacités que le gestionnaire de réseau de transport prend en compte dans ses études de raccordement, il convient également de reconnaître le risque que toutes ces capacités ne soient pas effectivement utilisées. La CREG estime que le suivi des réservations de capacité et de l'utilisation des capacités allouées doit également être revu.

- la réalisation (accélérée) d'un projet d'investissement qui est déterminant pour la définition des phases ;
- l'approbation d'un nouveau plan de développement ;
- une réduction des autres capacités prises en compte.

5.2.1. Réévaluation après que les critères et les procédures de refus d'accès (fixe) et d'octroi d'accès flexible pour les raccordements au réseau de transport ont été fixés pour la première fois dans le Code de bonne conduite.

47. En 2024, le gestionnaire de réseau de transport doit soumettre à la CREG une proposition de procédures et de critères de refus d'accès (fixe) et d'octroi d'un accès flexible pour les raccordements au réseau de transport. Dans l'attente de l'adoption de ces procédures et critères, la CREG est amenée à se prononcer sur les demandes d'approbation du gestionnaire de réseau de transport en application de l'article 61 du Code de bonne conduite (et de l'article 170 du Règlement technique fédéral pour les unités de production d'électricité en application de la disposition transitoire de l'article 244 du Code de bonne conduite), en demandant, chaque fois, au gestionnaire de réseau de transport de réévaluer les dossiers après la fixation des critères et de la procédure.

Il va de soi que, du point de vue de la non-discrimination, le gestionnaire de réseau de transport est tenu de réévaluer, à la lumière des critères et procédures établis, non seulement les demandes d'approbation de raccordements avec accès flexible précédemment traitées par la CREG, mais aussi tous les raccordements avec accès flexible, et donc également ceux accordés aux installations de stockage et de consommation d'énergie avant l'entrée en vigueur de l'article 61 du Code de bonne conduite.

48. Dans les réévaluations, le gestionnaire de réseau de transport doit tenir compte des éléments suivants :

- la première série de critères de refus d'accès (fixe) et d'octroi d'un accès flexible à définir dans le Code de bonne conduite ;
- tout éventuel renforcement supplémentaire ou anticipé du réseau ;
- une réduction des autres capacités prises en compte.

49. La CREG estime qu'une révision des conditions de raccordement à la suite de la réévaluation effectuée ne peut s'appliquer que pour l'avenir (c'est-à-dire sans effet rétroactif) et ne peut que favoriser un accès plus fixe pour le (candidat) utilisateur du réseau de transport. Par conséquent, la réévaluation pourrait conduire à une révision des conditions de raccordement, à savoir :

- une augmentation de la part de la puissance de raccordement avec accès fixe ($PPAD_{\text{firm}}$) et donc une diminution de la part de la puissance de raccordement avec accès flexible ($PPAD_{\text{flex}}$) ;
- une estimation plus favorable du réglage à la baisse moyen en termes de temps par an ;
- une allocation plus rapide de l'accès totalement fixe en raison d'un changement dans les phases identifiées de renforcement du réseau.

50. La CREG estime que lorsque le gestionnaire de réseau de transport peut modifier le raccordement en un raccordement avec accès totalement fixe, il doit en informer non seulement le (candidat) utilisateur du réseau de transport, mais aussi la CREG. Dans les autres cas, le gestionnaire de réseau de transport doit remettre un nouveau rapport technique à la CREG et au (candidat)

utilisateur du réseau de transport, suite à la réévaluation des raccordements avec accès flexible, dans les trois mois suivant l'approbation des procédures et critères²⁰.

Cette obligation est toutefois limitée aux propositions de raccordement avec accès flexible qui, soit ont donné lieu à la commande d'un raccordement, soit dont la réservation de capacité est encore valable selon les dispositions de l'article 46, § 5, du Code de bonne conduite. En d'autres termes, cela suppose que la proposition de raccordement avec accès flexible a été réalisée dans le cadre d'une étude de détails.

Si la proposition de raccordement avec accès flexible du gestionnaire de réseau de transport s'inscrivait dans le cadre d'une étude d'orientation, le gestionnaire de réseau de transport n'est tenu de la réévaluer (et, si nécessaire, de la réviser) que si le (candidat) utilisateur du réseau de transport en fait la demande dans un délai de trois mois à compter de la date d'approbation des procédures et des critères pour la première fois.

5.2.2. Réévaluation en raison de la réalisation (accélérée) d'un projet de renforcement du réseau électrique

51. Comme indiqué aux paragraphes 7 et 14 de la présente note, le gestionnaire de réseau de transport identifie les phases qui déterminent l'estimation des risques de congestion et fournit l'estimation de l'ajustement pour chaque phase en termes de temps et d'énergie. Ces phases sont généralement liées à la réalisation de travaux de renforcement du réseau, dont la date de fin peut être incertaine au moment où l'étude de raccordement est réalisée.

52. La CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit informer le plus rapidement possible la CREG et les utilisateurs du réseau de transport concernés de la réalisation d'un projet de renforcement du réseau.

Cette obligation doit s'appliquer aux puissances de raccordement avec accès flexible déjà engagées dans un contrat de raccordement, mais aussi aux capacités réservées avec accès flexible dont la réservation de capacité est encore valable selon les dispositions de l'article 46, § 5, du Code de bonne conduite.

