

GT Projet « RINGO »

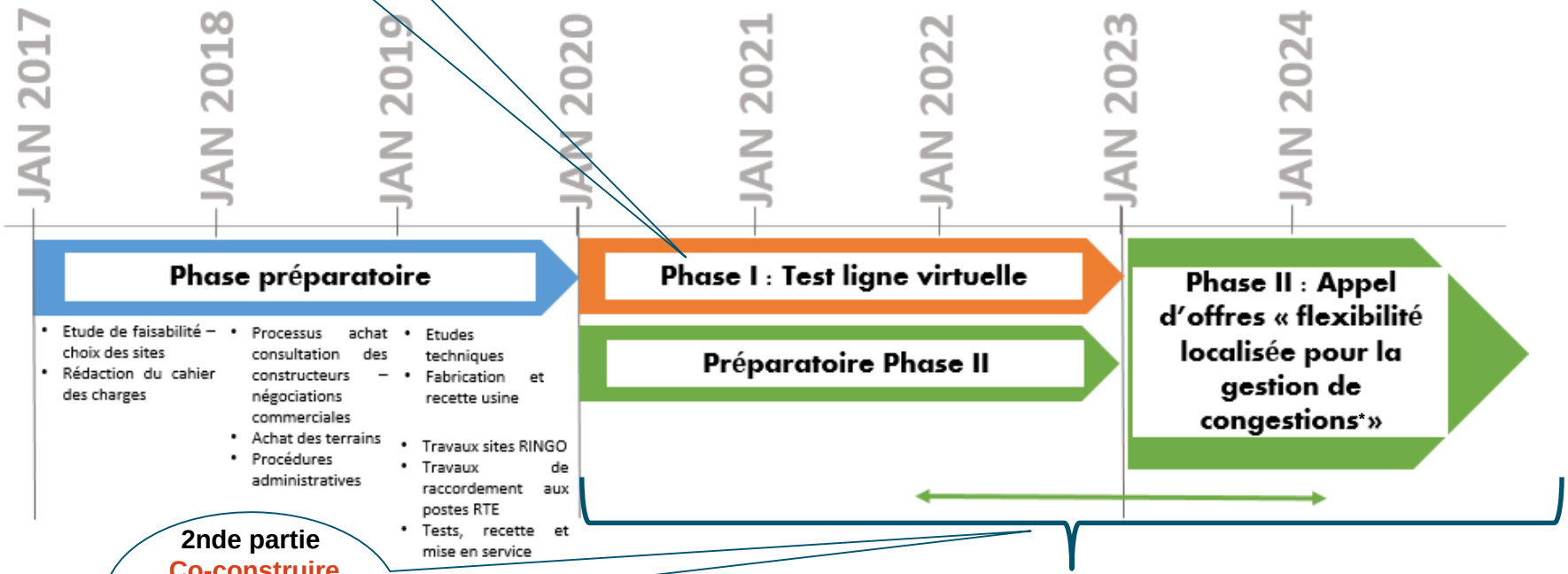
Carine Donetti Mézière
Christian Lemaitre

25 septembre 2017

Un projet en deux étapes

1ère partie de notre réunion de ce jour

Planning Indicatif



2nde partie
Co-construire la feuille de route de la phase II

* Congestion structurelle

01

Présentation du projet RINGO : test de ligne virtuelle



02

Co-construire une feuille de route « Appel d’offre flexibilité localisée pour la gestion des congestions structurelles sur le réseau de transport»

Phase II : Durant l'expérimentation, préparer le schéma cible

L'expérimentation permet le test avancé du comportement de flexibilité **intégrée** au réseau.
Au-delà de ces travaux structurants, un schéma cible est à définir.

Focus sur l'appel d'offres de flexibilité localisée

Demain, une congestion structurelle sur le réseau de transport pourra être levée

→ **Soit par l'évolution du réseau**
→ **Soit par l'activation, par des acteurs tiers, de « flexibilités » correctement localisées. Dans ce cas, la question d'un « contrat long terme » liant RTE et ces acteurs se pose**

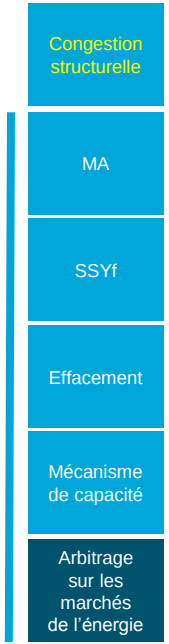
RTE propose ainsi ce processus de co-construction d'une feuille de route des travaux avec les acteurs intéressés, pour déterminer les modalités d'une telle contractualisation long terme, avec pour exemple des batteries.

Le schéma cible repose sur une contractualisation long terme cadrant les conditions financières et opératoires du service, couplé à l'utilisation opérationnelle d'outils déjà existants.

