

## Analyse de la situation contractuelle et de l'utilisation des capacités aux points d'interconnexion de TIGF

### 1- Contexte

La Commission européenne a adopté le 24 août 2012 une décision modifiant le point 2.2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel relatif aux procédures de gestion de la congestion en cas de congestion contractuelle. L'Annexe CMP introduit quatre mécanismes ayant pour objectif d'éviter l'apparition de situations de congestion contractuelle :

- Système de surréservation et rachat
- Restitution de capacités contractuelles
- UIOLI Long terme
- UIOLI de capacités fermes à un jour

Le système de surréservation et de rachat est destiné à offrir des capacités fermes au-delà de la capacité technique d'un point d'interconnexion. En ce qui concerne le calcul de ces capacités, l'annexe CMP précise que « *Pour déterminer les capacités additionnelles, le gestionnaire de réseau de transport s'appuie sur des scénarios statistiques évaluant la quantité de capacité physique qui ne sera probablement pas utilisée à un moment et à un point d'interconnexion donnés. Il se fonde en outre sur un profil de risque pour l'offre de capacités additionnelles qui n'entraîne pas une obligation de rachat excessive. En outre, dans le cadre du système de surréservation et de rachat, la probabilité et les coûts du rachat de capacités sur le marché sont évalués et reflétés dans la quantité de capacités additionnelles qui devront être rendues disponibles* ».

Dans la Consultation Publique sur la mise en œuvre de l'annexe CMP, la CRE précise que la mise en œuvre du système de surréservation et de rachat doit reposer sur une analyse des risques précise menée pour chaque point d'interconnexion et pour chaque produit de capacité. Sur les points caractérisés par une congestion physique et donc par une forte probabilité de rachat, le risque financier porté par le GRT peut être trop élevé pour que ce mécanisme soit utilisé. Cette analyse de risque doit s'inscrire dans le cadre d'un processus dynamique et doit être réactualisée régulièrement. Finalement la CRE considère que

l'application de ce mécanisme au 1<sup>er</sup> octobre 2013 sera fondée sur l'étude spécifique qui sera menée par les GRT en juin 2013 sur chaque point concerné (PIR Midi, Larrau et Biriadou dans le cas de TIGF).

Le présent document vise à déterminer l'état de congestion contractuelle et physique sur les points d'interconnexion du réseau de TIGF. Cette analyse permettra de statuer sur la pertinence de l'application du mécanisme de surréservation et rachat sur les points en question.

## 2- Généralités

Il faut souligner que depuis 2005 plusieurs mesures ont été prises pour limiter les congestions sur les réseaux des GRTs en France. Des développements des infrastructures visant à augmenter les capacités d'entrée ou de sortie du réseau ont été réalisés. Le mécanisme UIOLI LT pour la commercialisation de capacités souscrites non-utilisées a été incorporé aux contrats de transport. La mise en œuvre du mécanisme d'UBI permettant aux expéditeurs de souscrire des capacités quotidiennes restées invendues ainsi que les capacités souscrites non nominées. A toutes ces mesures il faudra ajouter la restitution des capacités à partir du 1<sup>er</sup> Octobre 2013. Dans ce contexte, la mise en œuvre d'un mécanisme additionnel pour éviter la congestion contractuelle tel que la surréservation et le rachat des capacités doit être étudiée en détail afin d'éviter une application sans besoin ou risquée d'un point de vue financier.

Le système de surréservation et rachat est efficace uniquement dans des situations de congestion contractuelle qui ne présentent pas de congestion physique. Dans les cas où les flux physiques se rapprochent de la capacité technique des infrastructures de façon récurrente, l'allocation des capacités additionnelles pourrait entraîner un risque financier trop élevé pour le GRT occasionné par des volumes de rachat trop importants.

Dans les points suivants de l'étude sont analysés les niveaux de souscription et d'utilisation des capacités commercialisables sur les deux dernières années (période du 1<sup>er</sup> avril 2011 jusqu'au 31 mars 2013) ainsi que l'évolution des capacités techniques dans les prochaines années. Sont analysés les points d'interconnexion de TIGF : PITT GRTGAZ SUD, PITT LARRAU et PITT BIRATOU.

