

Bruxelles, le 23.2.2017
COM(2016) 861 final

ANNEX 1

ANNEXE

à la

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil

sur le marché intérieur de l'énergie

{SWD(2016) 410 final}

{SWD(2016) 411 final}

{SWD(2016) 412 final}

{SWD(2016) 413 final}

ANNEXE I

~~ORIENTATIONS POUR LA GESTION ET L'ATTRIBUTION DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE DES INTERCONNEXIONS ENTRE RÉSEAUX NATIONAUX~~

~~1. Généralités~~

~~1.1. Les gestionnaires de réseau de transport (GRT) s'efforcent d'accepter toutes les transactions commerciales, notamment celles qui impliquent des échanges transfrontaliers.~~

~~1.2. En l'absence de congestion, aucune restriction ne sera appliquée en matière d'accès à l'interconnexion. Lorsque l'absence de congestion est la situation habituelle, il n'y a pas lieu de prévoir de procédure générale permanente en matière d'attribution des capacités pour assurer l'accès à un service de transport transfrontalier.~~

~~1.3. Lorsque les transactions commerciales programmées ne sont pas compatibles avec une gestion sûre des réseaux, les GRT réduisent la congestion dans le respect des exigences de sécurité opérationnelle du réseau tout en s'efforçant de préserver un rapport coût-efficacité satisfaisant. Les solutions du rappel ou des échanges de contrepartie sont envisageables dans les cas où il n'est pas possible d'appliquer des mesures moins coûteuses.~~

~~1.4. En cas de congestion structurelle, les GRT mettent en œuvre sans délai les méthodes et dispositions appropriées de gestion de la congestion qui ont été préalablement définies et adoptées d'un commun accord. Les méthodes de gestion de la congestion garantissent que les flux physiques d'électricité associés à toutes les capacités de transport attribuées sont conformes aux normes de sécurité du réseau.~~

~~1.5. Les méthodes adoptées pour la gestion de la congestion fournissent des signaux économiques efficaces aux acteurs du marché et aux GRT, favorisent la concurrence et sont susceptibles d'une application à l'échelon régional et communautaire.~~

~~1.6. Aucune distinction basée sur les transactions n'est pratiquée en matière de gestion de la congestion. Une demande particulière de service de transport ne sera rejetée que si les conditions cumulatives suivantes sont réunies:~~

~~a) les flux physiques d'électricité marginaux résultant de l'acceptation de cette demande impliquent que le fonctionnement sûr du réseau électrique risque de ne plus être garanti; et~~

~~b) la valeur monétaire de la demande dans la procédure de gestion de la congestion est inférieure à celle de toutes les autres demandes qu'il est prévu d'accepter pour le même service et aux mêmes conditions.~~

~~1.7. Pour déterminer les portions de réseau concernées dans lesquelles et entre lesquelles la gestion de la congestion doit s'appliquer, les GRT se fondent sur les principes du meilleur rapport coût-efficacité et de la réduction maximale des incidences négatives sur le marché intérieur de l'électricité. En particulier, les GRT ne limitent pas la capacité d'interconnexion pour résoudre un problème de congestion situé à l'intérieur de leur propre zone de contrôle,~~

sauf pour les raisons prévues ci-dessus et pour des raisons de sécurité opérationnelle¹. Si cette situation se produit, les GRT la décrivent et la présentent en toute transparence à l'ensemble des utilisateurs du réseau. Cette situation n'est tolérée que jusqu'à ce qu'une solution à long terme soit trouvée. Les GRT décrivent et présentent en toute transparence à l'ensemble des utilisateurs du réseau la méthodologie et les projets permettant de réaliser la solution à long terme.

