Réseau de transport d'électricité
Immeuble Window
7C Place du Dôme
92073 Paris La Défense Cedex
France

14 Janvier 2022

Madame, Monsieur,

Objet : Réponse à la consultation publique ouverte le 15 décembre 2021 relative au Contrat d'Accès au Réseau Public de Transport pour les Nouvelles Interconnexions Dérogatoires Définitif

ElecLink Limited ("**ElecLink**")[1] vous remercie de l'opportunité qui lui est offerte de répondre à la consultation ci-dessus mentionnée. Nous étions également disposés à répondre à cette consultation en 2021 afin de pouvoir signer ce Contrat d'Accès au Réseau Public de Transport Définitif en décembre 2021, ce qui aurait permis une accélération du processus de réalisation de cette Nouvelle Interconnexion Dérogatoire.

1. RAPPEL DU CONTEXTE DE LA CONSULTATION

En tant qu'interconnecteur indépendant et exempté conformément à la délibération conjointe de l'Ofgem et de la Commission de Régulation de l'Energie (la "**CRE**") du 6 mars 2014 portant décision sur la demande de dérogation de la société ElecLink Ltd en application de l'article 17 du règlement CE n°714/2009 du 13 juillet 2009 concernant une interconnexion entre la France et la Grande-Bretagne (la "**Décision d'Exemption**"), ElecLink est particulièrement attentive aux évolutions législatives et réglementaires qui pourraient avoir un impact sur la bonne exécution et opération du projet

Cette seconde consultation prend place dans le contexte du renouvellement des relations bilatérales entre l'Union européenne et le Royaume-Uni suite à sa sortie de l'Union Européenne depuis le 1er février 2020 et à l'entrée en vigueur de l'Accord de Commerce et de Coopération entre l'Union Européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique d'une part, et le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part (le "**TCA**") le 1er janvier 2021.

Le TCA qui fixe les modes de coopération entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne contient des dispositions particulières relatives aux interconnecteurs entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni. En effet, l'article 311 du TCA prévoit les conditions de l'utilisation efficace des interconnexions électriques et dispose qu'"*afin d'assurer une utilisation efficace des interconnexions électriques et de réduire les obstacles au commerce entre l'Union et le Royaume-Uni, chaque Partie garantit que :*

a) l'allocation de capacités et la gestion de la congestion au niveau des interconnexions électriques sont fondées sur le marché, transparentes et non-discriminatoires ;

b) le niveau maximal de capacité des interconnexions électriques est mis à disposition, dans le respect : (i) de la nécessité de garantie un fonctionnement sûr du réseau et (ii) de l'utilisation la plus efficace des réseaux ;

[1] Les termes en majuscules sont des termes définis. Ces termes sont soit définis (i) dans le corps de cette réponse à consultation, (ii) soit définis par CART Définitif (conditions générales et conditions particulières)

c) la capacité d'interconnexion électrique ne peut être réduite que dans les situations d'urgence et toute réduction de ce type a lieu de manière non discriminatoire ;

d) des informations relatives au calcul de la capacité sont publiées afin de soutenir les objectifs du présent article ;

e) il n'y a pas de redevances de réseau sur les transactions individuelles relatives aux interconnexions électriques ni de prix de réserve pour l'utilisation de ces interconnexions ;

f) l'allocation de capacités et la gestion de la congestion au niveau des interconnexions électriques sont coordonnées entre les gestionnaires de réseau de transport de l'Union et les gestionnaires de réseau de transport du Royaume-Uni ; cette coordination implique la mise au point de dispositions permettant d'obtenir des résultats solides et efficaces pour toutes les échéances pertinentes, à savoir celles des marchés à terme, journaliers, infra-journaliers et de l'équilibrage ; et

g) les modalités de l'allocation de capacités et de gestion de la congestion contribuent à créer des conditions favorables au développement d'une interconnexion électrique économiquement efficace et aux investissements correspondants".

Les relations entre RTE et ElecLink s'inscrivent dans ce cadre légal et réglementaire fondé sur les principes d'égalité, de transparence et de non-discrimination. Le respect de ces principes cardinaux est indispensable à l'envoi des signaux économiques nécessaires au développement de ces infrastructures énergétiques, et à la réalisation de la transition énergétique de part et d'autre de la Manche.

C'est dans ce contexte que nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après nos observations concernant cette seconde version de Contrat d'Accès au Réseau Public de Transport pour les Nouvelles Interconnexions Dérogatoires Définitif ("**CART Définitif**") soumise à consultation publique.