53. La CREG estime que la réalisation (accélérée) d'un projet de renforcement du réseau ne peut que mener à un accès davantage fixe au bénéfice du (candidat) utilisateur du réseau de transport, notamment par l'octroi d'un accès totalement fixe ou par une augmentation de la puissance de raccordement avec accès fixe.

54. Si la réalisation du projet de renforcement du réseau ne permet pas d'offrir des conditions plus favorables à tous les raccordements concernés bénéficiant d'un accès flexible, le gestionnaire de réseau de transport peut procéder à un tour d'horizon des utilisateurs du réseau de transport concernés, par ordre chronologique de la date de réservation de la capacité. Les utilisateurs du réseau peuvent alors choisir volontairement de ne pas revoir les conditions de leur raccordement tant que la capacité du réseau reste trop limitée pour accueillir la puissance de raccordement avec accès fixe.

²⁰ Comme déjà proposé dans le projet de décision (B)2667 de la CREG du 9 novembre 2023 modifiant le Code de bonne conduite (voir note de bas de page 16).

5.2.3. Réévaluation suite à l'approbation d'un nouveau plan de développement

55. La CREG est favorable à une approche analogue²¹ en ce qui concerne les réévaluations des propositions de raccordement avec accès flexible à effectuer par le gestionnaire de réseau de transport suite à l'approbation d'un nouveau plan de développement fédéral. En effet, un nouveau plan de développement fédéral peut prévoir un nouveau projet de renforcement du réseau qui permettrait, à un moment donné, aux raccordements avec des capacités déjà réservées ou allouées de recevoir un accès fixe pour une part plus importante (éventuellement totale) de leur puissance de raccordement.

56. Dans les trois mois suivant la date d'approbation par le ministre d'une nouvelle version du plan de développement fédéral, le gestionnaire de réseau de transport notifie à la CREG et aux utilisateurs du réseau de transport concernés toute révision des conditions de raccordement.

Cette obligation est toutefois limitée aux propositions de raccordement avec accès flexible qui, soit ont donné lieu à la commande d'un raccordement, soit dont la réservation de capacité est encore valable selon les dispositions de l'article 46, § 5, du Code de bonne conduite. En d'autres termes, cela suppose que la proposition de raccordement avec accès flexible a été réalisée dans le cadre d'une étude de détails.

Si la proposition de raccordement avec accès flexible du gestionnaire de réseau de transport s'inscrivait dans le cadre d'une étude d'orientation, le gestionnaire de réseau de transport n'est tenu de la réévaluer (et, si nécessaire, de la réviser) que si l'utilisateur du réseau de transport (candidat) en fait la demande dans un délai de trois mois à compter de la date d'approbation du plan de développement.

57. La révision des conditions de raccordement due à la réévaluation effectuée ne peut s'appliquer que pour l'avenir (c'est-à-dire sans effet rétroactif) et ne peut que favoriser un accès davantage fixe pour le (candidat) utilisateur du réseau de transport, à savoir via l'octroi d'un accès fixe total ou une augmentation de la puissance de raccordement avec accès fixe.

5.2.4. Réévaluation en raison d'une réduction des autres capacités prises en compte

58. Le gestionnaire de réseau de transport doit examiner le raccordement de la puissance de prélèvement ou d'injection demandé dans une étude d'orientation ou dans une demande de raccordement (étude de détails) en tenant compte des capacités allouées, des capacités réservées et des capacités demandées dans le cadre des études de détails commandées, telles qu'elles sont connues au moment de la commande de l'étude d'orientation ou de l'étude de détails (voir méthodologie 2 au point 5.1 de la présente note). Toutefois, cette méthodologie comporte une incertitude quant aux résultats obtenus, car les capacités des études de détails livrées et commandées ne sont pas toujours allouées en fin de compte (contractées). Les capacités qui ne sont pas allouées peuvent par conséquent offrir des conditions de raccordement plus favorables à d'autres demandes de puissances de raccordement.

59. Conformément à l'article 46 du Code de bonne conduite, la période initiale de réservation de capacité est de 120 jours ouvrables, qui peuvent être prolongés sur demande explicite de l'utilisateur (potentiel) du réseau et sur confirmation explicite du gestionnaire de réseau de transport, d'abord de 60 jours ouvrables (qui ne peuvent être refusés), puis à chaque fois pour une période maximale de 120 jours ouvrables, tant que les conditions de raccordement restent identiques. Lorsque le gestionnaire de réseau de transport évalue toute demande de prolongation, il tient compte de l'évolution du réseau de transport et des autres réservations et allocations de capacité ayant un impact

²¹ Comme déjà proposé dans le projet de décision (B)2667 de la CREG du 9 novembre 2023 modifiant le Code de bonne conduite (voir note de bas de page 16).

sur le projet de raccordement. Cela signifie qu'un demandeur ne peut pas bénéficier en permanence des mêmes conditions de raccordement si d'autres capacités ayant un impact dans la même zone ont été réservées entre-temps.

La CREG estime qu'en cas de fin d'une réservation de capacité (en cas de non-prolongation ou d'expiration de la prolongation conformément à la procédure prévue à l'article 46, § 5, alinéas 7 et 8, du Code de bonne conduite), le gestionnaire de réseau de transport doit allouer l'impact positif de la capacité libérée à d'autres capacités allouées ou réservées pour lesquelles le gestionnaire de réseau de transport a tenu compte de cette réservation de capacité dans l'étude de détails.