~~1.8. Pour équilibrer le réseau à l'intérieur de sa zone de contrôle par des mesures opérationnelles dans le réseau et par des mesures de rappel, le GRT tient compte de l'effet de ces mesures sur les zones de contrôle voisines.~~

~~1.9. Au plus tard le 1er janvier 2008, des mécanismes de gestion intrajournalière de la congestion des capacités d'interconnexion sont établis d'une manière coordonnée et dans des conditions de fonctionnement sûres, de manière à maximaliser les possibilités d'échanges et à assurer l'ajustement transfrontalier.~~

~~1.10. Les autorités de régulation nationales évaluent régulièrement les méthodes de gestion de la congestion, en veillant notamment au respect des principes et des règles établis dans le présent règlement et les présentes orientations, ainsi que des modalités et conditions fixées par les autorités de régulation elles-mêmes en vertu de ces principes et de ces règles. Cette évaluation comprend une consultation de tous les acteurs du marché ainsi que des études spécialisées.~~

~~2. Méthodes de gestion de la congestion~~

~~2.1. Les méthodes de gestion de la congestion sont fondées sur les mécanismes du marché, de manière à favoriser un commerce transfrontalier efficace. À cet effet, les capacités sont attribuées uniquement sous la forme de ventes aux enchères explicites (capacités) ou implicites (capacités et énergie). Les deux méthodes peuvent coexister pour la même interconnexion. Pour les échanges intrajournaliers, un régime de continuité peut être appliqué.~~

~~2.2. Selon la situation de concurrence, les mécanismes de gestion de la congestion doivent pouvoir à l'attribution des capacités de transport tant à long qu'à court terme.~~

~~2.3. Chaque procédure d'attribution de capacités attribue une fraction prescrite de la capacité d'interconnexion disponible, plus toute capacité restante qui n'a pas été attribuée précédemment et toute capacité libérée par les détenteurs de capacités ayant bénéficié d'attributions antérieures.~~

~~2.4. Les GRT optimisent le degré de fermeté des capacités, en tenant compte des obligations et des droits des GRT concernés et des obligations et des droits des acteurs du marché, afin de favoriser une concurrence effective et efficace. Une fraction raisonnable des capacités peut être proposée au marché à un degré de fermeté moindre, mais à tout moment les conditions précises pour le transport par les lignes transfrontalières sont portées à la connaissance des acteurs du marché.~~

~~2.5. Les droits d'accès pour les attributions à long et à moyen terme sont des droits d'utilisation de capacités de transport fermes. Ils sont soumis aux principes de l'obligation d'utiliser les droits sous peine de perte définitive («use it or lose it») ou de vente («use it or sell it») au moment de la réservation.~~

~~2.6. Les GRT définissent une structure appropriée pour l'attribution des capacités selon les échéances. Cette structure peut comprendre une option permettant de réserver un pourcentage minimal de capacité d'interconnexion pour une attribution journalière ou intrajournalière.~~

¹ Par «sécurité opérationnelle», il faut entendre le maintien du réseau de transport dans des limites de sécurité définies.

~~Cette structure d'attribution est soumise à l'appréciation des autorités de régulation concernées. Pour élaborer leurs propositions, les GRT tiennent compte:~~

~~a) des caractéristiques des marchés;~~

~~b) des conditions opérationnelles, telles que les conséquences d'une comptabilisation nette des opérations fermement programmées;~~

~~e) du degré d'harmonisation des pourcentages et des délais adoptés pour les différents mécanismes d'attribution de capacités en vigueur.~~

~~2.7. L'attribution de capacités ne doit pas produire de discrimination entre les acteurs du marché qui souhaitent exercer leur droit de recourir à des contrats d'approvisionnement bilatéraux ou de soumettre des offres sur des bourses d'échange de l'électricité. Les offres présentant la valeur la plus élevée, qu'elles soient formulées implicitement ou explicitement dans un délai donné, sont retenues.~~

~~2.8. Dans les régions où les marchés financiers de l'électricité à terme sont bien développés et ont montré leur efficacité, toute la capacité d'interconnexion peut être attribuée sous la forme de ventes aux enchères implicites.~~