## 3- PITT GRTGAZ SUD

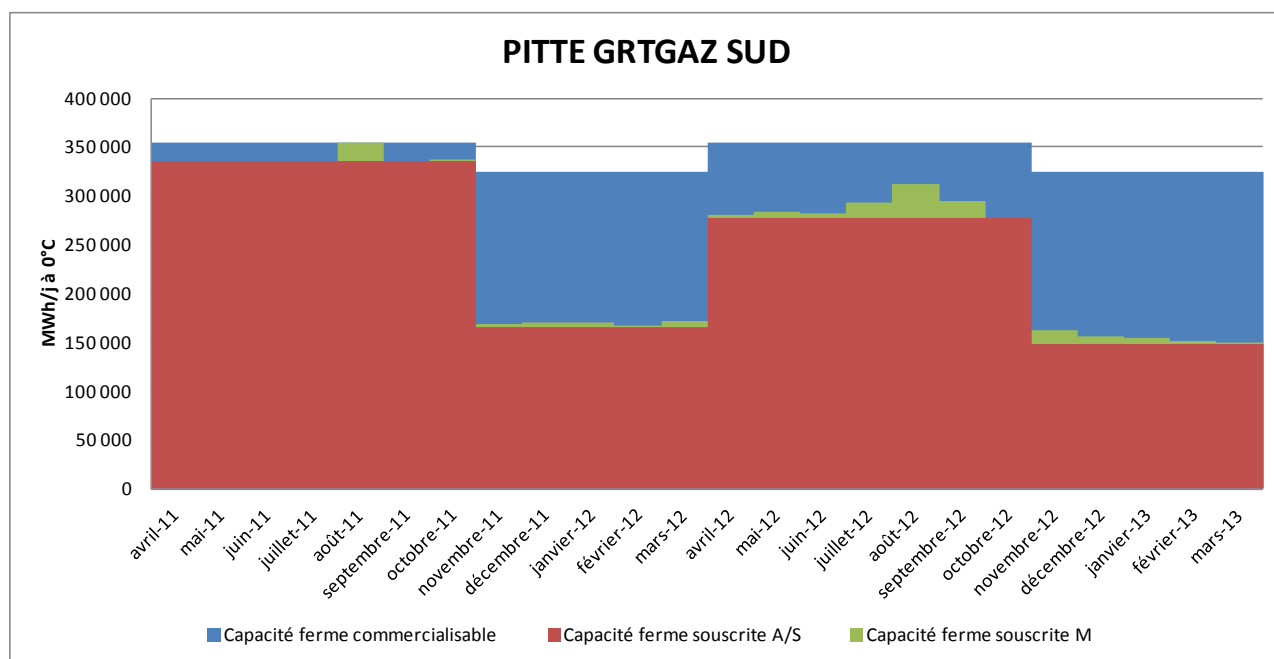
Le point d'interconnexion entre la zone TIGF et la zone GRTgaz SUD ne présente pas une situation de congestion contractuelle sur la période analysée. Le niveau de souscriptions dépasse les 80% de la capacité commercialisable seulement dans la saison été en entrée dans la zone TIGF. Le reste du temps, et en sortie vers GRTgazSud, les souscriptions sont autour de 50% de la capacité commercialisable.

Les flux physiques sur ce point ne permettent pas d'identifier une situation de congestion physique récurrente. Il y a seulement 10 jours par an où les flux physiques dépassent 90% de la capacité technique.

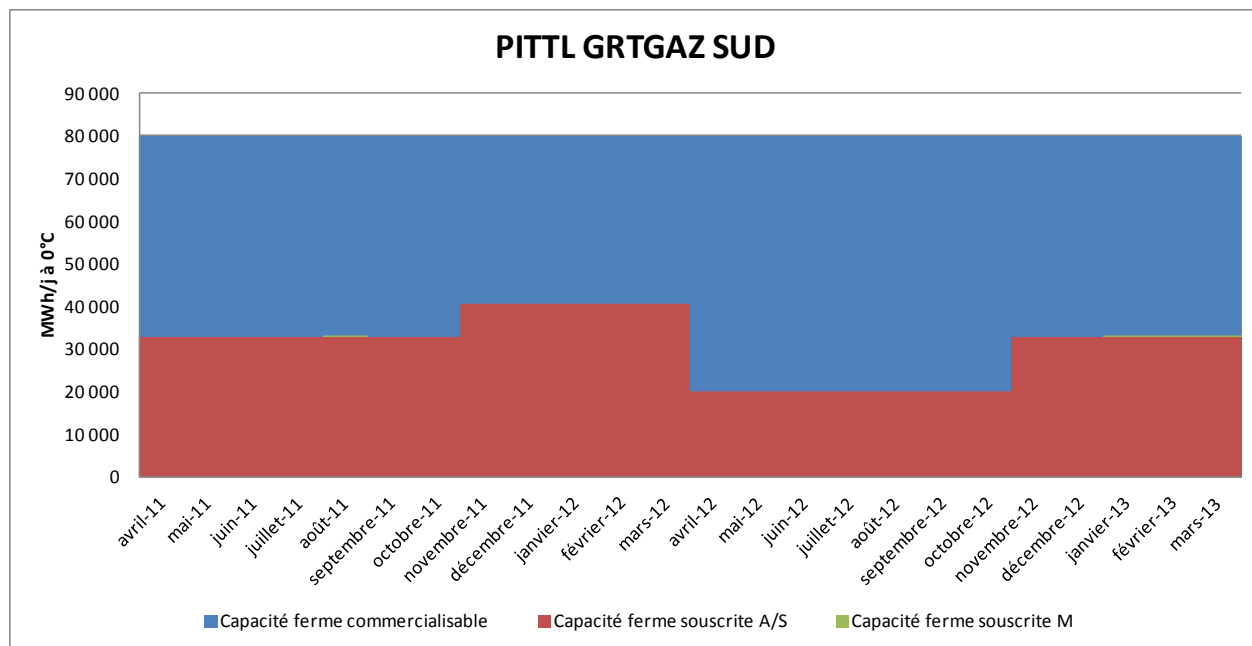
Il faut souligner que, suivant le résultat de l'Open Season 2013, des développements des infrastructures ont été réalisés sur le réseau portant les capacités en entrée à 510 GWh/j en été et à 375 GWh/j en hiver au 1<sup>er</sup> avril 2013. Le niveau des capacités commercialisables en sortie a été multiplié par 3 (de 80 GWh/j à 255 GWh/j). Cette récente augmentation des capacités ne permet pas d'avoir un recul suffisant et une visibilité claire du niveau d'utilisation des ces infrastructures sur la prochaine année. De plus, la commercialisation des capacités à l'interface avec GRTgaz s'arrêtera au 1<sup>er</sup> avril 2015 avec la mise en place du PEG commun.