Ici aussi, la révision des conditions de raccordement due à la réévaluation effectuée ne peut s'appliquer que pour l'avenir (c'est-à-dire sans effet rétroactif) et ne peut que favoriser un accès davantage fixe pour le (candidat) utilisateur du réseau de transport, à savoir via l'octroi d'un accès fixe total ou une augmentation de la puissance de raccordement avec accès fixe.

60. Si la capacité libérée est insuffisante pour accueillir toutes les autres capacités de raccordement avec accès fixe, la CREG estime qu'il est plus logique que le gestionnaire de réseau de transport offre la possibilité d'un ajustement favorable des conditions de raccordement aux autres (candidats) utilisateurs du réseau de transport, dans l'ordre de la date d'allocation de la capacité ou dans l'ordre chronologique de la date de réservation de la capacité si aucune capacité n'a été allouée. Les utilisateurs du réseau peuvent alors choisir de ne pas revoir leurs conditions de raccordement.

6. AUTRES POINTS D'ATTENTION

61. Enfin, la CREG souhaite encore souligner quelques points d'attention.

6.1. DES INFORMATIONS CLAIRES ET TRANSPARENTES SUR LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DISPONIBLE

62. La CREG souligne la nécessité d'une information de qualité pour faciliter l'accès au réseau de transport et renvoie, à cet effet, à la carte de la capacité d'accueil disponible publiée sur le site web d'Elia dans le cadre d'un incitant discrétionnaire 2023²², qui constitue déjà une contribution utile à cette fin. Ces informations permettent au (candidat) utilisateur du réseau d'estimer les risques de congestion liés au raccordement à un endroit donné avant de demander une étude d'orientation ou une étude de détails et, si possible, de rechercher des endroits plus favorables pour le développement d'un projet. La CREG estime que le gestionnaire de réseau de transport doit mettre à jour cette carte des capacités d'accueil disponibles au moins une fois par mois.

6.2. LA SOLUTION LA PLUS EFFICIENTE À LONG TERME

63. Comme indiqué au point 3.3.3 de la présente note, lors du développement du réseau de transport, le gestionnaire de réseau de transport doit évaluer les différentes solutions possibles au problème des risques de congestion à long terme. Le renforcement du réseau est possible dans des conditions économiquement acceptables, mais ce n'est donc pas toujours la solution la plus efficiente. La prise en compte des différents éléments implique que le gestionnaire de réseau de transport doit effectuer une analyse coûts-bénéfices qui justifie un renforcement particulier du réseau ou qui justifie que le coût d'une autre solution serait plus faible pour la société. L'utilisation de l'accès flexible offre une telle solution alternative, mais l'analyse coûts-bénéfices nécessite alors un alignement clair des conditions dans lesquelles le gestionnaire de réseau de transport pourrait l'utiliser à long terme. Les hypothèses et les données d'entrée utilisées pour ces analyses coûts-bénéfices doivent être soigneusement alignées.

6.3. RENOUVELLEMENT DES TARIFS DE RÉSEAU

64. Les raccordements avec accès flexible sont souvent mentionnés en même temps que les tarifs adaptés. Le risque accru de limitation de l'accès est largement cité comme une motivation pour une réduction du tarif d'accès. Un éventail de tarifs d'injection et de prélèvement (parfois même dynamiques), en fonction de l'accès fixe ou flexible, est proposé.

65. Les tarifs d'accès au réseau doivent refléter les coûts et être non discriminatoires. La CREG estime dès lors qu'un tarif d'accès différencié peut se justifier si le service fourni par le gestionnaire de réseau de transport est inégal, comme c'est le cas pour l'accès flexible.

66. La CREG souligne que les tarifs peuvent également permettre d'attirer des technologies dans certaines zones afin de réduire les risques de congestion et de permettre une utilisation plus efficiente du réseau ou une meilleure prise en compte des coûts. Un tarif comprenant un signal reflétant le coût de congestion d'une zone ou d'un nœud du réseau encouragera les utilisateurs du réseau concernés à

²² De plus amples informations sur la « Grid hosting capacity map » sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.elia.be/fr/clients/raccordement/capacite-d-accueil-du-reseau>

s'installer aux bons endroits. L'utilisation de l'accès flexible pourrait ainsi être réduite et le renforcement du réseau évité. Si l'utilisateur du réseau s'en tient à sa décision de s'implanter dans une zone à risque de congestion, le signal tarifaire permet d'internaliser les coûts de réseau liés à la localisation dans le business plan de l'utilisateur du réseau.

6.4. UTILISATION DES CAPACITÉS RÉSERVÉES ET ALLOUÉES

67. Enfin, la CREG rappelle la préoccupation mentionnée à la note de bas de page 19 : le gestionnaire de réseau de transport tient logiquement compte des capacités réservées et allouées dans les études de raccordement, mais il y a un risque qu'elles ne soient jamais utilisées. Cela peut conduire à l'octroi, à tort, d'un accès flexible aux raccordements et à la détection de renforcements inutiles du réseau. Par conséquent, les critères et les procédures de réservation et d'allocation des capacités figurant dans le Code de bonne conduite, ainsi que leur validité, doivent également être réévalués.

///

Pour la Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz :

Laurent JACQUET
Directeur

Ilse TANT
Directrice

Koen LOCQUET
Président du Comité de direction

ANNEXE 1.