~~2.9. Sauf dans le cas de nouvelles interconnexions qui bénéficient d'une dérogation en vertu de l'article 7 du règlement (CE) no 1228/2003 ou de l'article 17 du présent règlement, la fixation de prix de réserve dans les méthodes d'attribution de capacités n'est pas autorisée.~~

~~2.10. En principe, tous les acteurs potentiels du marché sont autorisés à participer sans restriction au processus d'attribution. Pour éviter l'apparition ou l'aggravation de problèmes liés à l'utilisation éventuelle d'une position dominante par un acteur quelconque du marché, les autorités compétentes en matière de régulation et/ou de concurrence, selon le cas, peuvent imposer des restrictions en général ou à une société en particulier en raison d'une position dominante sur le marché.~~

~~2.11. Les acteurs du marché communiquent aux GRT leurs demandes fermes de réservation de capacités avant une date définie pour chaque échéance. La date est fixée de manière à permettre aux GRT de réaffecter les capacités inutilisées dans l'optique d'une nouvelle attribution lors de l'échéance suivante, y compris les sessions intrajournalières.~~

~~2.12. Les capacités peuvent faire l'objet d'échanges sur le marché secondaire, à condition que le GRT soit informé suffisamment à l'avance. Lorsqu'un GRT refuse un échange (transaction) secondaire, il doit notifier et expliquer clairement et d'une manière transparente ce refus à tous les acteurs du marché et en informer l'autorité de régulation.~~

~~2.13. Les conséquences financières d'un manquement aux obligations liées à l'attribution des capacités sont à la charge des responsables de la défaillance. Lorsque les acteurs du marché n'utilisent pas les capacités qu'ils se sont engagés à utiliser ou, dans le cas de capacités ayant fait l'objet d'une vente aux enchères explicite, ne procèdent pas à des échanges sur le marché secondaire ou ne restituent pas les capacités en temps voulu, ils perdent leurs droits d'utilisation de ces capacités et sont redevables d'un défraiement reflétant les coûts. Ce défraiement éventuel en cas de non-utilisation de capacités est justifié et proportionné. De même, si un GRT vient à ne pas respecter son obligation, il est tenu d'indemniser l'acteur du marché pour la perte des droits d'utilisation de capacités. Aucun préjudice indirect n'est pris en compte à cet effet. Les concepts et les méthodes de base permettant de déterminer les responsabilités en cas de manquement à des obligations sont définis au préalable en ce qui concerne les conséquences financières et sont soumis à l'appréciation de l'autorité ou des autorités de régulation nationales concernées.~~

~~3. Coordination~~

~~3.1. L'attribution de capacités au niveau d'une interconnexion est coordonnée et mise en œuvre par les GRT concernés en faisant appel à des procédures d'attribution communes. Dans l'hypothèse où des échanges commerciaux entre deux pays (GRT) risquent de modifier sensiblement les conditions des flux physiques dans un pays tiers (GRT), les méthodes de gestion de la congestion sont coordonnées entre tous les GRT concernés en faisant appel à une procédure commune de gestion de la congestion. Les autorités de régulation nationales et les GRT veillent à ce qu'aucune procédure de gestion de la congestion ayant des répercussions importantes sur les flux physiques d'électricité dans d'autres réseaux ne soit élaborée unilatéralement.~~

~~3.2. Au plus tard le 1er janvier 2007, une méthode et une procédure communes coordonnées de gestion de la congestion sont appliquées au minimum pour les attributions de capacités ayant leur échéance à un an, à un mois et à un jour entre les pays appartenant aux régions suivantes:~~

~~a) Europe du nord (Danemark, Suède, Finlande, Allemagne et Pologne);~~

~~b) Europe du nord-ouest (Benelux, Allemagne et France);~~

~~c) Italie (Italie, France, Allemagne, Autriche, Slovaquie et Grèce);~~

~~d) Europe centrale et orientale (Allemagne, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Autriche et Slovaquie);~~

