

REPONSE A LA CONSULTATION PUBLIQUE N°2019-020 DU 24 OCTOBRE 2019 RELATIVE AU FONCTIONNEMENT DE LA ZONE DE MARCHÉ UNIQUE DU GAZ EN FRANCE

DESTINATAIRE : Commission de Régulation de l'Énergie

EXPÉDITEUR : Teréga - Direction Commerce et Régulation

DATE : 15 NOVEMBRE 2019

Propos liminaire

La CRE a décidé de consulter sur une évolution possible des règles de fonctionnement de la TRF. Le bilan des congestions et des coûts associés interrogent le régulateur sur l'adéquation entre la capacité du réseau à faire transiter le gaz et les capacités commercialisables aux différents points de ce réseau. La CRE considère que des conditions d'approvisionnement de GNL plus défavorables que celles de 2019 généreraient des occurrences de congestion plus fréquentes et donc des coûts trop élevés pour la collectivité.

Certaines interprétations des travaux menés par les GRT (Teréga et GRTGaz) depuis plusieurs mois afin d'analyser les épisodes de congestions et les risques futurs conduisent la CRE à focaliser essentiellement sur les stockages en aval des congestions Nord/Sud (Lussagnet

prioritairement mais aussi Atlantique), considérant que leurs capacités d'injections proposées sont un facteur déterminant des occurrences de congestion, et la conduisent donc à vouloir préventivement baisser le niveau de capacité ferme de leurs PITS respectifs.

Teréga ne s'associe pas à ces interprétations et souhaite rappeler que la TRF a été construite en garantissant les capacités commerciales fermes sur l'ensemble des points du réseau, par l'adoption d'une solution mixte alliant des investissements d'infrastructures raisonnés et des mécanismes de marché permettant la gestion des congestions (cf. Délibération N°2017-246 de la CRE du 26 octobre 2017 relative à la création d'une zone de marché unique du gaz en France au 1er novembre 2018).

Dans le cadre d'une amélioration continue du fonctionnement de la TRF par la réduction des occurrences de congestion et des appels aux mécanismes de marché (spreads localisés), Teréga ne souscrit pas à la vision mono-causale et simplificatrice d'une trop grande flexibilité des stockages situés en aval des congestions. Teréga considère en effet qu'une approche plus globale est nécessaire afin d'identifier et de dégager des marges de manœuvres dans le but de réduire encore plus les coûts de congestion.

A ce titre, Teréga propose de ne plus intégrer les petits travaux dans les besoins de spreads localisés, demande une meilleure appréciation de l'impact des défaillances sur l'atteinte des limites, et joint également une étude coûts/bénéfices réalisée par un consultant externe à la demande de la Concertation gaz, démontrant l'inefficacité très probable d'une baisse de capacité au PITS Lussagnet.

Q1: Partagez-vous le bilan positif de la CRE sur la mise en place de la Trading Region France ?

Teréga partage ce bilan positif et considère que les mécanismes de la TRF fonctionnent conformément aux études qui avaient été menées et présentées en Concertation Gaz depuis 3 ans, et que les coûts de congestion, qui peuvent néanmoins être minimisés, sont eux aussi conformes aux projections qui avaient été conjointement établies.

Concernant cette limitation des coûts de gestion de congestion pour la collectivité, Teréga considère que les améliorations déjà mises en places (limitation des volumes appelés - Délibération du 29 mai 2019) et à venir (augmentation de la concurrence et amélioration de la stratégie d'intervention) sont à ce stade suffisantes pour renforcer l'efficacité des règles déjà en place.

Ainsi, Teréga suggère dans un premier temps d'attendre la fin du prochain été gazier en 2020 pour évaluer l'efficacité de ces améliorations, avant d'envisager d'éventuelles autres options.

Q2: Partagez-vous l'analyse de la CRE sur les capacités fermes réellement disponibles aux PITS Sud-Ouest et Atlantique ?

Teréga ne partage pas cette analyse pour plusieurs raisons:

- **Les capacités souscrites de sortie au PITS Sud-Ouest ont augmenté**

Certes les capacités souscrites ont augmenté depuis 2012 notamment parce que les conditions tarifaires ont évolué (convergence des tarifs PITS, frais variables injection/soutirage à zéro), cependant la pleine utilisation de ces capacités ne s'est concrétisée qu'après la création de la TRF. Il faut donc bien dissocier augmentation des capacités souscrites et utilisation des capacités.