INFORMATIONS NÉCESSAIRES DANS LE RAPPORT TECHNIQUE POUR JUSTIFIER LE REFUS DE RACCORDEMENT (AVEC ACCÈS FIXE) ET L'OCTROI D'UN ACCÈS FLEXIBLE

A. Informations contenues dans le rapport technique du gestionnaire de réseau de transport communiquées au demandeur, à la CREG et à la Direction générale de l'Énergie

B. Informations contenues dans le rapport technique du gestionnaire de réseau de transport communiquées à la CREG et à la Direction générale de l'Énergie (confidentielles par rapport au demandeur)

A. Informations contenues dans le rapport technique du gestionnaire de réseau de transport communiquées au demandeur, à la CREG et à la Direction générale de l'Énergie

1. Demande d'étude telle que soumise par le (candidat) utilisateur du réseau (pour une étude d'orientation ou une étude de détails).

2. Options de raccordement étudiées : par option

- sous-station (nom et niveau de tension)
- type d'accès (fixe/flexible)

avec indication de l'option de raccordement retenue ;

et motivation du rejet des options de raccordement avec une part plus importante d'accès fixe qui n'ont pas été retenues.

3. Désignation des phases pertinentes : par phase

- année de début et de fin (prévue)
- description de la phase permettant de la distinguer des autres phases (y compris schéma unifilaire)
- le cas échéant, les conditions de suppression de la limitation pendant la phase
- part de la puissance de raccordement avec accès fixe (PPAD_{firm})
- part de la puissance de raccordement avec accès flexible (PPAD_{flex})
- élément(s) de réseau limitant(s) dans les situations N, N-1 ou N-1-1
- estimations du réglage à la baisse :
 - * en termes de temps (temps moyen, minimum, maximum en %)
avec séparation entre le réglage à la baisse préventif et curatif et situation N-1-1 séparée
 - * en termes d'énergie (moyenne, minimum, maximum en %)
 - * conditions de marché qui augmentent le risque de congestion
- les profils annuels pertinents pour le raccordement concerné (au moins le profil de prélèvement ou d'injection estimé, indiquant le niveau de MW qui fait que le prélèvement ou l'injection sur le(s) élément(s) de réseau limitant(s) concerné(s) dépasse(nt) les limites temporaire et permanente autorisées)

4. Par élément de réseau limitant :

- puissance nominale
- paramètres de surcharge pertinents (permanents, temporaires, saisonniers)
- application de la DLR
- PTDF du raccordement concerné sur l'élément de réseau limitant

5. Explication si les conclusions de base de l'étude de raccordement ne s'appliquent pas :
- à d'autres installations de consommation ou de stockage d'énergie (en ce qui concerne le prélèvement) si la demande concerne le raccordement d'une installation de consommation ou de stockage d'énergie ;
 - à d'autres unités de production d'électricité ou installations de stockage d'énergie (en ce qui concerne l'injection) si la demande concerne le raccordement d'une unité de production d'électricité ou d'une installation de stockage d'énergie.

B. Informations contenues dans le rapport technique du gestionnaire de réseau de transport communiquées à la CREG et à la Direction générale de l'Énergie (confidentielles par rapport au demandeur)

6. Par élément de réseau limitant :
profils annuels pertinents pour l'élément de réseau limitant (au moins profil de surcharge sur l'élément limitant avec et sans injection/prélèvement supplémentaire de l'installation concernée, avec indication des limites temporaires et permanentes autorisées)
7. Liste des autres puissances de raccordement individuelles dans la zone concernée (allouées, réservées, commandées).
8. Informations sur les tendances futures en matière de consommation, de production et de stockage afin d'estimer le besoin potentiel de capacités de réseau supplémentaires, tant sur le réseau fédéral qu'à des niveaux de tension inférieurs (y compris le type et l'évolution par an).

ANNEXE 2.

CADRE LÉGAL

A. Droit d'accès au réseau de transport et développement du réseau de transport

1. L'article 6 de la directive 2019/944²³, intitulé « Accès des tiers », prévoit ce qui suit :

« 1. Les États membres veillent à ce que soit mis en place un système d'accès des tiers aux réseaux de transport et de distribution fondé sur des tarifs publiés, qui soit applicable à tous les clients et appliqué objectivement et sans discrimination entre les utilisateurs du réseau. Les États membres veillent à ce que ces tarifs, ou les méthodes de calcul de ceux-ci, soient approuvés conformément à l'article 59 avant leur entrée en vigueur, et à ce que ces tarifs, et les méthodes de calcul lorsque seules les méthodes de calcul sont approuvées, soient publiés avant leur entrée en vigueur.

2. Le gestionnaire de réseau de transport ou de distribution peut refuser l'accès s'il ne dispose pas de la capacité nécessaire. Le refus est dûment motivé, eu égard, en particulier, à l'article 9, et repose sur des critères objectifs et techniquement et économiquement fondés. Les États membres ou, lorsque ceux-ci le prévoient, les autorités de régulation desdits États membres, veillent à ce que ces critères soient appliqués de manière homogène et à ce que l'utilisateur du réseau auquel l'accès a été refusé puisse engager une procédure de règlement des litiges. Les autorités de régulation veillent également à ce que, s'il y a lieu et en cas de refus d'accès, le gestionnaire de réseau de transport ou le gestionnaire de réseau de distribution fournisse des informations pertinentes sur les mesures qui seraient éventuellement nécessaires pour renforcer le réseau. Ces informations sont fournies à chaque fois que l'accès aux points de recharge a fait l'objet d'un refus. Il peut être demandé à la partie qui sollicite ces informations de payer une redevance raisonnable reflétant le coût de la fourniture desdites informations.