~~e) Europe du sud-ouest (Espagne, Portugal et France);~~

~~f) Royaume-Uni, Irlande et France;~~

~~g) États baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie).~~

~~Dans le cas d'une interconnexion impliquant des pays qui appartiennent à plusieurs régions, une méthode différente de gestion de la congestion peut être appliquée dans un souci de compatibilité avec les méthodes appliquées dans les autres régions dont font partie ces pays. En pareil cas, il appartient aux GRT concernés de proposer la méthode à soumettre à l'appréciation des autorités de régulation concernées.~~

~~3.3. Les régions visées au point 2.8 peuvent attribuer toute leur capacité d'interconnexion à une échéance d'un jour.~~

~~3.4. Des procédures de gestion de la congestion compatibles sont définies dans ces sept régions en vue de constituer un marché européen intérieur de l'électricité véritablement intégré. Les acteurs du marché ne sont pas confrontés à des systèmes régionaux incompatibles.~~

~~3.5. En vue de favoriser un commerce transfrontalier et une concurrence équitables et efficaces, la coordination entre les GRT à l'intérieur des régions énumérées au point 3.2 porte sur toutes les étapes du processus, depuis le calcul des capacités et l'optimisation de l'attribution jusqu'à l'exploitation sûre du réseau, avec une répartition précise des responsabilités. Cette coordination comprend notamment:~~

~~a) l'utilisation d'un modèle de transport commun permettant de gérer efficacement les flux de bouclage physiques interdépendants et tenant compte des écarts entre les flux physiques et les flux commerciaux;~~

~~b) l'attribution et la réservation de capacités dans l'optique d'une gestion efficace des flux de bouclage physiques interdépendants;~~

- ~~e) des obligations identiques, pour les détenteurs de capacités, en matière de fourniture d'informations sur l'utilisation qu'ils projettent de faire des capacités qui leur sont attribuées, e'est à dire la réservation des capacités (pour les ventes aux enchères explicites),~~
- ~~d) des échéances et des dates de clôture identiques,~~
- ~~e) une structure identique pour l'attribution des capacités entre les différentes échéances (à 1 jour, à 3 heures, à 1 semaine, etc.) et en termes de blocs de capacité vendus (quantité d'électricité exprimée en MW, MWh, etc.),~~
- ~~f) un cadre contractuel cohérent avec les acteurs du marché,~~
- ~~g) la vérification des flux pour assurer le respect des exigences de sécurité du réseau à des fins de planification opérationnelle et d'exploitation en temps réel,~~
- ~~h) le traitement comptable et la liquidation des actions de gestion de la congestion.~~

~~3.6. La coordination comprend également l'échange d'informations entre GRT. La nature, la date et la fréquence des échanges d'informations sont compatibles avec les activités visées au point 3.5 et avec le fonctionnement des marchés de l'électricité. Ces échanges d'informations permettront notamment aux GRT d'optimiser leurs prévisions en ce qui concerne la situation globale du réseau, de manière à établir le bilan des flux acheminés sur leur réseau et des capacités d'interconnexion disponibles. Tout GRT collectant des informations pour le compte d'autres GRT transmet au GRT participant les résultats de la collecte de données.~~

~~4. Calendrier des opérations sur le marché~~

~~4.1. L'attribution des capacités de transport disponibles se fait suffisamment à l'avance. Avant chaque attribution, les GRT concernés publient conjointement les capacités à attribuer, en tenant compte, le cas échéant, des capacités libérées par rapport à d'éventuels droits d'utilisation fermes des capacités de transport et, s'il y a lieu, des réservations nettes qui s'y rapportent, ainsi que toute période au cours de laquelle les capacités seront réduites ou indisponibles (pour des raisons d'entretien, par exemple).~~

