



Réponses de la FNME CGT à la

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

Question 1 :

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

La sécurité d'approvisionnement doit rester selon nous le critère principal d'organisation du système gazier auquel doit être subordonné toute volonté de fluidification du marché gazier sous l'impulsion de l'UE. Nous notons que la mise en place de la TRF déresponsabilise globalement les expéditeurs par le transfert du rôle d'équilibrage vers les GRT. Cette évolution accroît nécessairement le risque de congestion comme le confirme le bilan de l'année 2018.

La mise en place de la TRF profite aux expéditeurs de manière claire : elle leur facilite la gestion de l'équilibrage contractuel, augmente leurs opportunités d'arbitrage en leur donnant accès à des moyens de flexibilité supplémentaires et baisse leur coût d'approvisionnement sur le marché de gros. Les impacts sur les usagers, hors industriels directement raccordés au réseau de transport, sont en revanche difficiles à saisir. En effet, les TRV protégeaient les usagers concernés contre les variations de prix sur le marché de gros à court terme. En outre, il n'est pas certain que les économies réalisées sur les coûts d'approvisionnement soient répercutées par les fournisseurs sur leurs offres de marché.

Par ailleurs, nous nous étonnons que les scénarios utilisés pour la quantification des congestions n'aient pas été mis à jour pour prendre en compte l'augmentation de la souscription des stockages alors que cette augmentation était justement l'objectif visé par la régulation.

Question 2 :

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

Nous ne partageons pas l'analyse de la CRE quant au rôle du PITS Atlantique dans la survenue de congestions. En effet, le graphique publié par la CRE ne montre pas de corrélation entre des nominations élevées au PITS Atlantique en début de journée de congestion et le recours aux spreads localisés lorsqu'il est en aval des congestions. Ce PITS a, en revanche, été fortement utilisé en injection lorsqu'il se trouvait en amont des congestions et a donc participé à les résorber.

Une limitation de la capacité d'injection au PITS Atlantique pourrait donc aggraver les congestions lorsqu'il est en amont sans avoir d'effet significatif lorsque celui-ci se trouve en amont.

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 ?

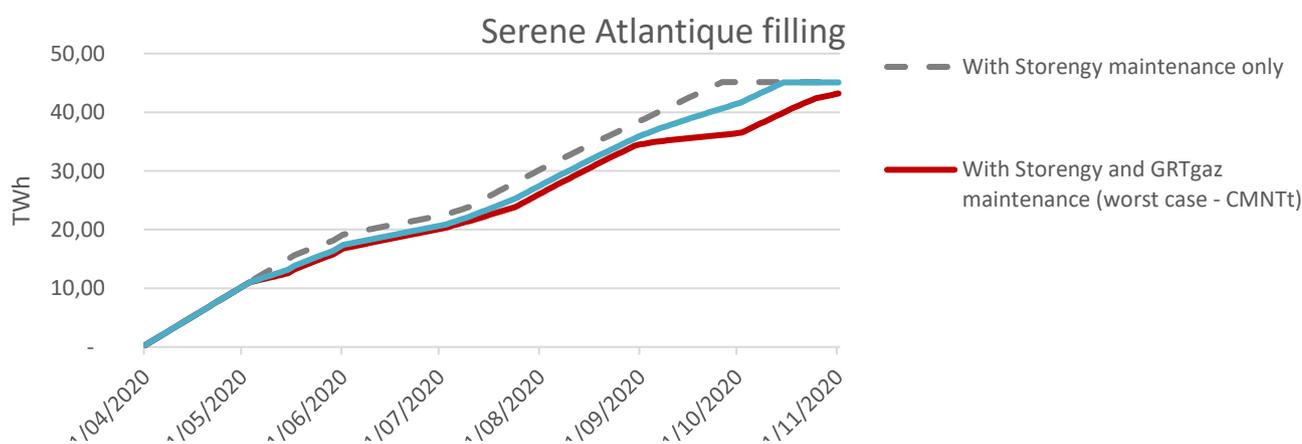
L'interruption des capacités en sortie aux PITS s'imposait en mai 2019. Nous soulignons néanmoins qu'une activation répétée de ce mécanisme pourrait à terme nuire au remplissage des stockages. En l'absence d'obligations de stockage, une dégradation fréquente des offres souscrites peut en effet conduire à un désengagement des expéditeurs qui aurait pour conséquence d'affaiblir la sécurité d'approvisionnement.

Question 4 :

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

Non, nous n'y sommes pas favorables. L'abaissement du niveau ferme de la capacité en sortie du PITS Atlantique aurait un impact haussier sur les durées réelle d'injection. Une telle décision pourrait donc pénaliser la sécurité d'approvisionnement dans un contexte de spread été-hiver bas.

- *Un abaissement de la capacité ferme pourrait dégrader la valeur des stockages (baisse du prix d'enchères ou invendus) conduisant à reporter une partie du coût supporté par les expéditeurs sur les usagers raccordés au réseau de distribution.*
- *Un allongement de la durée d'injection ne permettrait pas le remplissage du produit Serene Atlantique de Storengy au 31 octobre en partant d'un stock nul au 1^{er} avril. Comme le montre le graphique ci-dessous, étant donné les performances actuelles du produit, les stockages concernés ne peuvent déjà pas être intégralement remplis au 31 octobre à partir d'un stock initial nul dans un scénario défavorable tenant compte des maintenances Storengy et GRTgaz.*



Source : www.mystorengy.fr/s/GRTgaz/Storage-filling-2020.xlsx

Question 5 :

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

Question 6 :

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

Question 7 :

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 ?

Non, nous n'y sommes pas favorables. Nous ne voyons pas l'intérêt pour le système gazier d'une publication des impacts des « petites maintenances » a posteriori. Si l'objectif est d'inciter les GRT à minimiser les impacts des maintenances, nous craignons que cela conduise les GRT à prendre des risques pour la sécurité du réseau afin d'éviter de pénaliser les expéditeurs.

Question 8 :

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 ?

Oui, nous y sommes favorables. La publication d'un unique programme conduirait à une meilleure coordination des différents opérateurs d'infrastructures qui nous semble souhaitable en raison de leur complémentarité. Nous laissons en revanche à la CRE le soin de juger de l'opportunité d'opter pour une valeur de restriction unique aux différents points en fonction des réponses apportées par ces opérateurs.

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 ?

Oui, nous y sommes favorables. Il faut néanmoins veiller à ce qu'une la mise à contribution du service de conversion de gaz B en gaz H pour la gestion des congestions ne pénalise pas le remplissage du stockage en gaz B (produit Nord B).

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 ?

Oui, nous y sommes favorables. Ces propositions permettent aux GRT de réagir plus rapidement pour se prémunir contre des cas de déséquilibre laissant suspecter des fraudes et lui donnent les moyens de corriger les situations d'équilibrage plus efficacement.