Par conséquent la mise en œuvre du mécanisme de surréservation et de rachat sur le PITT GRTGAZ SUD ne serait pas d'utilité.

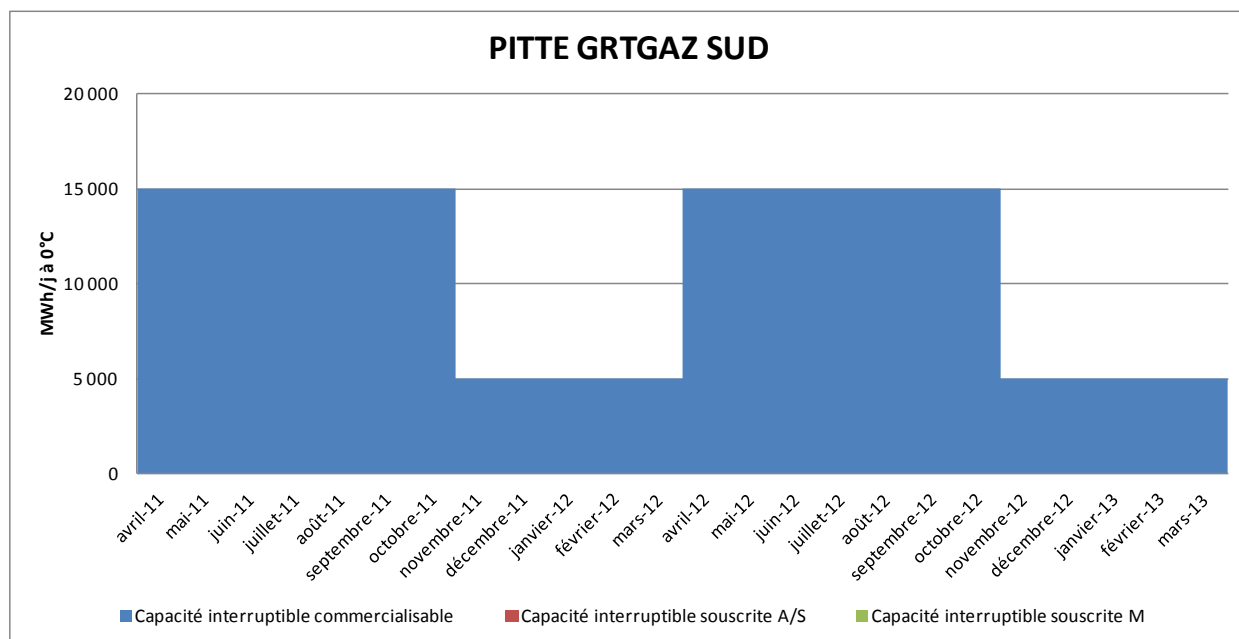
### Capacités commercialisables fermes - Entrée



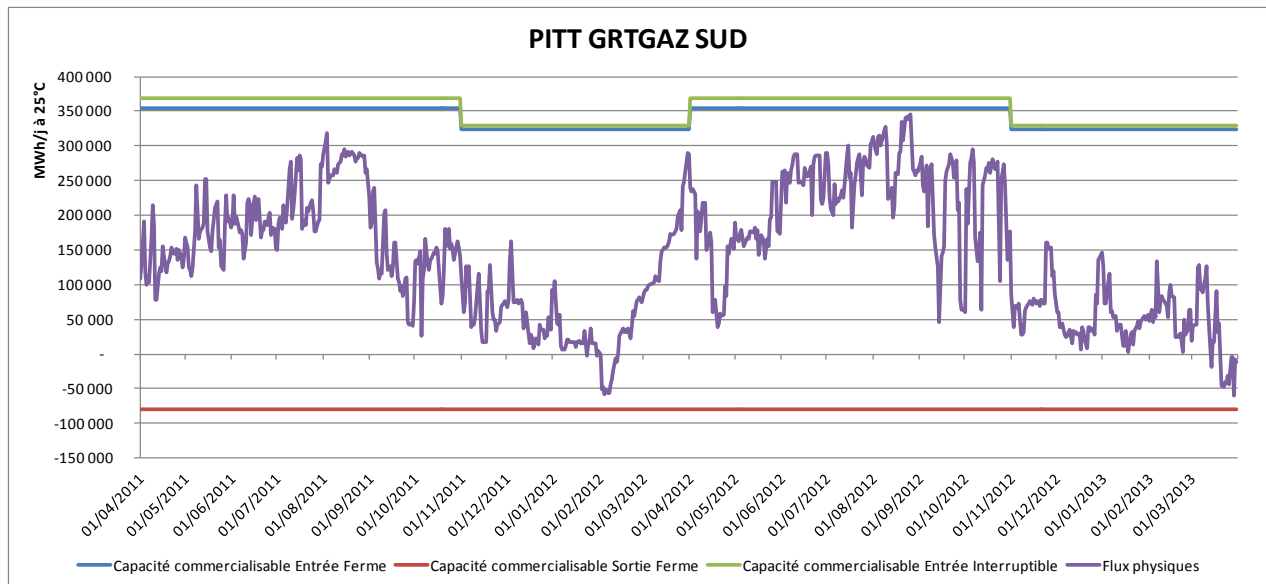
## Capacités commercialisables/souscrites fermes – Sortie



