Appel à contributions RTE sur la Refonte du mécanisme de capacité – Réponse SNCF Energie

Question 1
Avez-vous des remarques sur ces éléments de contexte et sur ces perspectives ?

Pas de remarque additionnelle sur les éléments de contexte exposés

Question 2
Compte-tenu de ces éléments, quelle serait selon vous la meilleure façon d'atteindre la sécurité d'approvisionnement ? Le besoin à couvrir par le futur mécanisme devra-t-il continuer à être défini comme la pointe de consommation (mais de laquelle la contribution des capacités non pilotables pourrait être déduite) ou bien comme la pointe de consommation résiduelle ?

Considérant une électrification croissante des usages sur l'horizon 2026-2036, ainsi qu'un développement important des énergies renouvelables, SNCF Energie est favorable à un élargissement de la période de pointe de consommation dans le futur mécanisme. Les périodes de pointe additionnelle pourraient couvrir en partie les trimestres 2 et 3 et être accompagnées d'un accroissement proportionnel du nombre de jours éligibles au mécanisme de capacité.

Question 3
Considérez-vous nécessaire de continuer à assigner comme rôle au futur mécanisme de capacité celui de faire émerger de nouvelles capacités ? Pour quelles raisons ? Dans l'affirmative, certaines filières pourraient-elles selon vous émerger dans des proportions excédant celles visées par les dispositifs de soutien ? Si oui, lesquelles, et dans quelles conditions ? Dans le cas contraire, quelles modalités devraient être prévues selon vous afin de permettre le respect du critère de sécurité d'approvisionnement ? Identifiez-vous d'autres filières susceptibles de se développer sur l'horizon considéré ?

SNCF Energie considère qu'il revient au mécanisme de capacité de financer les investissements dans les capacités existantes, ainsi que dans les nouvelles capacités. Pour garantir la sécurité d'approvisionnement dans une perspective d'augmentation de la demande, les exploitants doivent être en mesure de développer de nouvelles unités de production. Le futur mécanisme doit notamment permettre le développement d'unités pilotables de production (renouvelables ou autres) non couvertes par des mécanismes de subvention déjà existant.

Question 4
Considérez-vous nécessaire de conserver un dispositif pluriannuel dans le cadre du futur mécanisme ? Dans l'affirmative, quel type de dispositif souhaiteriez-vous privilégier ? (merci d'étayer vos raisons et les caractéristiques qu'un tel dispositif devrait avoir)

SNCF ENERGIE
Campus Incity
116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

S'agissant des filières susceptibles d'émerger via le mécanisme de capacité sur l'horizon concerné :
- Avec quelle anticipation le signal-prix devrait-il selon vous se former afin de permettre la réalisation des investissements ? Sur quelle(s) enchère(s) considérez-vous qu'une contractualisation pluriannuelle devrait être rendue accessible ?
- Quelles durées de sécurisation seraient selon vous nécessaires pour chaque filière, et pour couvrir quels niveaux de coûts d'investissement ? Que pensez-vous de ces éléments de design ? D'autres éléments devraient-ils selon vous être également considérés ?

Sans avis

Question 5
Que pensez-vous des critères de participation au mécanisme évoqués ci-dessus ? Considérez-vous que d'autres éléments doivent être pris en compte dans l'arbitrage de la participation des capacités au mécanisme ? Un signal unique d'incitation à la disponibilité devrait-il être conservé ? Si oui, selon vous, considéreriez-vous plus pertinent que le futur mécanisme demeure ouvert à toutes les capacités pour leur délivrer ce signal ou bien que celui-ci soit internalisé par chacun des dispositifs dédiés ?

Sans avis

Question 6
Que pensez-vous de cette proposition visant à réduire le périmètre du futur mécanisme aux capacités pilotables ? Pensez-vous qu'il serait préférable d'opter pour une participation facultative plutôt qu'une exclusion par défaut des capacités non pilotables ? Voyez-vous d'autres possibilités à explorer ? Pensez-vous que la proposition d'une participation facultative pourrait être élargie à d'autres capacités ? Considérez-vous qu'il soit nécessaire de conserver une obligation de participer pour toutes les capacités ?