Pour résumer notre position, bien que nous nous félicitions des nombreux changements que RTE a mis en œuvre depuis la consultation précédente, notre principale observation sur cette nouvelle version du CART Définitif est qu'il impose une charge commerciale disproportionnée à la Nouvelle Interconnexion Dérogatoire (la "**NID**") sans justification liée à la poursuite de l'intérêt général. En particulier, nous souhaitons attirer votre attention sur les points suivants:

1. Nous saluons l'introduction de dispositions de compensation pour la capacité non-allouée dans certaines circonstances mais nous considérons que l'imposition d'un plafond de compensation appliqué à la somme de toutes les compensations dans l'article 9.3 des Conditions Particulières (i) manque de justification claire, (ii) est disproportionné et (iii) est susceptible de mettre la NID dans une position défavorable par rapport aux interconnexions appartenant à RTE en France. De plus, l'application de ce plafond à tous les évènements ouvrant droit à compensation (y compris lorsque la capacité est allouée) aboutit potentiellement à un dispositif plus onéreux que celui présenté dans le précédent CART soumis à consultation en juillet 2021.

   Nous sommes d'avis que RTE devrait supprimer ce plafond de compensation car il est en contradiction avec les principes fixés dans la délibération de la CRE du 9 mai 2012[2].

2. Le quota détaillé à l'article 9.1.1 des Conditions Particulières du CART Définitif crée également un risque commercial important pour ElecLink sans justification claire. Le délai de 8 semaines pour l'application de ce quota devrait être ramené à un niveau plus

[2] Délibération de la CRE du 9 mai 2012 portant décision sur les conditions de raccordement et d'accès au réseau public de transport des nouvelles interconnexions mentionnées à l'article 17 du règlement (CE) n° 714/2009 du 13 juillet 2009

proportionné. Nous considérons qu'une période de deux semaines serait plus appropriée afin de préserver les mesures incitant RTE à minimiser le niveau des interruptions proposées à ElecLink.

3. Le mécanisme de résiliation pour force majeure prévu à l'article 7.5 des Conditions Générales crée inutilement un risque commercial grave pour ElecLink et pourrait conduire par erreur à la déconnexion du projet. Nous souhaiterions que cette disposition soit modifiée afin de mettre l'accent sur la résolution de l'incident de force majeure et l'exécution des obligations contractuelles d'ElecLink plutôt que de faciliter potentiellement la résiliation évitable d'un tel projet d'infrastructure.
4. Les principes de compensation en cas d'Indisponibilité Non Programmée du Réseau Amont prévus à l'article 6.2.3.1 des Conditions Générales ne prennent pas en compte les coûts supportés par ElecLink pour rééquilibrer son Périmètre d'Équilibre. Or, ces coûts sont la conséquence directe de l'indisponibilité causée par le Réseau Amont. Il conviendrait donc que cette disposition les prenne en compte.

Afin de faciliter la lecture de nos commentaires, nous avons organisé notre réponse en deux parties, la première relative aux conditions particulières du CART Définitif ("**Conditions Particulières**") (2) et la seconde partie relative aux conditions générales ("**Conditions Générales**") (3).

2. COMMENTAIRES SUR LES CONDITIONS PARTICULIERES DU CART DEFINITIF

2.1 Plafond des indemnisations

L'article 9.3 traite du plafond des indemnisations.

L'imposition de ce plafond d'indemnisation serait fortement préjudiciable aux intérêts commerciaux de la NID, notamment par rapport aux autres interconnexions, propriété de RTE, déjà en service à la frontière entre le Royaume-Uni et la France. Une telle mesure ne devrait être introduite que si elle est économiquement justifiée par la poursuite de l'intérêt général et, même dans ce cas, le préjudice commercial pour la NID devrait être proportionnel aux objectifs poursuivis. Or, aucune justification claire n'a été donnée, que ce soit pour l'instauration d'un plafond ou pour la détermination du montant de ce dernier.

Par ailleurs, même s'il est entendu que RTE s'engage à respecter ses obligations de bonne foi, la définition d'un plafond d'indemnisation pourrait conduire RTE à adopter une position défavorable à ElecLink si le plafond d'indemnisation a été atteint au cours d'une période identifiée et qu'une réduction de capacité supplémentaire sur la NID n'emportait pas de conséquences financières pour RTE.

Le plafond de compensation tel que rédigé actuellement fait peser sur la NID une part déraisonnable du risque commercial sans justification claire et doit donc être supprimé.