3. Le présent article s'applique également aux communautés énergétiques citoyennes qui gèrent des réseaux de distribution. »

2. L'article 40 de la directive 2019/944, intitulé « Tâches des gestionnaires de réseau de transport », prévoit au point 1 :

« Chaque gestionnaire de réseau de transport est chargé :

[...]

g) de fournir aux utilisateurs du réseau les informations dont ils ont besoin pour un accès efficace au réseau ;

h) [...], d'octroyer et de gérer l'accès des tiers et de préciser les motifs de refus d'un tel accès, sous le contrôle des autorités de régulation; en effectuant leurs tâches au titre du présent article, les gestionnaires de réseau de transport s'emploient en premier lieu à faciliter l'intégration du marché;

[...] »

²³ Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (refonte).

3. La transposition de ce droit d'accès au réseau de transport dans le droit national se retrouve largement dans les articles 15, 23(2)(34°) et 26(1) de la loi ²⁴électricité.

- L'article 15 de la loi électricité stipule :

« § 1er. Les clients éligibles ont un droit d'accès au réseau de transport aux tarifs fixés conformément à l'article 12.

Le gestionnaire du réseau ne peut refuser l'accès au réseau que s'il ne dispose pas de la capacité nécessaire. Le gestionnaire du réseau peut également refuser l'accès au réseau lorsque cet accès empêcherait la bonne exécution d'une obligation de service public à sa charge dans l'intérêt économique général et pour autant que le développement des échanges n'en soit pas affecté dans une mesure qui serait contraire aux intérêts de la Communauté européenne. Les intérêts de la Communauté européenne comprennent, entre autres, la concurrence en ce qui concerne les clients éligibles conformément à la Directive 2009/72/CE et à l'article 106 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne.

Le refus doit être dûment motivé et justifié, eu égard en particulier aux obligations de service public prises en application de l'article 21, et reposer sur des critères objectifs, techniquement et économiquement fondés.

En cas de contradiction avec les prescriptions prévues par le règlement technique ou le code de bonne conduite, le gestionnaire du réseau peut conditionner l'accès au respect de ces prescriptions.

Le gestionnaire du réseau communique sans délai à la commission sa décision motivée de refus d'accès.

§ 2. Le § 1er s'applique également :

1° aux producteurs établis en Belgique ou dans d'autres États membres de l'Union européenne, en vue de l'approvisionnement en électricité de leurs propres établissements ou filiales situés en Belgique ou dans d'autres États membres de l'Union européenne ou en vue de la fourniture d'électricité à des clients éligibles ;

2° aux intermédiaires établis en Belgique et, pour autant que leur activité soit autorisée en vertu du droit de l'État où ils sont établis, aux intermédiaires établis dans d'autres États membres de l'Union européenne, en vue de la fourniture d'électricité à des clients éligibles.

§ 3. Les clients non résidentiels raccordés au réseau de transport ont le droit de passer des contrats simultanément avec plusieurs fournisseurs.

En application de l'article 23, § 2, alinéa 2, 34°, de la loi électricité, la CREG « *veille à ce que, s'il y a lieu et en cas de refus d'accès, le gestionnaire de réseau fournisse des informations pertinentes sur les mesures nécessaires pour renforcer le réseau.* »

- L'article 26, § 1er, alinéa 1er, de la loi électricité est libellé comme suit :

« Dans l'accomplissement des missions qui lui sont assignées, la commission peut requérir le gestionnaire du réseau et les gestionnaires de réseaux de distribution ainsi que les producteurs, fournisseurs, intermédiaires et intermédiaires en achats groupés intervenant sur le marché belge, toute entreprise liée ou associée ainsi que toute entreprise gérant ou exploitant une plate-forme commerciale multilatérale sur laquelle sont négociés des blocs d'énergie ou des instruments financiers ayant trait aux blocs d'énergie, entretenant un lien direct avec le marché belge de l'électricité ou ayant un impact direct sur celui-ci, de lui fournir toutes les informations nécessaires, y compris la justification de tout refus de donner accès

²⁴ Loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité

à un tiers, et toute information sur les mesures nécessaires pour renforcer le réseau, pour autant qu'elle motive sa demande. Elle peut procéder à un contrôle de leurs comptes sur place. » (souligné par l'auteur)

4. L'article 40.1.a), de la directive 2019/944 que chaque gestionnaire de réseau de transport est chargé, en ce qui concerne le développement du réseau :

« de garantir la capacité à long terme du réseau de répondre à des demandes raisonnables de transport d'électricité, d'exploiter, d'entretenir et de développer, dans des conditions économiquement acceptables, des réseaux de transport sûrs, fiables et efficaces, en accordant toute l'attention requise au respect de l'environnement, en coopération étroite avec les gestionnaires de réseau de transport et de distribution voisins ».