En cohérence avec la Programmation Pluriannuelle de l'Energie, SNCF Energie soutient un mécanisme de capacité type « capacity-wide », intégrant les énergies renouvelables et non pilotables. La participation de l'ensemble des capacités permettrait de conserver un signal unique et cohérent de disponibilité sur les périodes de tension électrique.

Question 7
Que pensez-vous des schémas envisagés pour articuler un éventuel dispositif de régulation du nucléaire avec le futur mécanisme de capacité ? Dans la mesure où elle fait également l'objet d'un dispositif de soutien lui assurant la couverture de ses coûts et qu'une incitation à la disponibilité pourrait utilement continuer à lui être délivrée, considérez-vous que ces principes de participation pourraient aussi s'appliquer à la filière effacement ?

SNCF Energie souhaite que le futur mécanisme de capacité contribue aux incitations à la disponibilité du parc nucléaire en période de tension. Une participation « hybride » (schéma 2), réduite au

SNCF ENERGIE
Campus Incity
116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

processus de certification semble adaptée pour la filière nucléaire, déjà soutenue par d'autres mécanismes de financement.

Question 8

Auriez-vous une préférence entre un modèle « capacity-wide » et un modèle « capacity-wide assorti de critères d'éligibilité » ? D'autres options vous sembleraient-elles devoir être considérées ? Dans un modèle avec critères d'éligibilité, lesquels considéreriez-vous pertinents ?

Comme évoqué en réponse à la question 6, SNCF Energie souhaite associer le plus de capacité disponible en conservant un mécanisme clair et cohérent. Le choix du modèle « capacity-wide » semble le plus approprié.

Toutefois, si un modèle type « capacity-wide » accompagné de critères d'éligibilité devait être retenu, SNCF Energie serait favorable pour exclure les capacités profitant d'un autre mécanisme de subvention, afin de limiter les effets d'aubaine.

Question 9

Partagez-vous ces constats ? Selon vous, serait-il préférable de conserver un fonctionnement en pay-as-clear ? Dans le cas contraire, quels contrôles pensez-vous nécessaires dans un fonctionnement en pay-as-bid ? Identifiez-vous des contextes particuliers dans lesquels un fonctionnement en pay-as-bid vous semblerait pertinent ?

Dans un fonctionnement optimal du mécanisme de capacité, les rentes intramarginales devraient être ajustées aux coûts complets d'une capacité. Dans les faits, le mécanisme est dysfonctionnel et introduit un effet d'aubaine, en permettant d'intégrer dans le prix des capacités une rémunération liée à des coûts d'investissement, pour des actifs déjà rentabilisés. Les prix actuels du marché de l'électricité renforcent cet effet d'aubaine.

SNCF Energie considère que le marché de capacité doit fixer des prix qui reflètent de façon fidèle les coûts complets des producteurs de capacité. Le passage du *pay-as-bid* au *pay-as-clear*, ne garantit pas l'atteinte de cet objectif. En incitant les producteurs à ne plus offrir leurs capacités à leurs *missing money* respectifs mais à l'anticipation du prix de la dernière offre retenue, le *pay-as-bid* peut-être contre-productif.

Pour répondre à l'objectif visé, SNCF Energie est favorable à un contrôle les offres déposées afin de vérifier la cohérence des prix offerts avec les *missing money* de chaque capacité. Un système de plafond de prix par type de technologie pourrait servir de base pour la mise en œuvre de ces contrôles

Question 10

Seriez-vous favorables à l'introduction de plafonds de prix intermédiaires ? Dans l'affirmative, auquel de ces quatre niveaux faudrait-il selon vous les définir ? Seriez-vous favorables à la définition de plafonds de prix intermédiaire par par type de technologie ? Considérez-vous que des

SNCF ENERGIE

Campus Incity

116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

plafonds de prix intermédiaires différenciant capacités existantes et nouvelles capacités seraient plus adaptés ? Lequel de ces quatre niveaux vous semblerait le plus approprié pour les nouvelles capacités, d'une part, et pour les capacités existantes, d'autre part ?