~~4.2. La sécurité du réseau étant pleinement prise en considération, la réservation des droits de transport s'effectue suffisamment à l'avance, avant les sessions à un jour sur tous les marchés organisés concernés et avant la publication des capacités à attribuer au titre du mécanisme d'attribution à un jour ou intrajournalière. Les demandes de réservation de droits de transport dans la direction opposée sont comptabilisées sur une base nette de manière à assurer une utilisation efficace de l'interconnexion.~~

~~4.3. Les attributions intrajournalières successives des capacités de transport disponibles pour le jour J s'effectuent les jours J-1 et J, après la publication des programmes de production indicatifs ou réels à un jour.~~

~~4.4. Pour organiser l'exploitation du réseau à un jour, les GRT échangent des informations avec les GRT voisins, notamment leurs prévisions concernant la topologie du réseau, la disponibilité et les prévisions de production des unités de production et les flux de charge, de manière à optimiser l'utilisation de l'ensemble du réseau par des mesures opérationnelles, conformément aux règles régissant la sûreté d'exploitation du réseau.~~

~~5. Transparence~~

~~5.1. Les GRT publient toutes les données utiles se rapportant à la disponibilité, à l'accessibilité et à l'utilisation du réseau, comprenant un rapport sur les lieux et les causes de congestion, les méthodes appliquées pour gérer la congestion et les projets concernant sa gestion future.~~

~~5.2. Les GRT publient une description générale de la méthode de gestion de la congestion appliquée dans différentes circonstances pour maximaliser la capacité disponible sur le marché, ainsi qu'un plan général de calcul de la capacité d'interconnexion pour les différentes échéances, basé sur les réalités électriques et physiques du réseau. Ce plan est soumis à l'appréciation des autorités de régulation des États membres concernés.~~

~~5.3. Les GRT décrivent en détail et mettent d'une manière transparente à la disposition de tous les utilisateurs potentiels du réseau les procédures en usage en matière de gestion de la congestion et d'attribution des capacités, ainsi que les délais et les procédures de demande de capacités, une description des produits proposés et des droits et obligations des GRT et de l'opérateur qui obtient la capacité, y compris les responsabilités en cas de manquement aux obligations.~~

~~5.4. Les normes de sécurité en matière d'exploitation et de planification font partie intégrante des informations que les GRT publient dans un document ouvert et public. Ce document est également soumis à l'appréciation des autorités de régulation nationales.~~

~~5.10. Les GRT échangent régulièrement un jeu de données suffisamment précises sur le réseau et les flux de charge afin de permettre le calcul des flux de charge pour chaque GRT dans la zone qui le concerne. Ce même jeu de données est mis à la disposition des autorités de régulation et de la Commission si elles en font la demande. Les autorités de régulation et la Commission assurent le traitement de ce jeu de données en toute confidentialité, soit elles-mêmes soit par l'intermédiaire de tout consultant chargé de réaliser des travaux d'analyse pour leur compte sur la base de ces données.~~

~~6. Utilisation des recettes tirées de la congestion~~

~~6.1. Les procédures de gestion de la congestion associées à une échéance prédéfinie ne peuvent générer de recettes que si une congestion se produit en rapport avec ladite échéance, sauf dans le cas de nouvelles interconnexions qui bénéficient d'une dérogation en vertu de l'article 7 du règlement (CE) no 1228/2003 ou de l'article 17 du présent règlement. La procédure de répartition de ces recettes est soumise à l'appréciation des autorités de régulation. Elle ne doit pas fausser le processus d'attribution en favorisant tel ou tel opérateur demandant des capacités ou de l'énergie et ne doit pas constituer un facteur de dissuasion vis-à-vis de la réduction de la congestion.~~

~~6.2. Les autorités de régulation nationales pratiquent la transparence en ce qui concerne l'utilisation des recettes résultant de l'attribution des capacités d'interconnexion.~~

~~6.3. Les recettes de la congestion sont réparties entre les GRT concernés conformément à des critères définis d'un commun accord par les GRT concernés et soumis à l'appréciation des autorités de régulation respectives.~~