Option de valorisation à construire

Options de valorisation déjà existantes

(nécessitant parfois quelques évolutions)



Programme sur la publication des contraintes (en intensité)

Proposition à la CRE mi 2018 d'une analyse de mise en œuvre et du planning associé
(mise à jour 2017 feuille de route RTE réseaux intelligents)

Schéma cible contractuel

Le MA est l'outil de référence pour l'activation des flexibilités, en préséance économique et en lien avec les autres contraintes du système (voir livre vert).

En revanche, il est douteux que des décisions d'investissements de la part d'acteurs tiers puissent être prises sur la seule base des perspectives du MA sur le volet « congestion RPT ».

Or résoudre une congestion structurelle par une flexibilité plutôt que par du réseau doit s'appuyer sur des engagements à moyen-long terme.

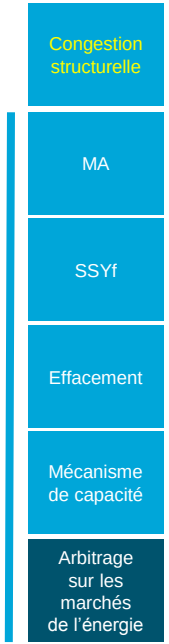
Pour y parvenir, un contrat long terme peut ainsi être le bon vecteur : il garantirait (i) une visibilité financière à l'acteur en lui permettant de s'engager sur le temps long et (ii) un encadrement du pouvoir de marché local qui en résulterait pour l'acteur (encadrement des prix variables offerts et donc une moindre dépendance pour RTE et la collectivité).

Un tel contrat s'appuierait sur le MA (contrat pour différence).

Option de valorisation à construire

Options de valorisation déjà existantes

(nécessitant parfois quelques évolutions)



Interaction avec les autres mécanismes

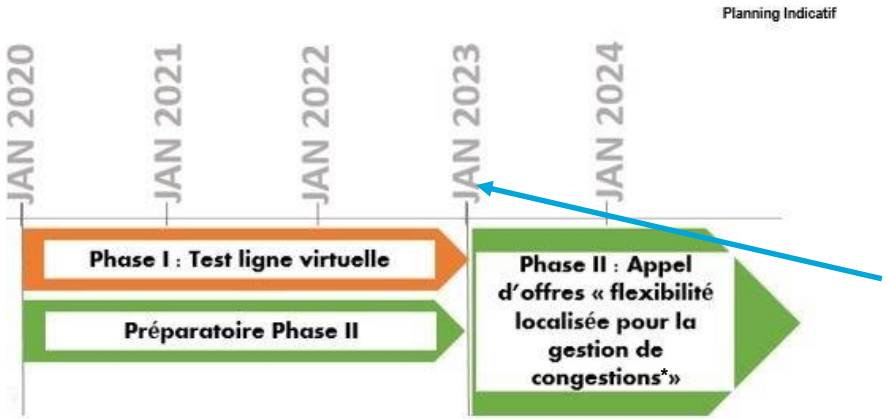
L'acteur engagé dans un contrat avec RTE pour résoudre une congestion structurelle doit pouvoir valoriser la capacité non-engagée sur les autres mécanismes. En revanche, un « double engagement » est proscrit.

Au-delà de la théorie, il est nécessaire de préciser ce que signifie concrètement le service attendu pour la résolution de certaines congestions (nombre d'heures, délais de réponse exigés, conséquences en cas de défaut). C'est l'objet de l'expérimentation que de le préciser.

Ceci ne va pas de soi, car des congestions pourraient être levées de manière optimale par l'activation synchronisée de batteries localisées en plusieurs points du réseau (il s'agit donc de mettre en œuvre, de manière opérationnelle, une coordination entre N acteurs dont RTE, et ceci sur le temps très courts)

Une partie du retour d'expérience de la phase I servira donc à définir les conditions techniques de fourniture du service du point de vue du réseau

Phase II : suite à l'expérimentation, devenir des actifs batterie acquis par le projet RINGO



Après le test du schéma ligne virtuelle
La capacité sera cédée à des tiers, suivant un processus transparent et non discriminatoire.
Ces capacités pourraient faire partie des premiers tests du processus « appel d'offre flexibilité localisée pour la gestion des congestions »

*** Congestion structurelle**

Phase I : Tour de table

- **Phase I : quels sont vos besoins d'informations en sortie de cette phase (point de sortie possible tout le long de la réalisation de cette phase) ?**

Tour de table

Phase II

- **Quel est à votre avis, et compte tenu de votre appréciation de la maturité technologique des solutions de stockage, le « bon timing » pour lancer les travaux d'intégration marché du futur service « appel d'offres flexibilités localisées pour la gestion des congestions structurelles sur le réseau de transport » ?**

- **Dans l'objectif de construire ces premiers appels d'offre de manière concertée, sur quelles thématiques souhaitez vous intervenir et dans quel but ? À quel stade ?**