En préparation de la TRF, les scénarios de flux aux PITS considérés dans les études probabilistes étaient basés sur leur utilisation historique, relativement stable depuis plusieurs années.

Ainsi, l'augmentation de la souscription et de l'utilisation des capacités aux PITS n'était pas anticipée dans ces études. Pour rappel, toutes les hypothèses des scénarios probabilisés ont été discutés et validés en concertation gaz.

Depuis la mise en place de la TRF, les stockages en aval de la liaison N/S étant directement connectés aux places de marché liquides du Nord de l'Europe, le potentiel de performance des offres de ces stockages a été intégralement utilisé par les expéditeurs pour profiter des opportunités de marché et réduire le coût du gaz stocké.

Ayant maintenant constaté cette nouvelle utilisation des stockages après l'été 2019, les GRTs ont mis à jour les scénarios de flux utilisés pour la probabilisation des congestions.

- **La réforme du stockage conduit à un fort remplissage des stockages**

Il faut bien distinguer la capacité de soutirage (présentée dans le paragraphe précédent) et les volumes de stockage injectés. Sur ce dernier point, la situation du stockage de Lussagnet n'est pas comparable aux situations des autres stockages en France.

En effet, contrairement aux autres stockages, les volumes à injecter ont énormément varié d'une année sur l'autre à Lussagnet. Toutefois le volume injecté sur l'année 2019 apparaît être dans la moyenne des volumes injectés ces 5 dernières années.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Volume total injecté	20.3	22	19.6	24.5	21.1	23.5	30.7	25

Pour le PITS Sud-Ouest, l'été 2019 n'est donc pas un été nécessitant plus d'injection en volume que les années précédentes, notamment depuis la mise en place de la régulation des stockages.

- **Les maintenances aggravent les congestions**

Teréga constate l'importance des réductions de capacités - en valeur comme en occurrence - impactant l'infrastructure de transport en "cœur de réseau" et s'interroge fortement sur la réelle capacité de transit du nord vers le sud, et ce malgré les investissements qui y ont été réalisés.

Teréga considère que ce sont donc les capacités réellement disponibles à transiter depuis l'amont vers l'aval qu'il faut d'abord évaluer.

La maximisation de ces capacités est un axe majeur dans l'optimisation du fonctionnement de la TRF, et doit - dans les mesures à prendre - primer sur tout ajustement aux PITS. Elle contribuera également à la réduction des coûts de la congestion.

- **Niveaux de capacités fermes réellement disponibles - PITS Sud Ouest**

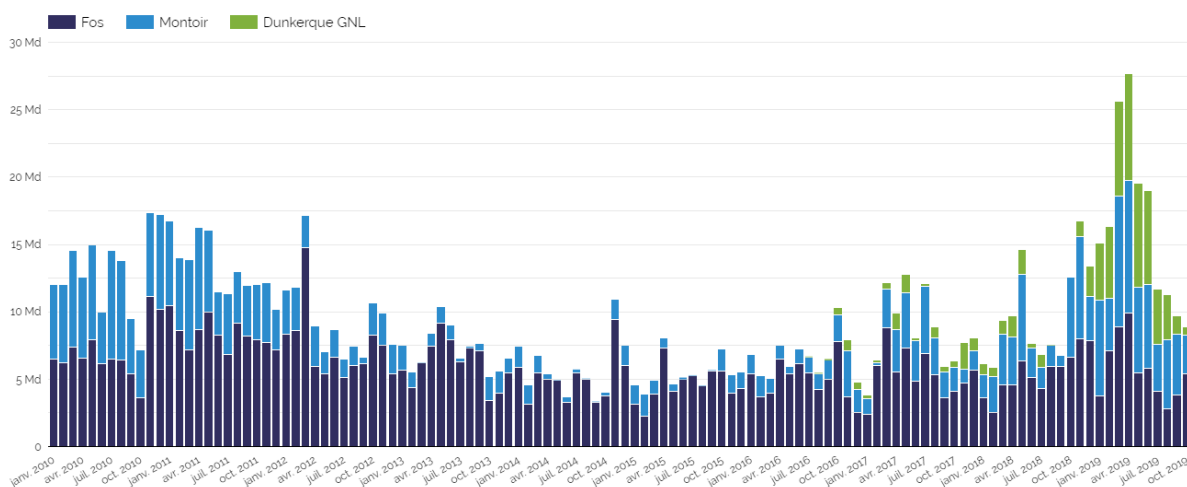
La CRE considère que les capacités fermes allouées doivent correspondre aux capacités que le réseau est effectivement capable de délivrer dans l'ensemble des situations.

