

## Fonctionnement de la zone de marché unique du gaz en France

*Date de la contribution : 15/11/2019*

**Question 1 :** Partagez-vous le bilan positif de la CRE sur la mise en place de la Trading Region France ?

Oui

Commentaire :

GRTgaz partage le bilan de la CRE, comme présenté lors du dernier GT Structure de la concertation gaz :

- l'évolution de la liquidité du PEG est en ligne avec les attentes
- le spread bid-ask s'est réduit
- la corrélation avec les places de marché du Nord (TTF notamment) est restée très bonne
- le nombre d'acteurs actifs a augmenté

**Question 2 :** Partagez-vous l'analyse de la CRE sur les capacités fermes réellement disponibles aux PITS Sud-Ouest et Atlantique ?

Non

Commentaire :

GRTgaz partage le fait que les fortes injections au PITS Sud-Ouest ont provoqué de nombreux appels au spread localisé. GRTgaz partage également le fait que la corrélation entre les injections au PITS Atlantique et les appels au SL n'apparaît pas clairement. En particulier sur les premières journées de mai où il y a eu des niveaux d'injection élevés sur Lussagnet et Atlantique et des appels au spread localisé, on constate que les réponses aux spread localisé à l'aval ont eu lieu quasi intégralement sur Lussagnet et a contrario très peu sur Atlantique ce qui semble démontrer que le marché a beaucoup de souplesse à l'injection sur le stockage de Lussagnet et très peu sur Atlantique.

GRTgaz ne partage donc pas le fait que la capacité du PITS Atlantique soit trop élevée. De plus, en 2019 une partie du volume de Serene Atlantique n'a pas été commercialisée pour des raisons techniques. Or ce volume pourrait être remis en service dans les prochaines années. Un niveau de 355 GWh/j sera alors nécessaire pour ne pas dégrader la durée du stockage à l'injection.

**Question 3 :** Avez-vous des remarques à formuler sur les conséquences des mesures d'urgence prises par la CRE dans sa délibération du 29 mai 2019 ?

GRTgaz considère que ces mesures d'urgence étaient nécessaires dans un contexte exceptionnel. En revanche, à l'avenir, des modifications des règles s'appliquant à des capacités déjà souscrites devraient être évitées d'où l'intérêt de les fixer de façon raisonnable avant les enchères stockages.

**Question 4 :** Êtes-vous favorable à la fixation du niveau des capacités fermes en sortie du réseau au PITS Atlantique à 340 GWh/j ?

Défavorable

Commentaire :

Dans le prolongement de la réponse à la question 2, GRTgaz n'est pas favorable à cette mesure. En effet l'influence d'Atlantique sur l'atteinte de limite n'apparaît pas. De plus une telle limitation restreindrait les capacités

de stockage qui doivent être remises en service. Enfin Atlantique est un stockage peu flexible à l'injection. Comme indiqué dans la consultation, avec une injection à 340 GWh/j, l'injection réelle serait de 170 jours, soit seulement 40 jours de flexibilité hors travaux. En incluant les travaux des GRT et des stockages, la flexibilité résiduelle sera encore plus limitée.

**Question 5 :** Êtes-vous favorable à la fixation du niveau des capacités fermes en sortie du réseau au PIT 5 Sud-Ouest à 300 GWh/j ?

Défavorable

Commentaire :

GRTgaz considère que les capacités fermes au PIT 5 Sud-Ouest devraient être fixées à un niveau inférieur à 300 GWh/j afin de correspondre « aux capacités que le réseau est effectivement capable de délivrer dans l'ensemble des situation » (selon la formule utilisée par la CRE). En effet, cet été, la TRF a été dans une situation favorable avec un afflux de GNL très élevé ce qui a réduit les occurrences de limites et les appels au spread localisé. Mais dans un scénario avec moins de GNL, plus proche de l'historique, des injections au PIT 5 Sud-Ouest à 300 GWh/j pourraient encore provoquer des atteintes importantes et fréquentes de limites, et donc potentiellement des coûts élevés de gestion des congestions pour le marché français.

**Question 6 :** Avez-vous d'autres remarques sur les capacités en sortie au PIT 5 ?

GRTgaz considère qu'il n'y a pas d'incohérence entre les offres stockages et transports. Le niveau de capacité de l'offre de base des stockeurs devrait être aligné avec le niveau de capacités fermes au PIT 5. À défaut, les expéditeurs auront un produit de stockage ferme face à un PIT 5 partiellement ferme, ce qui manquera de lisibilité.

**Question 7 :** Êtes-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 ?

Défavorable

Commentaire :

GRTgaz considère qu'il est intéressant de pouvoir mesurer l'impact des petits travaux. En revanche, GRTgaz ne voit pas l'utilité de mettre en place un système pour publier l'impact à chaque fois qu'une congestion survient en même temps qu'une petite maintenance. Cette publication entraînerait en particulier des coûts de développement SI élevés. GRTgaz propose plutôt une analyse à chaque fin d'été comparant le coût de SL généré par les petits travaux avec le gain en capacité publiée permettant d'ajuster le dispositif si besoin.

**Question 8 :** Êtes-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 ?

Défavorable

Commentaire :

GRTgaz tient d'abord à préciser que le plus important est que les programmes travaux des opérateurs soient construits de manière concertée et optimisés afin de limiter les impacts pour les expéditeurs ce qui est déjà réalisé.

Quant au programme conjoint, GRTgaz et Storengy en ont déjà élaboré un cette année. GRTgaz est favorable à

poursuivre cette démarche, à condition que ce programme conjoint :

- Ne soit publié qu'en octobre et février ; une mise-à-jour quotidienne étant trop complexe
- N'entraîne pas de décalage de publication du programme GRTgaz par rapport au planning actuel

Cependant, GRTgaz n'est pas favorable à l'étendre aux terminaux méthaniers. En effet, en pratique ce sont les opérateurs de terminaux qui intègrent les contraintes du transport afin de donner à leurs clients leurs possibilités de déchargement et d'émission. Il en est ainsi car les expéditeurs ne peuvent pas directement déduire la disponibilité des terminaux à partir des programmes transport et terminaux. Notamment, cette disponibilité dépend de l'utilisation réelle des terminaux.

**Question 9 :** Êtes-vous favorable à l'inclusion du service de conversion de gaz B en gaz H dans les points éligibles aux mécanismes de gestion de la congestion ?

Défavorable

**Commentaire :**

La Zone B est une zone très contrainte physiquement avec une flexibilité limitée. Sa conversion va progressivement réduire la souplesse opérationnelle dont dispose GRTgaz et donc compliquer le pilotage des variations de flux.

Par ailleurs, pour qu'un spread localisé basé sur le service de conversion B vers H soit efficace, sans mettre en péril l'équilibre du périmètre B, il faudrait qu'il soit immédiatement reporté sur un point d'entrée réel du périmètre B : Taisnières B ou le PITS Sédiane B. Or les règles contractuelles élaborées en avril 2019 basées sur un équilibrage journalier ne sont pas compatibles avec cette évolution.

Par conséquent GRTgaz n'est pas favorable à l'inclusion du service de conversion de gaz B en gaz H dans les points éligibles aux mécanismes de gestion de la congestion.

**Question 10 :** Êtes-vous favorable aux propositions des GRT d'évolution du calcul de la garantie financière et des modalités de suspension de contrat d'acheminement ?

Favorable

**Commentaire :**

GRTgaz est favorable à ces propositions.