Si la décision finale prise par RTE (et approuvée par la CRE) est celle du maintien d'un plafond d'indemnisation, des formules d'indexation dans le temps doivent être prévues ainsi qu'un calendrier de révision afin que l'inflation soit prise en compte et garantir ainsi un montant approprié du plafond pendant toute la durée d'exécution du CART Définitif.

2.2 Limitations des capacités de transit

L'article 9.1.1 des Conditions Particulières prévoit que RTE peut limiter la capacité de transit d'ElecLink de 35% pendant 8 semaines sans compensation.

Comme pour l'article précédent, il n'est pas possible d'identifier le fondement de ce quota de limitation ni celui de la durée de cette réduction de capacité.

La conception actuelle du quota, dont la période de référence s'étend sur une période de 8 semaines présente un risque commercial important pour la NID qui, contrairement à RTE ou NGESO, n'a pas la possibilité de compenser une limitation de sa capacité de transit avec le reste de son réseau.

De plus, un quota de 35% pourrait créer des incitations perverses pour RTE qui serait alors en mesure de limiter partiellement ElecLink et d'autres interconnexions exemptées à un prix nul.

RTE dispose de plusieurs options pour sécuriser le réseau public de transport français. Le choix de l'option de sécurisation devrait dépendre de l'intérêt économique relatif à chaque option. Or, la réduction de la capacité de transit sans compensation ne fournit pas à RTE les signaux économiques nécessaires pour choisir l'option de sécurisation la plus efficace.

Comme pour le plafond de compensation tel que commenté au point 2.1 de la présente, cette disposition introduit une différence de traitement entre les interconnexions régulées détenues par RTE et les interconnexions exemptées, non détenues par RTE.

En l'absence de toute justification claire, la répartition du risque commercial créé par cette disposition impose une charge disproportionnée à ElecLink et est contraire aux principes généraux d'égalité et de non-discrimination.

Nous vous proposons donc que la période de quota soit réduite à un niveau plus proportionné. À titre indicatif, nous pensons qu'un délai de deux semaines serait préférable. Par ailleurs, si un quota en pourcentage doit être inclus, il devrait comporter l'exigence que les limitations sans compensations soient le dernier recours, et uniquement une option utilisée par RTE pour éviter les réductions de la demande en France.

2.3 Détermination du préjudice indemnisable en cas d'interventions programmées

L'article 9.1.2 prévoit les modalités de chiffrage du préjudice indemnisable en cas de limitation des capacités de transition (*ie.* Interventions Programmées).

Cependant, au regard du contenu de cette stipulation, il n'est pas possible d'identifier le fondement de la formule permettant ce chiffrage.

En effet, la formule utilise les différentiels de prix "*EEX Futures*" entre la France et le Royaume-Uni. Or, ces derniers sont le reflet des prix de gros de l'énergie entre les deux marchés et non la valeur de la capacité transfrontalière limitée.

Si l'Intervention Programmée persiste pendant la période "*day-ahead*", la compensation devrait être fondée sur les différences de prix spot horaire "*day-ahead*" (les prix "*day-ahead*" tels que publiés par EEX sur la plateforme EPEX SPOT) qui représente le mieux la valeur (et donc la préjudice économique) de la capacité impactée suite à la limitation des capacités de transition.

Nous demandons donc que la compensation liée aux interventions programmées sur la capacité non allouée soit ajustée au différentiel de prix spot horaire *day ahead* car cela représente le mieux la valeur de la capacité restreinte.

2.4 Indemnisation des volumes non-alloués en raison d'Indisponibilités Non-Programmées

Ainsi que nous l'avons exprimé précédemment (au point 1), nous accueillons très favorablement les dispositions de l'article 9.2 des Conditions Particulières selon lesquelles la NID peut être compensée pour la capacité non-allouée. Tel que présenté au point 2.2 de cette note, en tant que gestionnaire de réseau de transport à interconnexion unique, ElecLink n'est pas en mesure de s'appuyer sur un réseau de transport plus large pour atténuer la perte de revenus inattendue et potentiellement importante qui pourrait survenir en cas d'Indisponibilité Non Programmée sur le réseau de RTE. En effet, nous notons que cette distinction avec les gestionnaires de réseau de transport les plus importants a été reconnue

par la CJUE dans son arrêt C454/18 au sujet de l'interconnexion Baltic Cable. Des dispositions de compensation appropriées sont essentielles pour maintenir des conditions financièrement acceptables pour les gestionnaires de réseau de transport à interconnexion unique comme ElecLink, et pour cela nous soutenons fortement l'inclusion de cet article 9.2 au sein du CART Définitif.