Teréga abonde dans ce sens et estime que les capacités qui ont été mises à disposition cet été, dégradées par les petits travaux et les défaillances des stations de compression, ne reflètent pas les capacités réelles du réseau.

La CRE considère le débit de transit en amont des PITS comme figé et le qualifiant de "réellement disponible". Comme évoqué plus haut, Teréga considère que la marge d'augmentation des GWh/jour transitables jusqu'aux PITS en aval des congestions est substantielle.

- **Des arrivées plus faibles de GNL augmenteraient les congestions.**

Il est à noter que les arrivées de GNL avant 2012 avaient atteint des niveaux également très élevés. L'événement de Fukushima qui a eu lieu en mars 2011 a complètement modifié les arrivées de GNL en Europe et France à partir d'avril 2012.



Apport mensuel de GNL en France en GWh par PITTM

L'analyse des importations de GNL montre que les niveaux d'émissions des PITTM de Fos et Montoir de 2019 ont atteint des niveaux similaires voir inférieurs à ceux de 2011. L'apport supplémentaire de GNL en France provient intégralement du terminal de DK LNG (en vert sur le graphique).

2 constatations s'imposent :

1/ le terminal de DK LNG étant à l'amont de l'ensemble des limites, la baisse des émissions de ce terminal n'aggraverait pas les congestions en France.

2/ les niveaux d'émission à Fos et Montoir ont repris à des niveaux pré-Fukushima.

Le probable maintien d'un niveau élevé d'import de GNL à court terme laisse le temps de mesurer sereinement l'efficacité des améliorations apportées dans la gestion de la TRF sans diminuer les capacités fermes proposées actuellement sur les différents PITS.

Q3: Avez-vous des remarques à formuler sur les conséquences des mesures d'urgence prises par la CRE dans sa délibération du 29 mai 2019?

Teréga estime que la différenciation entre capacité ferme et capacité interruptible au PITS est de nature à clarifier et à prioriser, dans le cadre du bon fonctionnement de la TRF, les capacités commercialisées via les enchères stockage et celles proposées via des services additionnels. Toutefois Teréga regrette le timing et la précipitation dans laquelle la délibération du 29 mai a été prise, en l'absence de toute concertation, perturbant ainsi la visibilité des expéditeurs sur les règles en vigueur et sur la valorisation des services auxquels ils avaient souscrit.

Q4: Êtes-vous favorable à la fixation du niveau des capacités fermes en sortie du réseau au PITS Atlantique à 340 GWh/j ?

Teréga n'est pas favorable à la fixation du niveau des capacités fermes à 340 GWh/j en sortie du réseau au PITS Atlantique. Comme indiqué précédemment, l'efficacité des améliorations apportées dans la gestion de la TRF mérite d'être mesurée avant tout abaissement de capacités fermes aux différents PITS.

Ceci étant dit, si la décision d'un abaissement des capacités fermes devait être prise, Teréga préconise de fixer les capacités de transport en fonction des capacités stockage commercialisées par Storengy, soit 333 GWh/j pour l'année stockage débutant au 1er avril 2020.

Cette décision éviterait, les jours de congestions, l'allocation de capacités au PITS Atlantique obtenues grâce à l'activation de services additionnels stockage.

Q5: Êtes-vous favorable à la fixation du niveau des capacités fermes en sortie du réseau au PITS Sud-Ouest à 300 GWh/j ?

Teréga est défavorable à la fixation du niveau de 300 GWh/j et souhaite conserver celui de 330 GWh/j.