~~6.4. Les GRT établissent clairement à l'avance l'utilisation qu'ils feront de toute recette qu'ils pourraient tirer de la congestion et communiquent l'utilisation effective qui en a été faite. Les autorités de régulation vérifient que cette utilisation est conforme au présent règlement et aux présentes orientations et veillent à ce que la totalité des recettes tirées de la congestion résultant de l'attribution de capacités d'interconnexion soit affectée à un ou plusieurs des trois buts décrits à l'article 16, paragraphe 6, du présent règlement.~~

~~6.5. Sur une base annuelle, et au plus tard le 31 juillet de chaque année, les autorités de régulation publient un rapport indiquant le montant des recettes recueillies au cours des douze mois précédant le 30 juin de la même année et l'utilisation qui a été faite des recettes en question, accompagné de justificatifs attestant que cette utilisation est conforme au présent règlement et aux présentes orientations et que la totalité des recettes de la congestion a été affectée à un ou plusieurs des trois buts prévus.~~

~~6.6. Les recettes tirées de la congestion et destinées à des investissements pour maintenir ou accroître les capacités d'interconnexion sont affectées de préférence à des projets spécifiques préalablement désignés qui contribuent à réduire la congestion en question et qui peuvent également être mis en œuvre dans un délai raisonnable, compte tenu notamment de la procédure d'autorisation.~~

nouveau

FONCTIONS DES CENTRES DE CONDUITE RÉGIONAUX

1. Calcul coordonné des capacités

- 1.1. Les centres de conduite régionaux effectuent le calcul coordonné des capacités d'échange entre zones.
- 1.2. Le calcul coordonné des capacités est effectué en temps voulu pour chaque échéance de marché et aussi souvent que nécessaire pour l'échéance infrajournalière.
- 1.3. Le calcul coordonné des capacités est effectué selon un modèle de réseau commun conforme au point 2 et selon une méthode mise au point par les gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée.
- 1.4. Le calcul coordonné des capacités permet une gestion efficace de la congestion conformément aux principes définis en la matière dans le présent règlement.

2. Analyse coordonnée de la sécurité

- 2.1. Les centres de conduite régionaux effectuent une analyse coordonnée de la sécurité visant à garantir un fonctionnement sûr du réseau.
- 2.2. L'analyse de sécurité est effectuée pour toutes les échéances de la planification d'exploitation selon les modèles de réseaux communs.
- 2.3. Les centres de conduite régionaux partagent les résultats de l'analyse coordonnée de la sécurité au moins avec les gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée.
- 2.4. Lorsqu'un centre de conduite régional détecte, comme résultat de l'analyse coordonnée de la sécurité, une contrainte possible, il prévoit des actions correctrices optimisant l'efficacité économique.

3. Création de modèles de réseaux communs

- 3.1. Les centres de conduite régionaux instaurent des procédures efficaces de création d'un modèle de réseau commun pour chaque échéance de planification de l'exploitation.
- 3.2. Les gestionnaires de réseau de transport désignent un centre régional de conduite pour établir le modèle de réseau commun à toutes les régions.
- 3.3. Les modèles de réseaux communs comprennent les données nécessaires à une planification de l'exploitation efficace et au calcul des capacités à toutes les échéances correspondantes.
- 3.4. Les modèles de réseaux communs sont mis à la disposition de tous les centres de conduite régionaux et gestionnaires de réseau de transport, de l'ENTSO pour l'électricité et de l'Agence, à sa demande.