3. COMMENTAIRES SUR LES CONDITIONS GENERALES DU CART DEFINITIF

3.1 Force majeure

L'article 7.5 traite de la force majeure.

Le mécanisme de résiliation tel que prévu à l'article 7.5 du CART Définitif ne prend pas en compte la nature du projet et le volume des investissements liés. En effet, tel que prévu, une force majeure prolongée conduirait à la fin de ce projet pour ElecLink. Or, dans un projet tel que celui d'une interconnexion, un délai de six mois n'est pas représentatif de la durée nécessaire pour remédier aux conséquences d'un évènement de force majeure.

À titre d'exemple, l'incendie sur l'interconnecteur IFA (sur le site de Sellindge) a été déclaré le 15 septembre 2021 et National Grid UK prévoit que les 1 000 MW de capacité sur cette interconnexion ne seront pas disponibles avant le 30 octobre 2022 (délai supérieur à six mois).

En effet l'article 7.5 prévoit que si la force majeure a une durée supérieure à six mois, et sauf accord des parties de modification de ce délai, chacune des parties sera en droit de résilier de plein droit sans qu'aucune indemnité ne soit due au cocontractant.

Il conviendrait que la résiliation pour cause de force majeure soit le fait d'un accord entre les deux cocontractants et pas uniquement l'écoulement d'un délai de six mois suite à une notification de force majeure. En effet, la survenance d'un évènement de force majeure conduit généralement les cocontractants à tenter de trouver une solution, parfois temporaire, afin de privilégier l'exécution du contrat. C'est généralement dans le cas où l'exécution devrait trop onéreuse, où l'économie contractuelle se trouvait bouleversée, que les parties conviendraient de mettre un terme à la convention qui les lie. Le seul écoulement d'un délai ne devrait conduire selon nous à la résiliation anticipée du CART Définitif. A minima, il conviendrait d'ajouter une clause indiquant que les parties s'engagent à se réunir et à tenter de trouver une solution pour privilégier l'exécution du CART Définitif. En cas d'échec de ces discussions, alors les parties le constaterons et mettre fin d'un commun accord au CART Définitif qui les lie.

Par ailleurs, il conviendrait de définir plus précisément les contours de certains évènements de force majeure tels que l'indisponibilité soudaine, fortuite et simultanée de plusieurs installations de production raccordée au réseau public de transport, dès lors que la puissance indisponible est supérieure à ce que l'application des règles de sureté mentionnées à l'article 28 du cahier des charges du Réseau Public de Transport prévoit (*ie.* Règles de sureté établies par RTE pour éviter les incidents de grande ampleur).

3.2 Indisponibilités Non Programmées sur le Réseau d'Évacuation et le Réseau Amont

3.2.1 Absence de compensation en cas d'Indisponibilité Non programmée sur le Réseau d'Évacuation

L'article 6.2.2 traite de l'Indisponibilité Non Programmée provenant du Réseau d'Évacuation.

Or, ce dernier ne prévoit pas de compensation de la part de RTE, sauf en cas de faute ou de négligence de la part de ce dernier, suite à une réduction résultant d'un problème sur le Réseau d'Évacuation, correspondant aux infrastructures reliant

ElecLink au réseau public de transport français. RTE est responsable de la maintenance de ces infrastructures. Pour preuve, l'article 6.2.2.1 énonce que "*RTE fait ses meilleurs efforts pour réduire la durée de l'Indisponibilité Non Programmée provenant du Réseau d'Évacuation*".

Cette Indisponibilité Non Programmée, qui, du fait que ces actifs sont la propriété et sous le contrôle de RTE, peut être considérée comme étant due à un évènement incontrôlable, entraine des répercussions financières pour la NID.

Or, en l'espèce, en cas d'Indisponibilité Non Programmée sur ce Réseau dont ElecLink n'a pas la maitrise, il demeure responsable de tout déséquilibre et par conséquent de la compensation liée. En effet, l'article 6.2.2.1 stipule que les compensations qu'ElecLink serait amené à verser à ses utilisateurs ne sont pas compensées par RTE, pas plus que les préjudices réels, directs actuels et certains résultant de ces Indisponibilités Non Programmées.