SNCF Energie considère l'introduction de mécanismes permettant d'encadrer le prix des offres de capacité, comme bénéfique au fonctionnement du marché de capacité. SNCF Energie est favorable à un plafond de prix intermédiaire par technologie. Le plafond permettrait d'ajuster plus finement la rémunération capacitaire aux besoins réels de chaque technologie.

SNCF Energie souhaite privilégier un plafond de prix intermédiaire qui distingue les capacités existantes des capacités nouvelles. Les investissements dans ces deux types de capacité peuvent être très différents. Cette option permettrait d'adapter les prix des plafonds aux unités de production. Par ailleurs, dans le contexte de marché actuel, il apparait pertinent d'intégrer dans la fixation du montant du plafond, les *missing money* de long terme afin de prendre en compte les revenus captés sur le marché de l'énergie.

Question 11
Seriez-vous favorables à l'introduction d'un dispositif d'options de fiabilité ? Conduirait-il selon vous à augmenter effectivement les missing money et, si oui, dans quelles proportions ? Vous semblerait-il plus à même que des plafonds de prix intermédiaires de proportionner la rémunération capacitaire à la couverture des coûts ? Doit-il selon vous nécessairement s'accompagner d'un mécanisme de stop-loss ? Auriez-vous d'autres suggestions à formuler ?

SNCF Energie est favorable à la mise en œuvre d'options de fiabilité. Le *payback* introduit par ce dispositif permettrait d'ajuster à posteriori les revenus dits « exceptionnels » réalisés par les producteurs et contribuerait à une formation plus juste du prix des capacité.

Néanmoins, le dispositif peut inciter ces derniers à augmenter le prix des offres de capacité par l'ajout d'un *missing money* supplémentaire. Si les options de fiabilité sont retenues dans le futur mécanisme de capacité, SNCF Energie est favorable à ce que la mise en œuvre de ce dispositif complexe soit concertée et contrôlée, notamment sur les modalités de définition des prix de référence et d'exercice.

Question 12
Qu'en pensez-vous ? Seriez-vous favorables à la combinaison d'un dispositif d'options de fiabilité et de plafonds de prix intermédiaires ? Quelle fréquence de révision des valeurs de prix d'exercice et de niveau du plafond de prix intermédiaire vous semblerait à privilégier, le cas échéant ? Si cet objectif était recherché, le futur mécanisme vous semblerait-il un outil pertinent pour assurer une rémunération proportionnée des installations, au-delà de la seule rémunération capacitaire ?

Les deux dispositifs semblent complémentaires. En permettant une maîtrise *ex ante* du prix de la capacité et une préservation *ex post* contre les effets d'aubaine, la combinaison de ces dispositifs serait de nature à encadrer efficacement les offres de prix des capacités.

SNCF ENERGIE

Campus Incity

116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

Toutefois, SNCF Energie reste réservé quant à la complexité de mise en œuvre du dispositif d'option de fiabilité ainsi qu'au risque d'augmentation du prix des capacités liée à ce dispositif.

Question 13
Que pensez-vous de l'utilisation de derating factors ? Partagez-vous l'intérêt de centraliser davantage la certification du niveau de capacité disponible afin d'assurer un meilleur pilotage de la sécurité d'approvisionnement ? Si oui, seriez-vous favorable à un fonctionnement basé sur le calcul de derating factors ? Auriez-vous d'autres suggestions à formuler ?

SNCF Energie est favorable à une centralisation de la certification basée sur les hypothèses du bilan prévisionnel de RTE. Comme présenté dans l'analyse de RTE, cette mesure limiterait la surestimation de capacité réelle des exploitants. Pour les mêmes raisons, SNCF Energie est également favorable à l'application de *derating factors* par filière.

Question 14
Quelle solution préféreriez-vous ? Ces coefficients devraient-ils constituer une obligation de certification ou plutôt un plafond de certification ? Quelle méthodologie de calcul considéreriez-vous pertinente pour déterminer ces coefficients ? Considéreriez-vous préférable de conserver un tunnel de certification, qui serait le cas échéant adapté pour éviter les écarts avec le Bilan prévisionnel ? Auriez-vous d'autres suggestions à formuler ?