Teréga constate que le niveau de diminution proposé par la CRE est proche du niveau de réduction des limites causé par les maintenances "petits travaux" et curatives (défaillances) de GRTgaz (20 GWh/jour). **La dégradation d'une offre d'injection stockage en aval pour permettre la réalisation de "petits travaux" et "défaillances" en amont n'est pas justifiée.**

- Comme indiqué dans la réponse à la question 1, les GRT ont déjà pris des mesures qui vont diminuer fortement les occurrences et le coût des spreads localisés. Le bon fonctionnement de la TRF et du réseau gazier français ne sont possibles qu'avec un

apport minimal de GNL. Ce postulat de base était un des principes fondateur de la création de la zone unique en France.

- Teréga considère que la concomitance d'un faible approvisionnement en GNL associé à de très fortes sollicitations des stockages en injection est à ce stade une hypothèse dont la probabilité d'occurrence semble faible, et sur laquelle ne devrait pas reposer des règles pérennes de fonctionnement de la TRF. Un faible approvisionnement en GNL est possible notamment au moment des périodes de maintenance, donc de réductions de capacité, limitant de facto les fortes injections. Quant à l'étude qui estime les coûts de congestion en cas de baisse des arrivées de GNL, elle montre que la baisse de l'injection au PITS Sud Ouest n'a pas un impact significatif.
- Teréga souligne que les congestions rencontrées en 2019 sont liées à la conjonction de demandes élevées en injection des stockages situés à l'aval des limites de la TRF et d'un export soutenu vers Pirineos. Se focaliser sur un unique abaissement des capacités fermes au PITS en occultant que les demandes vers l'Espagne pourraient diminuer, voir s'inverser comme cela a été le cas au début du mois de novembre 2019, semble réducteur.
- D'autre part, dans le cas extrême d'un très faible approvisionnement GNL sur une période de longue durée (retournement du marché mondial de GNL), la baisse des niveaux fermes de PITS n'est dans ce cas pas une réponse adaptée.

Ainsi, Teréga ne considère pas la baisse du niveau de capacité ferme au PITS Sud-Ouest comme étant une réponse adéquate aux problématiques de minimisation des coûts de congestion.

Comme indiqué en propos liminaire, Teréga joint à sa réponse l'étude coûts/bénéfices d'une baisse de capacité au PITS Lussagnet (Sud-Ouest).

Q6: Avez-vous d'autres remarques sur les capacités en sortie au PITS ?

Teréga n'a pas d'autres remarques.

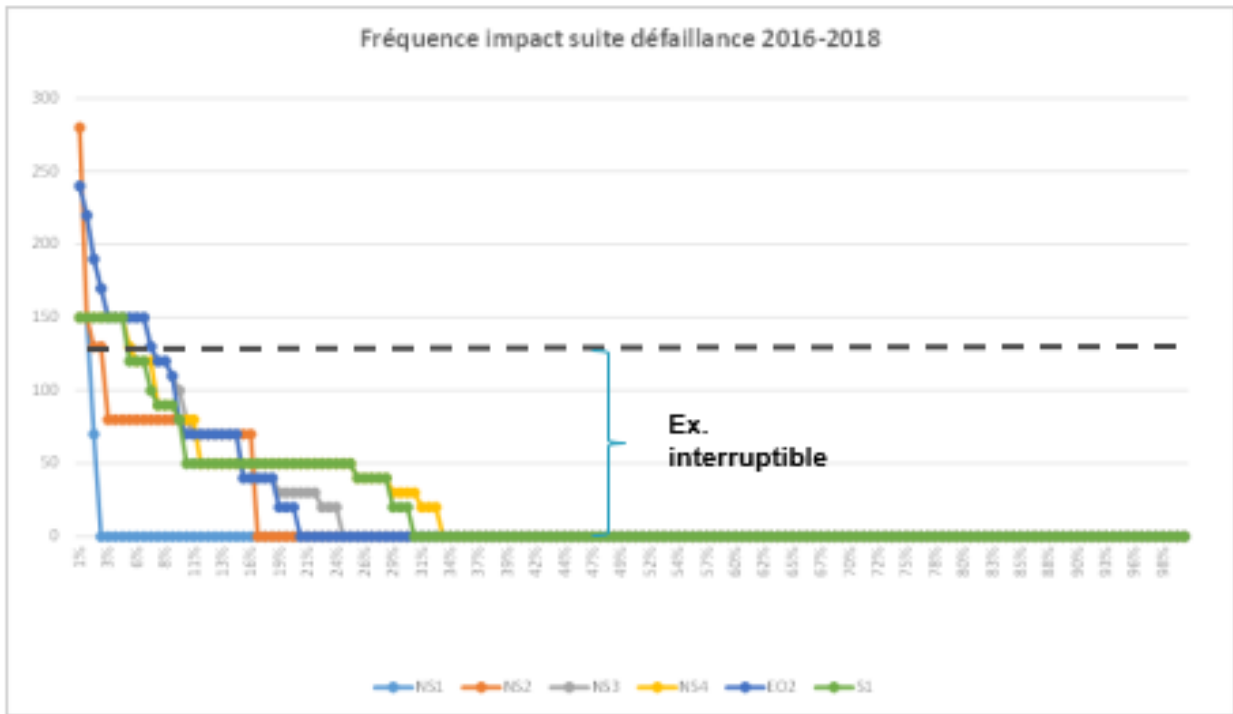
Q7: Etes-vous favorable à la publication par les GRT de l'impact des maintenances inférieures à 30 GWh/j sur le volume de gaz faisant défaut à l'aval des fronts de congestion ?