4. Évaluation de la cohérence des plans de défense du réseau et des plans de reconstitution des gestionnaires de réseau de transport

- 4.1. Tous les gestionnaires de réseau de transport conviennent d'un seuil au-delà duquel l'incidence des mesures d'un ou de plusieurs gestionnaires de réseau de transport dans les états d'urgence, de panne généralisée ou de reconstitution est considérée comme significative pour les autres gestionnaires de réseau de transport interconnectés de façon synchrone ou non synchrone.
- 4.2. Compte tenu du seuil fixé conformément au point 4.1, chaque centre de conduite régional apporte un soutien aux gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée pour ce qui est d'évaluer la cohérence de leurs plans de défense du réseau et des plans de reconstitution.
- 4.3. Lorsqu'il apporte un soutien aux gestionnaires de réseau de transport, le centre de conduite régional s'attache à:
 - (a) recenser les éventuelles incompatibilités;
 - (b) proposer des mesures d'atténuation.
- 4.4. Les gestionnaires de réseau de transport prennent en compte les mesures d'atténuation proposées.

5. Coordination et optimisation de la reconstitution régionale

- 5.1. Les centres de conduite régionaux sont équipés des systèmes de surveillance et d'acquisition de données proches du temps réel dont l'observabilité est définie en fonction du seuil fixé conformément au point 4.1.
- 5.2. Chaque centre de conduite régional concerné fournit une assistance aux responsables de la fréquence et aux responsables de la resynchronisation désignés afin que la reconstitution du réseau se fasse de façon plus efficiente. Les gestionnaires de réseau de transport sont habilités à demander de l'aide aux centres de conduite régionaux si leur réseau est dans un état de panne généralisée ou de reconstitution.

6. Analyse post-exploitation et post-perturbations et établissement de rapports

- 6.1. Les centres de conduite régionaux enquêtent et établissent un rapport sur tout incident au-dessus du seuil fixé conformément au point 4.1. Les autorités de régulation de la région d'exploitation du réseau et l'Agence peuvent, à leur demande, prendre part à l'enquête. Le rapport contient des recommandations visant à prévenir des incidents similaires à l'avenir.
- 6.2. Le rapport est mis à la disposition de tous les gestionnaires de réseau de transport, des autorités de régulation, de la Commission et de l'Agence. L'Agence peut formuler des recommandations visant à prévenir des incidents similaires à l'avenir.

7. Dimensionnement régional des capacités de réserve

- 7.1. Les centres de conduite régionaux déterminent les exigences de capacités de réserve pour la région d'exploitation du réseau. La détermination des exigences de capacités de réserve:
 - (b) poursuit l'objectif général d'assurer la sécurité d'exploitation de la façon la plus rentable;
 - (c) est effectuée à l'échéance journalière et/ou infrajournalière;

- (d) fixe le volume global de la capacité de réserve requise pour la région d'exploitation du réseau;
- (e) définit les exigences minimales de capacité de réserve pour chaque type de capacité de réserve;
- (f) tient compte des éventuelles substitutions entre les différents types de capacité de réserve afin de minimiser les coûts d'acquisition;
- (g) définit les conditions de la répartition géographique de la capacité de réserve requise, le cas échéant.

8. Facilitation de la passation de marchés régionaux relatifs à la capacité d'équilibrage

8.1. Les centres de conduite régionaux aident les gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée à déterminer le volume de la capacité d'équilibrage qui doit être acquise. La détermination du volume de la capacité d'équilibrage:

- (h) est effectuée à l'échéance journalière et/ou infrajournalière;
- (i) tient compte des éventuelles substitutions entre les différents types de capacité de réserve afin de minimiser les coûts d'acquisition;
- (j) tient compte des volumes de capacité de réserve requise qui devraient être fournis par des offres d'équilibrage de l'énergie qui ne sont pas soumises sur la base d'un contrat relatif à la capacité d'équilibrage.

8.2. Les centres de conduite régionaux aident les gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée à acquérir le volume requis de capacité d'équilibrage déterminé conformément au point 8.1. L'acquisition de la capacité d'équilibrage:

- (k) est effectuée à l'échéance journalière et/ou infrajournalière;
- (l) tient compte des éventuelles substitutions entre les différents types de capacité de réserve afin de minimiser les coûts d'acquisition.