SNCF Energie est favorable à ce que les *derating factors* constituent une obligation de certification, afin de garantir un équilibre entre l'offre de capacité et la demande.

Question 15
Partagez-vous l'intérêt que présenterait le maintien d'un contrôle de disponibilité ex post ? Un modèle de contrôle de type load following vous semblerait-il préférable ? Avez-vous une préférence parmi les modalités exposées ? Quel(s) critère(s) faudrait-il selon vous considérer pour sélectionner les périodes de contrôle de la disponibilité ? Considéreriez-vous nécessaire de conserver une plage horaire de contrôle figée (tel qu'aujourd'hui [7h ; 15h] et [18h ; 20h]) ? Considéreriez-vous plus pertinent que cette plage horaire puisse varier en fonction des besoins pour le système électrique, moyennant toutefois une certaine complexité ? D'autres options vous sembleraient-elles devoir être considérées ?

SNCF Energie considère que le maintien d'un contrôle ex-post du niveau de disponibilité serait plus lisible et simple.

Question 16
Voyez-vous d'autres enjeux à instruire quant à la participation des capacités au futur mécanisme de capacité ?

SNCF ENERGIE

Campus Incity

116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

SNCF Energie souhaite étudier la possibilité de substituer le marché des capacités par un mécanisme régulé, capable d'assurer la sécurité du réseau et le paiement équitable des capacités. Les positions de SNCF Energie favorisent à la fois la centralisation de la certification du niveau de capacité disponible, la centralisation de la définition du besoin de capacité, ainsi que la centralisation de la contractualisation des capacités. Par ailleurs, SNCF Energie est favorable à un encadrement de la fixation du prix des capacités. Dans ce contexte, SNCF Energie propose que la régulation du marché de capacité par un acteur institutionnel soit une option instruite dans le cadre de la refonte du futur mécanisme de capacité.

Question 17
Compte-tenu de ces éléments, seriez-vous favorables à une architecture reposant sur une définition centralisée du besoin de capacité ? Si oui, sous quelles conditions ? Si non, pourquoi ? Une fois ce besoin déterminé une première fois pour une année donnée, considérez-vous que des réactualisations seraient nécessaires ? Si oui, à quelle fréquence ?

SNCF Energie est favorable à ce que les hypothèses de trajectoires de consommation utilisées dans les Bilans Prévisionnels puissent définir la cible globale du besoin de capacité. Une architecture centralisée de la définition du besoin garantirait la cohérence du futur mécanisme avec le diagnostic de sécurité d'approvisionnement dressé par RTE.

Question 18
Que pensez-vous de ces méthodologies ? Selon vous, quelle serait la méthodologie à privilégier ? Voyez-vous d'autres méthodologies possibles à instruire ?

Sans d'avis

Question 19
Dans le cas où vous seriez favorables à une architecture reposant sur une définition centralisée du besoin, seriez-vous également favorables à une contractualisation des capacités nécessaires à la couverture de ce besoin de manière centralisée (option 1) ? Si non, préféreriez-vous conserver une architecture décentralisée ? Dans ce cas, partagez-vous l'intérêt des modalités proposées (bouclage centralisé – option 2 – ou prescription centralisée – option 3) visant à assurer la bonne sécurisation de toutes les capacités avant le début de la période de livraison ainsi qu'une meilleure lisibilité du prix ? Dans l'affirmative, laquelle vous semblerait préférable ?

Pour assurer une cohérence du système et une moindre complexité, SNCF Energie est favorable à une architecture centralisée de la définition du besoin et de la contractualisation complète des capacités.

Question 20
Seriez-vous favorables à la tenue de plusieurs enchères ? Deux suffiraient-elles ? Si le mécanisme

SNCF ENERGIE

Campus Incity

116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

ne visait pas l'émergence de nouveaux moyens, une seule enchère suffirait-elle ? A quelle échéance les/l'organiser ? Seriez-vous favorables à un passage en année à cheval et à sa combinaison avec une enchère proche de la période de livraison ?