Comme indiqué en propos liminaire, Teréga estime préférable de revenir à un système ne transformant pas les "petits travaux" (< 30 GWh/j) en impact sur les limites de réseaux. La publication de tous les travaux à travers des taux de restriction (donc y compris ceux dont l'impact est inférieur à 30 GWh/j) serait ainsi plus transparente pour le marché, et ferait diminuer les besoins de spreads localisés.

Des efforts doivent également être menés afin de minimiser les défaillances et les travaux de maintenance sur le réseau de GRTGAZ. La première année de la TRF montre que ces efforts sont capitaux dans la mesure où la moyenne des volumes appelés lors des spreads localisés est de 43 GWh pour un impact des petits travaux estimés à environ 20 GWh/jour pour 160 jours de petits travaux.

En comparaison de ce qui a été fait en 2019, afficher davantage de réductions de capacité ne changerait absolument rien au niveau du taux réel de disponibilité et une bonne partie du coût des congestions serait de facto supprimée.

Les défaillances anciennement absorbées dans les capacités interruptibles de la liaison Nord-Sud impactent depuis la mise en place de la TRF les limites du réseau. Un historique des défaillances a été réalisé par GRTgaz. En voici les premiers résultats :



Le graphique ci-dessus montre que les limites du réseau sont impactées 34% du temps sur les 3 dernières années, et 25% du temps à des valeurs de plus de 50 GWh/j. Ceci a impacté et impactera encore grandement les quantités appelées au titre du besoin de spread localisé.

Teréga prône la plus grande transparence dans la gestion de la TRF et soutient le principe d'amélioration des programmes de maintenances préventives et curatives demandé par la CRE.

En résumé, Teréga demande :

- la réintégration des petits travaux dans les maintenances programmées publiées, donc leur exclusion des besoins de spreads localisés ;
- la gestion des défaillances par la publication d'un taux de réduction et d'un AFM (Avis de Force Majeure), et leur exclusion des besoins de spreads localisés.

Q8: Etes-vous favorable à la publication d'un unique programme annuel de maintenance conjoint à l'ensemble des opérateurs des réseaux de transport de gaz, des stockages et des

terminaux méthaniers ?

Teréga y est favorable et propose ainsi de créer une instance inter-opérateurs dédiée (groupe de travail) à l'élaboration de ce programme, structurée et organisée par des règles de fonctionnement partagées.

Cette instance travaillerait sur un benchmark européen des méthodes de réparation pour l'optimisation de toutes les maintenances impactant le réseau de transport de la TRF. Elle permettrait de recueillir des éléments de compréhension des programmes travaux et d'alimenter les réflexions prospectives sur le sujet. Les livrables de ce groupe de travail seraient présentés à la CRE et en Concertation Gaz.

Q9: Êtes-vous favorable à l'inclusion du service de conversion de pointe de gaz H en gaz B dans les points pouvant faire l'objet d'une offre à l'amont du spread localisé ?

Teréga est favorable à cette inclusion si elle permet d'apporter davantage de flexibilité à l'amont des congestions en cas d'appel aux spreads localisés.

Q10: Êtes-vous favorable aux propositions des GRT d'évolution du calcul de la garantie financière et des modalités de suspension de contrat d'acheminement ?

Teréga y est favorable.