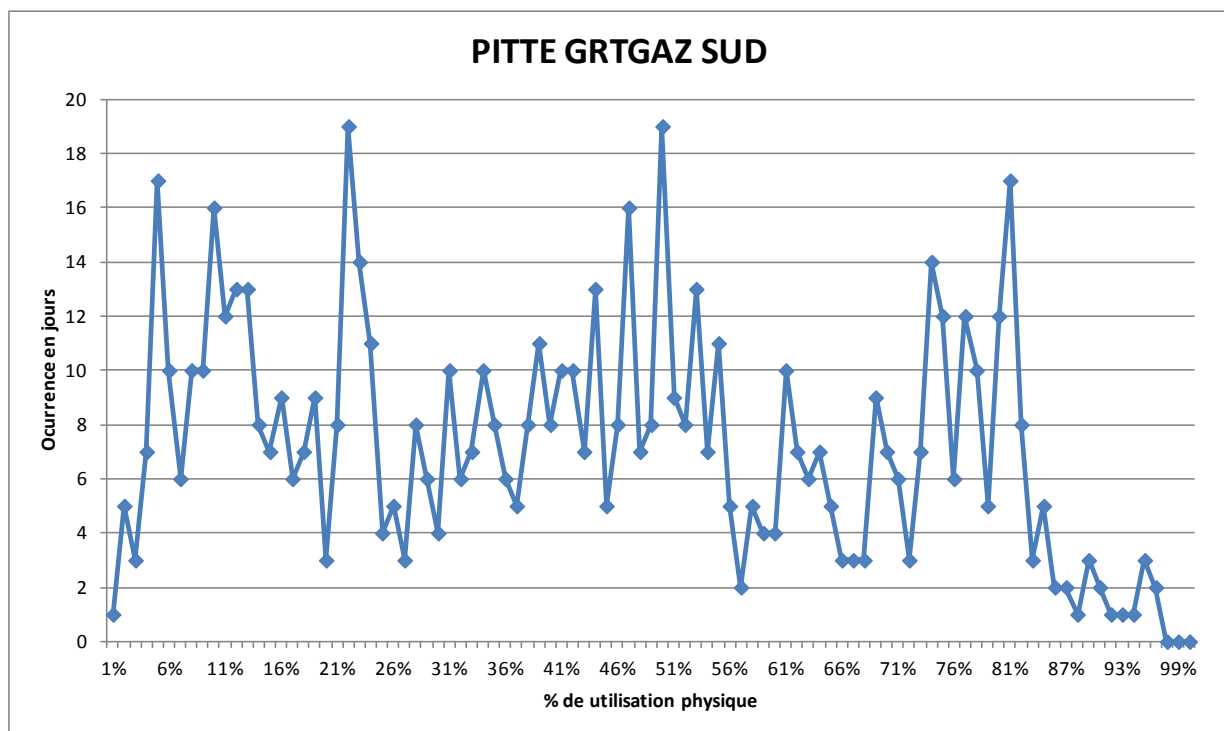
## Capacités commercialisables/souscrites interruptibles – Entrée



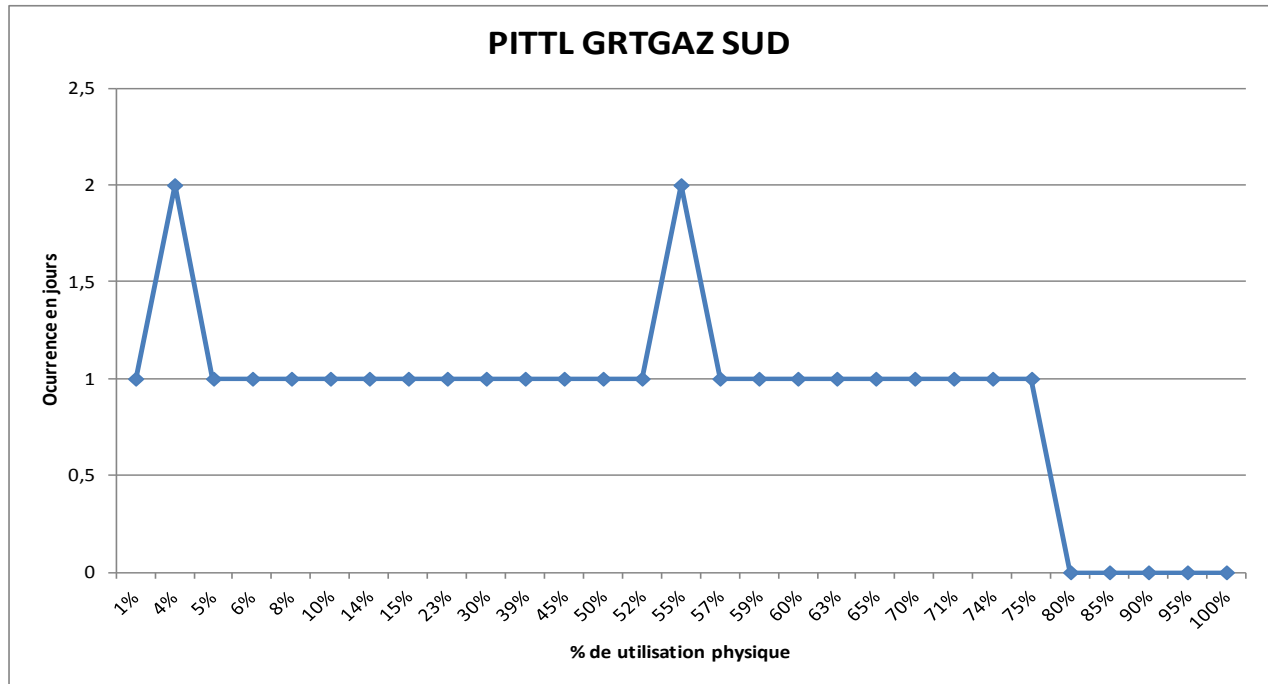
## Capacités commercialisables/flux physiques