A l'instar d'autres pays européens, SNCF Energie est favorable à la tenue de deux enchères, appliquées en AL-4 et AL-1. La première enchère en AL-4 permettrait aux producteurs qui le souhaitent d'investir dans leurs capacités existantes ou dans de nouvelles capacités. La deuxième enchère, en AL-1, permettrait d'adapter l'évolution du besoin des consommateurs par rapport aux projections en AL-4.

D'autre part, pour donner de la visibilité budgétaire aux obligés, SNCF Energie considère que la fixation d'un plafond de prix maximal des capacités devra être communiqué aux acteurs obligés en AL-4.

Question 21

Que pensez-vous de ces propositions de répartition du volume à couvrir entre les différentes enchères ? Compte-tenu de ces éléments, quelle serait, selon vous, une répartition optimale de la couverture du besoin entre les deux enchères ? Pensez-vous qu'en cas de réactualisation à la baisse du besoin, il soit souhaitable que les engagements contractualisés sur la première enchère puissent être révisés ? Hormis les enjeux de réactualisation du besoin, pensez-vous qu'il serait nécessaire de réserver un volume minimum de capacités à contractualiser sur la seconde enchère, eu égard notamment à la temporalité de développement des effacements ? Si oui, pourquoi et quel serait ce volume ?

Sans avis

Question 22

Dans le cas où la contractualisation du besoin en capacités ne serait pas centralisée, verriez-vous un inconvénient à la disparition d'un marché de gré-à-gré entre offre et demande ? A l'inverse, dans le cas d'une contractualisation centralisée avec le maintien des acteurs obligés (modèle n°1 ci-après), une possibilité d'échanges en gré-à-gré entre acteurs obligés vous semblerait-elle devoir être conservée ? Le prix de ces échanges devrait-il selon vous être encadré afin que le consommateur supporte in fine le seul prix de l'enchère ? De la même façon, une possibilité d'échanges en gré-à-gré vous semblerait-elle devoir être conservée entre exploitants ?

Dans une vision centralisée de la contractualisation, SNCF Energie est favorable à la disparition du marché en gré à gré. Si la contractualisation reste décentralisée, la disparition du gré à gré pourrait biaiser le marché en supprimant une opportunité de performance aux acteurs du marché.

Question 23

De manière générale, souhaiteriez-vous conserver un mécanisme fondé sur une obligation de capacité ? Si vous êtes un fournisseur, considérez-vous également le mécanisme actuel comme un levier de différenciation concurrentielle ? Dans l'affirmative, le modèle 2 vous paraît-il conserver

SNCF ENERGIE

Campus Incity

116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03

un espace concurrentiel suffisant ? (si votre réponse contient des éléments confidentiels, merci de le préciser) Quel modèle préférez-vous et pour quelles raisons ? D'autres modèles vous sembleraient-ils devoir être envisagés ? Verriez-vous un enjeu spécifique en termes de temporalité du mécanisme et d'avance de trésorerie (i.e. un paiement pendant ou après l'AL vous semblerait-il possible ?)

Sans avis

Question 24

Avez-vous une préférence pour l'une de ces modalités de ciblage des périodes de pointe pour le calcul de la clé de répartition du coût du mécanisme ? D'autres modèles vous semblerait-il devoir être considérés ?

SNCF Energie est favorable au maintien du modèle actuel. La définition ex ante des jours et des plages horaires de pointe en j-1, semble être le moyen le plus simple et présentant la plus forte incitation au déplacement des consommations sur des périodes moins tendues.

Question 25

Vu d'aujourd'hui, jugeriez-vous nécessaire de continuer à prendre en compte la thermosensibilité de la consommation dans le calcul de la contribution de chaque acteur au risque de défaillance ? Si oui, dans l'objet d'atteindre un compromis pertinent entre incitations et simplification, quelles modalités de prise en compte de la thermosensibilité vous sembleraient pertinentes ? Voyez-vous d'autres modalités possibles de prise en compte de la thermosensibilité ?

Sans d'avis

SNCF ENERGIE

Campus Incity

116 cours Lafayette – CS 13511 - 69489 LYON CEDEX 03