À cet égard, la loi électricité prévoit, entre autres, ce qui suit :

- à l'article 8, § 1er, alinéa 3, que le gestionnaire du réseau est chargé, entre autres, de :

« 1° garantir la capacité à long terme du réseau de transport et répondre à des demandes raisonnables de transport d'électricité, exploiter, entretenir et développer, dans des conditions économiquement acceptables, et en étroite collaboration avec des gestionnaires de réseau de transport et gestionnaires de réseau de distribution limitrophes, un réseau de transport sûr, fiable et efficace, en accordant toute l'attention requise au respect de l'environnement. Le développement d'un réseau de transport couvre le renouvellement et l'extension du réseau et il est étudié dans le cadre de l'élaboration du plan de développement ; »

- l'article 13, § 3, alinéa 1er, stipule ce qui suit :

« Si la commission, après consultation du gestionnaire du réseau, constate que les investissements prévus dans le plan de développement ne permettent pas au gestionnaire du réseau de rencontrer les besoins en capacité de manière adéquate et efficace, le ministre peut enjoindre au gestionnaire du réseau d'adapter le plan de développement en vue de remédier à cette situation dans un délai raisonnable. Cette adaptation est effectuée selon la procédure prévue au § 1er, premier alinéa.

L'article 23, § 1er, alinéa 2 de la loi électricité stipule que la CREG prend toutes les mesures raisonnables pour atteindre les objectifs suivants dans le cadre de ses missions, énumérées à l'article 23, § 2, en étroite concertation, le cas échéant, avec les autres autorités fédérales concernées, y compris l'Autorité belge de la concurrence, et sans préjudice de leurs compétences :

« [...]

4° contribuer à assurer, de la manière la plus avantageuse par rapport au coût, la mise en place de réseaux non discriminatoires qui soient sûrs, fiables, performants et axés sur les clients finals, et promouvoir l'adéquation des réseaux et, conformément aux objectifs généraux de politique énergétique, l'efficacité énergétique ainsi que l'intégration de la production d'électricité, à grande ou à petite échelle, à partir de sources d'énergie renouvelables, ainsi que la gestion et la coordination du réseau de transport et l'interaction efficace et appropriée de ce réseau de transport avec d'autres réseaux d'énergie pour le gaz ou la chaleur afin de faciliter, de favoriser et d'améliorer l'interconnexion de ces derniers avec le réseau de transport ;

5° faciliter l'accès au réseau des nouvelles capacités de production et installations de stockage d'énergie, notamment en supprimant les obstacles qui pourraient empêcher l'arrivée de nouveaux venus sur le marché et l'intégration de la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables ;

[...] »

B. Raccordement flexible / Accès

5. La réglementation européenne actuelle ne contient pas de dispositions explicites concernant le raccordement/l'accès flexible. Il est toutefois fait référence à des limitations d'accès aux articles 42.2 de la directive 2019/944 et 13.7 du règlement 2019/943²⁵.

L'article 42 de la directive 2019/944, intitulé « Pouvoir de décider du raccordement de nouvelles installations de production et installations de stockage d'énergie au réseau de transport », stipule ce qui suit :

« 1. Le gestionnaire de réseau de transport établit et publie des procédures transparentes et efficaces pour le raccordement non discriminatoire de nouvelles installations de production et installations de stockage d'énergie au réseau de transport. Ces procédures sont soumises à l'approbation des autorités de régulation.

2. Le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser le raccordement d'une nouvelle installation de production ou installation de stockage d'énergie en invoquant d'éventuelles futures limitations dans les capacités disponibles du réseau, telles que des congestions sur des parties éloignées du réseau de transport. Le gestionnaire de réseau de transport est tenu de fournir les informations nécessaires. Le premier alinéa est sans préjudice de la possibilité, pour les gestionnaires de réseau de transport, de limiter la capacité de raccordement garantie ou de proposer des raccordements sous réserve de limitations opérationnelles afin de garantir la rentabilité des nouvelles installations de production ou installations de stockage d'énergie, à condition que de telles limitations aient été approuvées par l'autorité de régulation. L'autorité de régulation veille à ce que toute limitation de la capacité de raccordement garantie ou limitation opérationnelle soit introduite sur la base de procédures transparentes et non discriminatoires et ne crée pas de barrière injustifiées à l'entrée sur le marché. Lorsque l'installation de production ou l'installation de stockage d'énergie supporte les coûts liés à la garantie de raccordement illimité, aucune limitation ne s'applique.

3. Le gestionnaire de réseau de transport n'a pas le droit de refuser un nouveau point de raccordement au motif que celui-ci entraînerait des coûts supplémentaires résultant de l'obligation d'accroître la capacité des éléments du réseau dans la zone située à proximité du point de raccordement. »

L'article 13.7 du Règlement 2019/943 stipule ce qui suit :

« Lorsque des mesures de redispatching non fondées sur le marché sont utilisées, elles font l'objet d'une compensation financière de la part du gestionnaire de réseau qui a demandé le redispatching au gestionnaire de l'installation de production, de stockage d'énergie ou de participation active de la demande ayant fait l'objet de redispatching, sauf dans le cas de producteurs qui acceptent des conventions de raccordement dans lesquelles il n'existe aucune garantie quant à un approvisionnement ferme en énergie. » [souligné par nous]

²⁵ Règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité (refonte)

6. La « Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les règlements (UE) 2019/943 et (UE) 2019/942 ainsi que les directives (UE) 2018/2001 et (UE) 2019/944 afin d'améliorer l'organisation du marché de l'électricité de l'Union » prévoit de consacrer un certain nombre de dispositions spécifiquement aux contrats de raccordement flexibles²⁶ : Cette proposition suit actuellement encore la procédure législative ordinaire des institutions européennes.