9. Prévisions concernant l'adéquation du réseau au niveau régional et préparation de mesures de limitation des risques

9.1. Les centres de conduite régionaux effectuent des évaluations de l'adéquation du réseau au niveau régional aux échéances hebdomadaire à infrajournalière.

9.2. Les centres de conduite régionaux fondent les évaluations de l'adéquation sur les informations fournies par les gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée afin de détecter les situations où une inadéquation est escomptée dans l'une des zones de contrôle ou au niveau régional. Les centres de conduite régionaux prennent en compte les éventuels échanges entre zones et les limites de sécurité d'exploitation à toutes les échéances de planification de l'exploitation.

9.3. Chaque centre de conduite régional, lorsqu'il effectue une évaluation de l'adéquation de la production au niveau régional, se coordonne avec les autres centres de conduite régionaux pour:

- (a) vérifier les hypothèses de base et les prévisions;
- (b) détecter les éventuelles situations d'inadéquation interrégionale.

- 9.4. Chaque centre de conduite régional communique les résultats des évaluations de l'adéquation de la production au niveau régional et les mesures qu'il propose pour limiter les risques d'inadéquation aux gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée et aux autres centres de conduite régionaux.

10. Coordination régionale des indisponibilités

- 10.1. Chaque centre de conduite régional effectue une coordination des indisponibilités afin de contrôler l'état de disponibilité des infrastructures concernées et de coordonner leurs plans de disponibilité pour assurer la sécurité d'exploitation du réseau de transport, tout en maximisant la capacité des interconnexions et/ou des réseaux de transport conditionnant les flux entre zones.
- 10.2. Chaque centre de conduite régional établit une liste unique des éléments de réseau, unités de production d'électricité et installations de consommation pertinents de la région d'exploitation du réseau et la met à disposition dans l'environnement de traitement des données de l'ENTSO pour l'électricité aux fins de la planification de l'exploitation.
- 10.3. Chaque centre de conduite régional exerce les activités suivantes en ce qui concerne la coordination des indisponibilités dans la région d'exploitation du réseau:
- (c) évaluer la compatibilité de la planification des indisponibilités à l'aide des plans de disponibilité à un an de tous les gestionnaires de réseau de transport;
 - (d) communiquer aux gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée une liste des incompatibilités de planification détectées et les solutions qu'il propose pour y remédier.

11. Optimisation des mécanismes de compensation entre gestionnaires de réseau de transport

- 11.1. Les centres de conduite régionaux aident les gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée à gérer les flux financiers relatifs aux règlements entre plus de deux gestionnaires de réseau de transport, tels que les coûts de redispatching, les recettes tirées de la congestion, les frais en cas d'écart involontaire ou d'acquisition de capacité de réserve.

12. Formation et certification

- 12.1. Les centres de conduite régionaux préparent et exécutent des programmes de formation et de certification axés sur l'exploitation du réseau régional à l'intention du personnel travaillant dans les salles de planification et de commande des gestionnaires de réseau de transport de la région d'exploitation concernée.
- 12.2. Les programmes de formation couvrent tous les aspects pertinents de l'exploitation du réseau, y compris les scénarios de crise régionale.

13. Recensement des situations de crise régionale et préparation de scénarios d'atténuation des risques par le réexamen des plans de préparation aux risques établis dans les États membres

- 13.1. Si l'ENTSO pour l'électricité délègue cette fonction, les centres de conduite régionaux recensent les scénarios de crise régionale selon les critères définis à l'article 6, paragraphe 1, du [règlement sur la préparation aux risques tel que proposé par le COM(2016) 862].

- 13.2. Les centres de conduite régionaux préparent et effectuent un exercice annuel de simulation de crise en coopération avec les autorités compétentes conformément à l'article 12, paragraphe 3, du [règlement sur la préparation aux risques tel que proposé par le COM(2016) 862].