L'absence de compensation de la part de RTE conduit à une absence d'évaluation des impacts économiques de l'Indisponibilité Non Programmée. Or, si RTE doit faire ses meilleurs efforts pour réduire la durée de l'Indisponibilité Non Programmée provenant du Réseau d'Évacuation, il parait nécessaire qu'ils puissent se fonder sur une évaluation économique des conséquences des Indisponibilités Non Programmées afin de prioriser les travaux à réaliser sur le Réseau d'Évacuation pour rétablir le fonctionnement normal des ouvrages. Le recours à une évaluation économique permettrait à RTE de faire de choix objectifs de priorisation des travaux à réaliser, de manière non discriminatoire, tel que prévu à l'article 311 c) du TCA.

Sans évaluation économique de cette Indisponibilité Non Programmée, RTE ne peut prioriser efficacement les travaux de réparation sur le Réseau d'Évacuation. Il parait nécessaire d'ajouter qu'à minima une évaluation économique des conséquences des Indisponibilités Non Programmées sur le Réseau d'Évacuation sera menée et partagée avec la NID concernée afin d'assurer la priorisation des travaux à réaliser et de rétablir le bon fonctionnement du réseau dans les meilleurs délais.

3.2.2 Information erronée et flux contraires

L'article 6.2.2.2 traite des Informations erronées sur l'origine de l'incident.

Cet article, tel que rédigé, ne permet pas d'identifier le point de transfert de responsabilité. Dans le cas où ElecLink aurait déjà effectué un flux contraire afin de gérer le risque et que RTE faisait de même en mettant en œuvre un même flux contraire pour gérer le même risque alors que ce risque lui était transféré, à quel moment et sous quelles conditions le transfert du risque se réaliserait il

Cette disposition ne prévoit pas clairement le transfert du risque entre ElecLink et RTE et doit donc faire l'objet de clarifications afin de garantir la gestion appropriée du risque dans le CART Définitif.

3.2.3 Compensation de l'Indisponibilité Non Programmée du Réseau Amont

L'article 6.2.3.1 est relatif aux obligations de RTE suite à l'Indisponibilité Non Programmée provenant du Réseau Amont.

L'article prévoit, en cas de réduction de capacité de transit suite à une Indisponibilité Non Programmée sur le Réseau Amont, que RTE pourra mettre en œuvre plusieurs mesures : nomination d'un flux contraire (A) et la réduction de programmes des utilisateurs de la NID (B).

(A) Le CART Définitif prévoit que RTE pourra mettre nominer, en coordination avec l'autre gestionnaire de réseau à qui la NID est raccordée, un flux contraire pour réduire le solde des programmes transitant par la NID.

Cet article doit, selon nous, mettre à la charge de RTE l'indemnisation de la NID pour les coûts éventuels de rééquilibrage de son Périmètre d'Équilibre qui comprendrait à la fois l'autre réseau raccordé et le réseau français.

En effet, il n'appartient pas au gestionnaire de réseau sur l'autre marché raccordé d'assurer le rétablissement de l'équilibre sur le réseau raccordé en cas de déséquilibre suite à une Indisponibilité Non-Programmée sur le Réseau Amont imputable à RTE et, en application de l'effet relatif des contrats, le contrat ne peut pas mettre des obligations à la charge d'une personne (en l'occurrence l'autre gestionnaire de réseau sur le marché connecté) qui n'est pas partie au CART Définitif.

Il convient donc de prévoir que les coûts de rééquilibrage du Périmètre d'Équilibre de la NID puissent être intégralement supportés par les Parties au CART Définitif.

Afin d'éviter toute ambiguïté, cette modification demandée ne doit pas supprimer la capacité de RTE à rééquilibrer le Périmètre d'Équilibre de la NID en coordination avec l'autre gestionnaire de réseau du marché raccordé. Cette modification permet de s'assurer que le Périmètre d'Équilibre peut être rééquilibré entre les Parties au CART Définitif si l'option avec le gestionnaire du réseau du marché interconnecté n'est pas disponible pour RTE pour une raison quelconque.

Ce principe qui est accepté à l'article 6.2.3.2 en ce qui concerne l'identification erronée d'une Indisponibilité Non Programmée, devrait s'appliquer de la même manière ici, en dehors du cas prévu d'une information erronée, sur l'origine de l'incident.

(B) Le CART Définitif prévoit qu'RTE demande à ElecLink de réduire les programmes de ses utilisateurs afin que le solde de programmes respecte la capacité réduite du fait de l'Indisponibilité Non Programmée, évitant ainsi tout coût lié au rééquilibrage du Périmètre d'Équilibre de la NID.