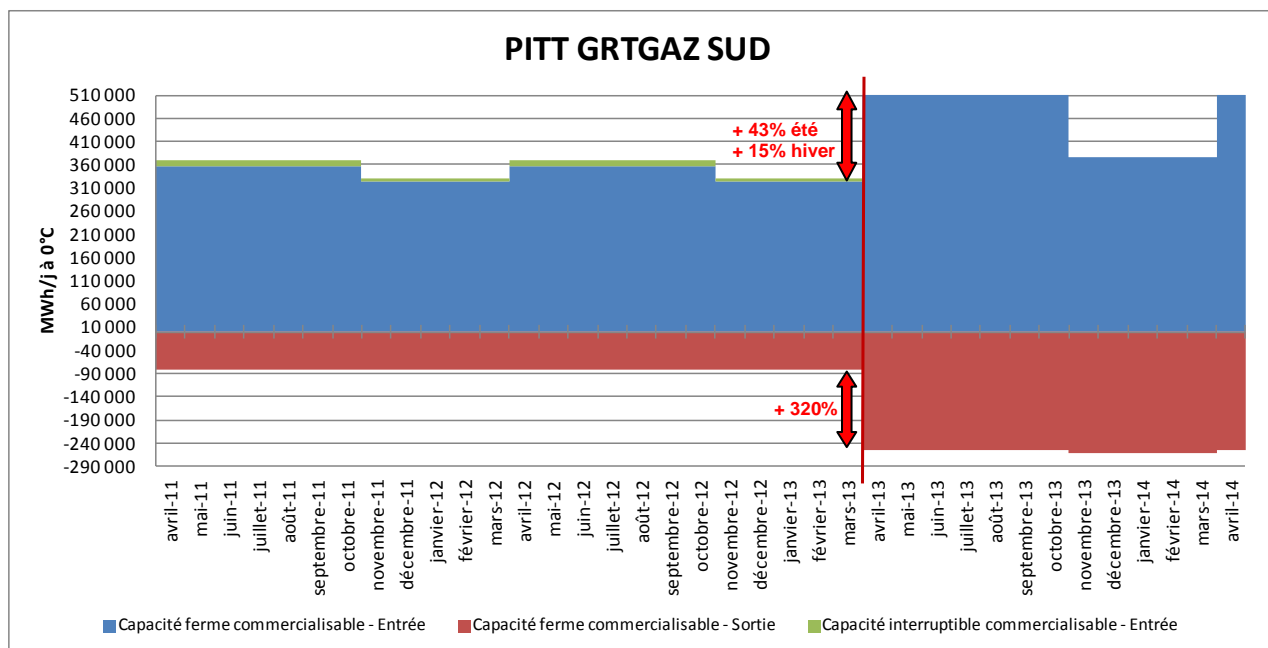
## Occurrence de congestion physique – Entrée



## Occurrence de congestion physique – Sortie



## Evolution des capacités commercialisables



#### 4- PITT LARRAU

Le point d'interconnexion France-Espagne de Larrau présente une forte congestion contractuelle sur la période analysée. Le niveau des souscriptions a été proche du 100% des capacités commercialisables entre 2011 et 2013.

En ce qui concerne les flux physiques, seulement un flux vers l'Espagne a été observé lors des deux dernières années. Les données analysées permettent de constater une situation de congestion physique récurrente avec un très haut niveau de congestion. Les flux physiques dépassent la capacité technique plus de 50% des jours analysés.

Comme dans le cas de l'interface avec GRTgaz, suite à l'Open Season 2013 les capacités au PITT LARRAU ont été augmentées de manière importante. Les capacités en entrée ont été multipliées par 3 et les capacités en sortie ont augmenté de 65 % à partir du 1<sup>er</sup> avril 2013.