7. En revanche, l'article 61 du code de bonne conduite pour l'électricité²⁷ inclut déjà explicitement l'accès flexible à la fois pour la production, la consommation et le stockage de l'énergie (auparavant, c'était déjà le cas pour la production en vertu de l'article 170 du règlement technique fédéral) :

« § 1er. Lorsque la demande d'étude d'orientation visée à l'article 17, § 1er, ou la demande de raccordement visée à l'article 29, § 1er, porte sur le raccordement d'une unité de production d'électricité, d'une installation de consommation ou d'une installation de stockage d'énergie, le gestionnaire du réseau de transport qui propose un accès flexible pour le raccordement de l'unité de production de l'installation de consommation, ou d'une installation de stockage d'énergie dans le cadre d'une étude d'orientation en application de l'article 25, § 1er, ou d'une étude en application de l'article 46, § 3, doit préalablement notifier le demandeur et la CREG son intention dans un rapport technique.

Le gestionnaire du réseau de transport y justifie son choix par des critères objectifs et techniquement fondés. Une copie du rapport technique est transmis à la Direction générale de l'Énergie pour information.

La CREG approuve la justification fournie par le gestionnaire du réseau de transport dans les meilleurs délais, mais au plus tard dans les vingt jours ouvrables suivant la notification qui lui faite en application de l'alinéa 1er. Ce délai peut être prolongé une fois par la CREG, pour une durée qu'elle précise, si la complexité de la demande d'étude d'orientation ou de raccordement l'exige. Les délais visés aux articles 25 et 46, §§ 1er et 3, sont prolongés à due concurrence.

§ 2. La possibilité d'octroyer un accès flexible pour le raccordement d'une unité de production d'électricité, d'une installation de consommation ou d'une installation de stockage d'énergie ne dispense pas le gestionnaire du réseau de transport de développer son réseau conformément au plan de développement visé à l'article 13 de la loi.

L'accès flexible est limité dans le temps et prend fin à la date de mise en service des renforcements nécessaires du réseau prévus par le plan de développement visé à l'alinéa 1er. À cette date, la puissance flexible mise à disposition devient une puissance permanente et s'ajoute à la puissance permanente déjà mise à disposition. Cet accès flexible n'est pas limité dans le temps si le plan de développement précité ne prévoit pas les renforcements nécessaires.

§ 3. Le rapport technique visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, précise les conditions d'octroi de l'accès flexible, dont notamment :

1° le moment prévu pour la mise en service des renforcements nécessaires du réseau prévus par le plan de développement précité ;

2° la puissance permanente mise à disposition de manière permanente et la puissance flexible mise à disposition ;

3° une estimation de la durée moyenne et la durée totale par an pendant laquelle la puissance flexible peut être réduite.

²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/HIS/?uri=CELEX%3A52023PC0148>

²⁷ Code de bonne conduite de la CREG du 20 octobre 2022 établissant les conditions de raccordement et d'accès au réseau de transport et les méthodes pour le calcul ou la détermination des conditions en ce qui concerne la dispense de services auxiliaires et d'accès à l'infrastructure transfrontalière, en ce compris les procédures pour l'attribution de capacité et la gestion des congestions, www.creg.be.

Si les renforcements nécessaires du réseau prévus par le plan de développement visé à l'article 13 de la loi n'ont pas lieu au moment prévu conformément au § 3, 1°, le gestionnaire du réseau de transport peut demander à la CREG une prolongation de l'accès flexible pour une durée déterminée, moyennant conditions le cas échéant.

§ 4. Le gestionnaire de réseau de transport ne peut réduire la capacité flexible mise à disposition que si les conditions cumulatives suivantes sont remplies :

- 1° en cas de congestion ;*
- 2° lorsque la sécurité et la fiabilité du réseau sont menacées. »*

Cet article est toutefois susceptible de faire l'objet d'une révision dans le cadre de l'élaboration d'un cadre fédéral global de régulation de l'accès flexible.

C. Autres dispositions pertinentes

8. Lors de l'élaboration des procédures et des critères, d'autres dispositions légales peuvent également s'avérer pertinentes, notamment l'article 13 du règlement 2019/943, qui traite du redispatching.

Article 13

Redispatching

1. Le redispatching de la production et le redispatching de la demande sont fondés sur des critères objectifs, transparents et non discriminatoires. Il est ouvert à toutes les technologies de production, à tout le stockage d'énergie et à toute la participation active de la demande, y compris à ceux situés dans d'autres États membres, sauf si cela n'est pas techniquement possible.

2. Les ressources qui font l'objet d'un redispatching sont choisies parmi les installations de production, le stockage d'énergie, et la participation active de la demande qui utilise des mécanismes fondés sur le marché, et font l'objet d'une compensation financière. Les offres d'équilibrage de l'énergie utilisées pour le redispatching ne fixent pas le prix de l'énergie d'équilibrage.