Cette disposition limite les compensations à 2 jours calendaires. Cependant, comme l'exigent les règles d'accès de la NID (et leur équivalent pour les interconnexions régulées), une "*firmness deadline*" (qui empêche la NID de réduire le solde des programmes détenus par ses Utilisateurs) est programmée à 09 :00 CET J-1. Cela signifie que la NID ne peut pas réduire le solde de programmes détenus par ses utilisateurs pendant la majeure partie de la période des 2 jours et donc que la majorité des coûts de cette période seront liés au rééquilibrage du Périmètre d'Équilibre de la NID.

Premièrement, nous ne voyons aucune justification réglementaire pour limiter à 2 jours les compensations liées aux coûts de réduction des programmes des Utilisateurs car ces coûts supportés par la NID sont directement liés à l'instruction de RTE et résultent directement des exigences des Règles d'Accès approuvées par le régulateur entre la NID et ses Utilisateurs. Pour ces raisons, cette période limite d'indemnisation de 2 jours devrait donc être supprimée.

En outre, comme décrit ci-dessus, la majorité des coûts dans ce délai seront liés aux coûts de rééquilibrage du Périmètre d'Équilibre de la NID et donc les dispositions énoncées au paragraphe précèdent (point A) devraient être le mécanisme principal qui garantit que la NID est entièrement compensée pour les défauts sur le Réseau Amont de RTE qui entraineraient une panne sur la NID.

Après cette période, RTE indemnisera ElecLink à hauteur de 5 millions d'euros par an. Nos commentaires sur ce plafond d'indemnisation sont indiqués au point 2.1 ci-dessus (en lien avec l'article 9.3 des Conditions Particulières du CART Définitif).

3.3 Méthodes de traitement des demandes d'indemnisation

Concernant les modalités de traitement des demandes d'indemnisation, l'article 7.3 prévoit un délai de 30 jours à compter de la réalisation du préjudice pour qu'une des parties déclare, par lettre recommandée avec avis de réception, son dommage imputable, selon elle, à son cocontractant. La demande de réparation est ensuite notifiée à l'autre partie.

Ce délai est trop court et risquerait de rendre impossible, certes pour ElecLink, mais aussi pour tout autre interconnexion, de justifier sa demande d'indemnisation au regard des coûts engendrés par la réduction de capacité. En effet, en cas de demande de compensation, une période de transaction ("*settlement period*") est ouverte en Grande-Bretagne, et le délai de 30 jours n'est pas suffisant pour disposer de l'ensemble des pièces nécessaires à la justification de l'indemnisation. Nous considérons que ce délai devrait être étendu à 90 jours afin de permettre à la NID de dûment documenter sa demande d'indemnisation.

En outre, aucune disposition n'est prévue pour les modalités de paiement dans le cas d'une demande d'indemnisation conforme de la NID à RTE. Selon nous, RTE devrait disposer de 30 jours pour confirmer la validité de la demande d'indemnisation et effectuer le paiement approprié à la NID.

3.4 Résiliation

L'article 9.7.2 prévoit la résiliation pour faute. Cet article tel que rédigé appelle une remarque : le délai de 15 jour prévu après mise en demeure de la part de RTE à ElecLink de se conformer à ses obligations contractuelles est beaucoup trop court compte tenu du niveau et de la nature des investissements. Nous proposons que ce délai soit porté à 45 jours.

3.5 Entrée en vigueur du CART Définitif

L'article 9.9 prévoit l'entrée en vigueur du CART Définitif, le premier jour d'un mois. Cette obligation ne semble pas nécessaire ni répondre à une exigence d'efficacité mais pourrait engendrer un retard très couteux pour la NID puisque le CART et la convention d'exploitation pour la phase de test, qui doivent être acceptés par la NID pour mettre en service ses actifs, peuvent empêcher la NID de procéder à des opérations commerciales jusqu'à ce que le CART Définitif soit entré en vigueur.

En effet, si ElecLink était prêt le deuxième jour du mois, cette clause retarderait la mise en service au mois suivant, ce qui entrainerait des coûts importants sans aucun avantage perceptible. Nous demandons que cette restriction soit supprimée, à moins qu'une justification claire et motivée dans l'intérêt général puisse être apportée.

Nous sommes tout à fait disposés à échanger avec RTE afin de clarifier ou de développer les points soulevés, le cas échéant.

Dans cette attente, nous vous prions de recevoir nos meilleures salutations

Cordialement



Richard Sidley

Commercial & Regulation

regulation@eleclink.co.uk