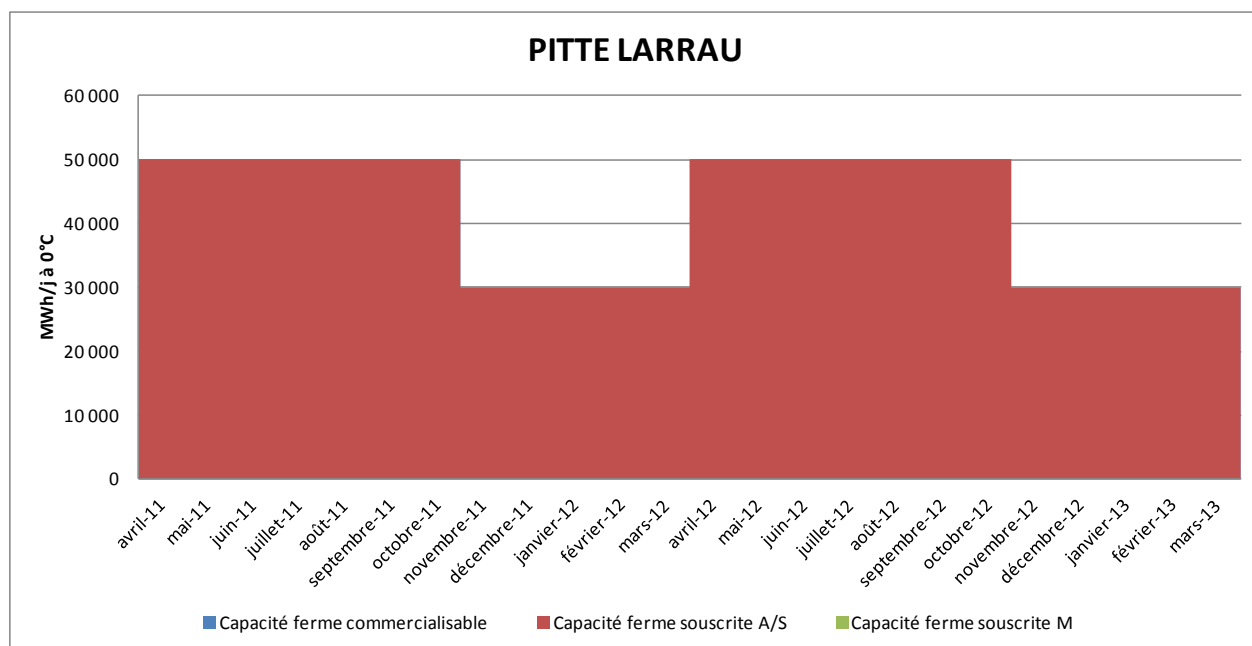
Dans le cadre de la mise en œuvre du code de réseau CAM la commercialisation des capacités à la frontière avec l'Espagne en 2014 sera effectuée au travers des enchères sur la plateforme PRISMA. Les capacités seront proposées aux enchères sur un point de interconnexion virtuel (VIP) qui sera créé début 2014. Ce point d'interconnexion virtuel regroupera les capacités commercialisables au PITT LARRAU et au PITT BIRIATOU.

Cette nouvelle méthodologie de commercialisation des capacités avec des niveaux de capacités commercialisables plus élevés (regroupant les deux points d'interconnexion), et l'augmentation des capacités techniques à Larrau à partir de 2013 ne permettent pas de faire une analyse statistique fiable. Cela ne permet pas non plus d'estimer de façon précise le comportement que pourraient avoir les épédateurs et le niveau d'utilisation des capacités.

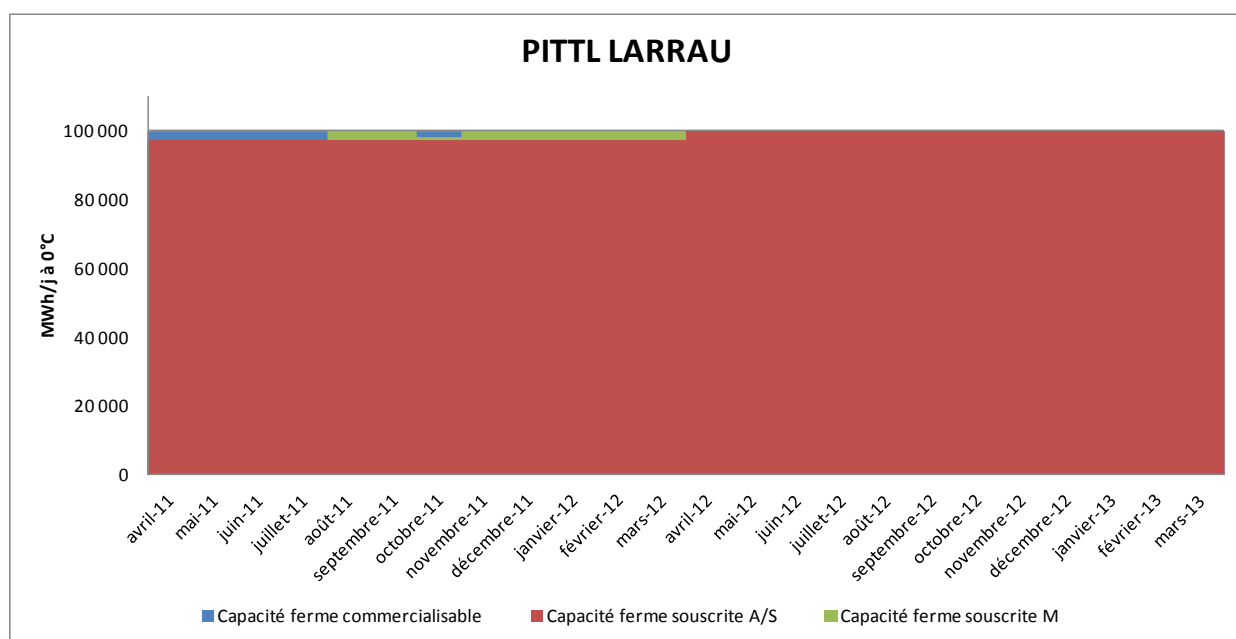
Pour les raisons exposées ci-dessus, TIGF considère que dans la situation actuelle la mise en œuvre au 1<sup>er</sup> octobre du mécanisme de surréservation et rachat à la frontière avec l'Espagne entrainerait le GRT dans un risque financier trop élevé, conséquence de l'incertitude du besoin de rachat des capacités.

La mise en œuvre de ce mécanisme à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2014 sera réévaluée dans l'analyse de la congestion contractuelle et physique annuelle qui sera réalisée en juin 2014.