3. Le redispatching de la production, du stockage d'énergie et de la participation active de la demande non fondés sur le marché ne peuvent être utilisés que si:

a) aucune alternative fondée sur le marché n'est disponible;

b) toutes les ressources fondées sur le marché disponibles ont été utilisées;

c) le nombre d'installations de production, de stockage d'énergie ou de participation active de la demande disponibles est trop faible pour permettre une réelle concurrence dans la zone où les installations aptes à fournir le service sont situées; ou

d) l'actuelle situation du réseau entraîne une congestion de façon si régulière et prévisible que le redispatching fondé sur le marché donnerait lieu à la soumission régulière d'offres stratégiques qui accroîtrait le niveau de congestion interne alors que l'État membre concerné soit a adopté un plan d'action pour remédier à cette congestion, soit veille à ce que la capacité minimale disponible pour les échanges entre zones soit conforme à l'article 16, paragraphe 8.

4. Les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution concernés font rapport à l'autorité de régulation compétente au moins une fois par an sur:

a) le niveau de développement et d'efficacité des mécanismes de redispatching fondés sur le marché pour les installations de production d'électricité, de stockage d'énergie et de participation active de la demande;

b) les motifs, les volumes en MWh et le type de sources de production soumis à un redispatching;

c) les mesures prises pour diminuer, à l'avenir, le besoin de redispatching à la baisse des installations de production utilisant des sources d'énergie renouvelables ou la cogénération à haut rendement, y compris les investissements dans la numérisation de l'infrastructure de réseau et dans les services qui augmentent la flexibilité.

L'autorité de régulation soumet le rapport à l'ACER et publie une synthèse des données visées au premier alinéa, points a), b) et c), assortie de recommandations d'amélioration si nécessaire.

5. Sous réserve des exigences relatives au maintien de la fiabilité et de la sécurité du réseau, sur la base des critères transparents et non discriminatoires établis par les autorités compétentes, les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution:

a) garantissent la capacité des réseaux de transport et des réseaux de distribution à faire transiter l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables ou de la cogénération à haut rendement en recourant le moins possible au redispatching, ce qui n'empêche pas de prendre en considération dans la planification du réseau un redispatching limité lorsque le gestionnaire de réseau de transport ou le gestionnaire de réseau de distribution peut prouver en toute transparence que cela est plus efficient économiquement et que cela ne dépasse pas 5 % de la production annuelle d'électricité dans les installations qui utilisent des sources d'énergie renouvelables et qui sont directement raccordées à leur réseau respectif, sauf disposition contraire prise par un État membre dans lequel l'électricité produite par des installations de production d'électricité utilisant des sources d'énergie renouvelables ou la cogénération à haut rendement représente plus de 50 % de la consommation annuelle finale brute d'électricité;

b) prennent des mesures appropriées liées à l'exploitation du réseau et au marché pour limiter le plus possible le redispatching à la baisse de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables ou de la cogénération à haut rendement;

c) veillent à ce que leurs réseaux soient suffisamment flexibles pour être en mesure de les gérer.

6. Lorsque le redispatching à la baisse non fondé sur le marché est utilisé, les principes suivants s'appliquent:

a) les installations de production d'électricité utilisant des sources d'énergie renouvelables ne peuvent faire l'objet de redispatching à la baisse que s'il n'existe aucune autre solution ou si les autres solutions entraîneraient des coûts fortement disproportionnés ou des risques majeurs pour la sécurité du réseau;

b) l'électricité produite par un processus de cogénération à haut rendement ne peut faire l'objet d'un redispatching à la baisse que si, en dehors d'un redispatching à la baisse visant des installations de production d'électricité utilisant des sources d'énergie renouvelables, il n'existe aucune autre solution ou si les autres solutions entraîneraient des coûts disproportionnés ou des risques majeurs pour la sécurité du réseau;

c) l'électricité autoproduite par des installations de production utilisant des sources d'énergies renouvelables ou la cogénération à haut rendement qui n'est pas injectée dans le réseau de transport ou de distribution ne peut pas faire l'objet d'un redispatching à la baisse sauf si aucune autre solution ne permettrait de résoudre les problèmes de sécurité du réseau;

d) les mesures de redispatching à la baisse visées aux points a), b) et c) sont justifiées en bonne et due forme et en toute transparence. La justification est incluse dans le rapport visé au paragraphe 3.

7. Lorsque des mesures de redispatching non fondées sur le marché sont utilisées, elles font l'objet d'une compensation financière de la part du gestionnaire de réseau qui a demandé le redispatching au gestionnaire de l'installation de production, de stockage d'énergie ou de participation active de la demande ayant fait l'objet de redispatching, sauf dans le cas de producteurs qui acceptent des conventions de raccordement dans lesquelles il n'existe aucune garantie quant à un approvisionnement ferme en énergie. Cette compensation financière est au minimum égale au plus élevé des éléments suivants ou à une combinaison de ces éléments si l'application du seul élément le plus élevé conduirait à une compensation indûment peu élevée ou indûment trop élevée:

a) le coût d'exploitation additionnel lié au redispatching, tel que les surcoûts de combustible en cas de redispatching à la hausse, ou de fourniture de chaleur de secours en cas de redispatching à la baisse visant des installations de production d'électricité utilisant la cogénération à haut rendement;

b) les recettes nettes provenant des ventes d'électricité sur le marché journalier que l'installation de production, de stockage d'énergie ou de participation active de la demande aurait générées si le redispatching n'avait pas été demandé; si un soutien financier est accordé à des installations de production, de stockage d'énergie ou de participation active de la demande sur la base du volume d'électricité produit ou consommé, le soutien financier qui aurait été reçu sans la demande de redispatching est présumé faire partie des recettes nettes.