## Capacités commercialisables/souscrites fermes – Entrée

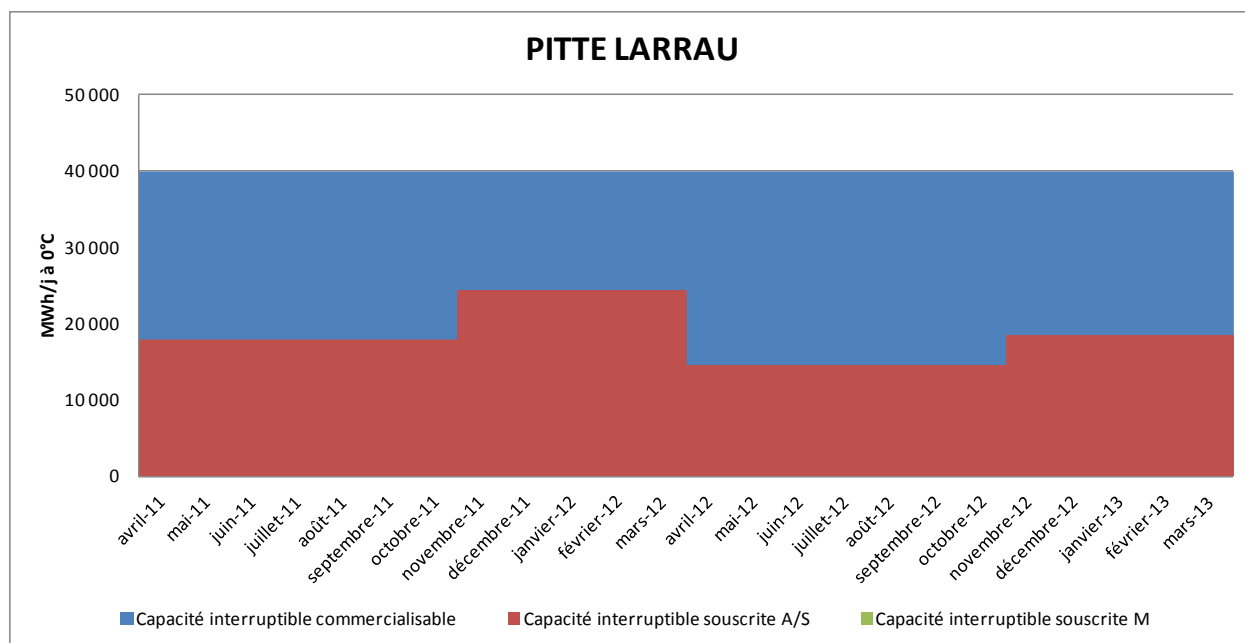


## Capacités commercialisables/souscrites fermes – Sortie

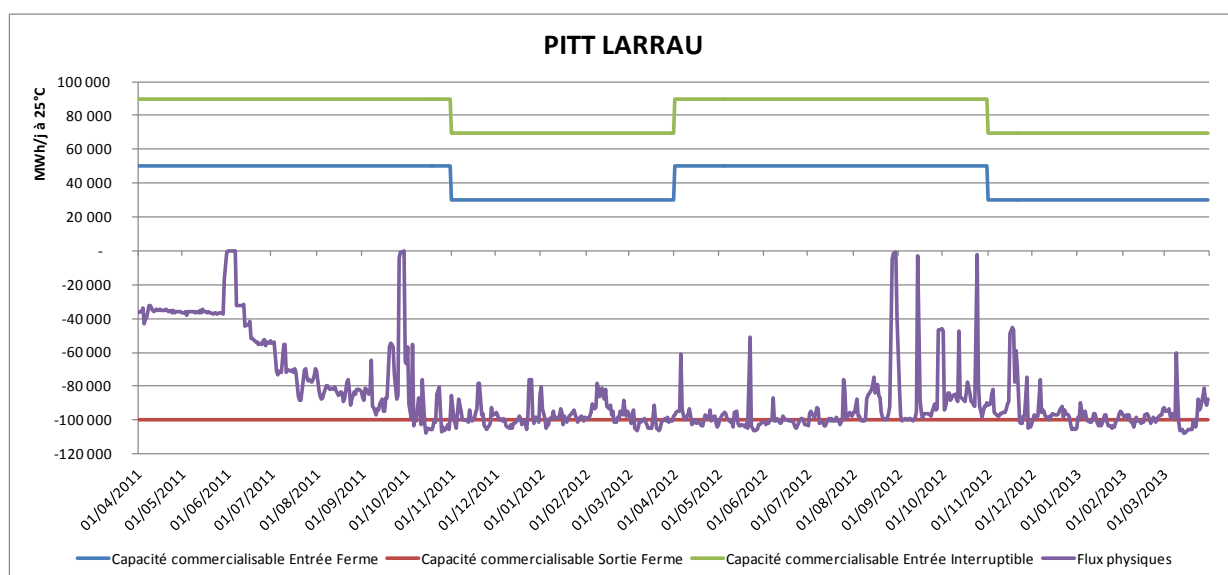




## Capacités commercialisables/souscrites interruptibles – Entrée



## Capacités commercialisables/flux physiques

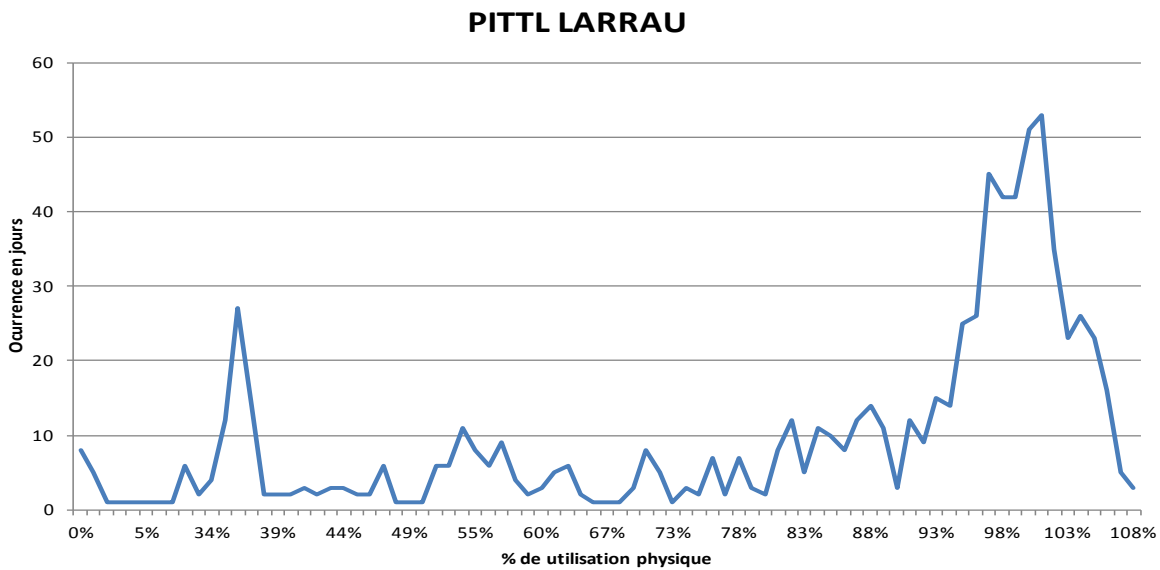


**Nota :** Les dépassements de la capacité technique constatés s'expliquent par la gestion opérationnelle physique des interconnexions avec l'Espagne, notamment dans le cadre d'un accord spécifique avec l'opérateur adjacent (OBA).

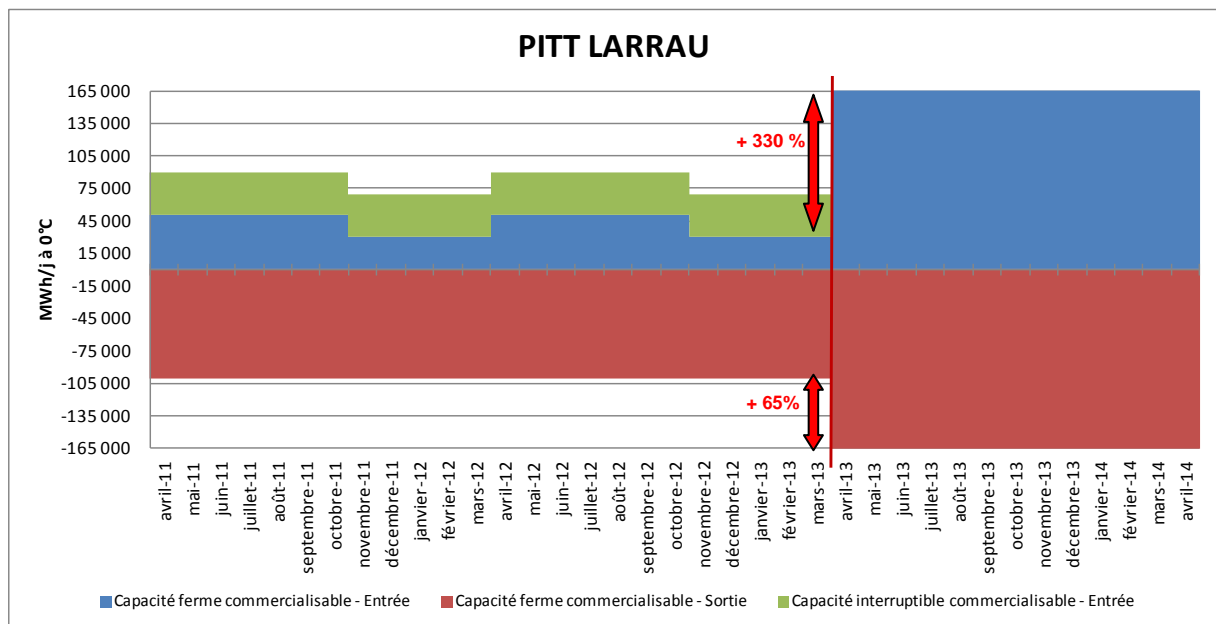
## Occurrence de congestion physique – Entrée

Il n'y a pas eu de flux physiques au PITT LARRAU sur la période analysée.

## Occurrence de congestion physique – Sortie



## Evolution des capacités commercialisables



## 5- PITT BIRIATOU

Le point d'interconnexion France-Espagne de Biriatoú ne présente pas de congestion contractuelle depuis l'hiver 2011 dans le sens Espagne-France. En ce qui concerne les capacités en sortie, seulement sont commercialisées des capacités fermes en été. Lors de l'été 2012 la totalité des capacités commercialisées ont été souscrites.

Les flux physiques observés présentent l'absence de congestion physique dans le sens sortie même si l'utilisation des capacités est beaucoup plus importante qu'en entrée. Par contre, dans le sens Espagne-France, les flux physique ont dépassé 90% de la capacité technique plus de 10% du temps.

Les capacités au PITT BIRIATOU seront aussi l'objet de développement résultant de l'Open Season 2015. Au 1<sup>er</sup> décembre 2015 les capacités en entrée passeront à 65 GWh/j en été et à 60 GWh/j en hiver. Une offre de capacité interruptible en sortie viendra s'ajouter aux capacités fermes proposées actuellement portant la capacité totale à 60 GWh/j.

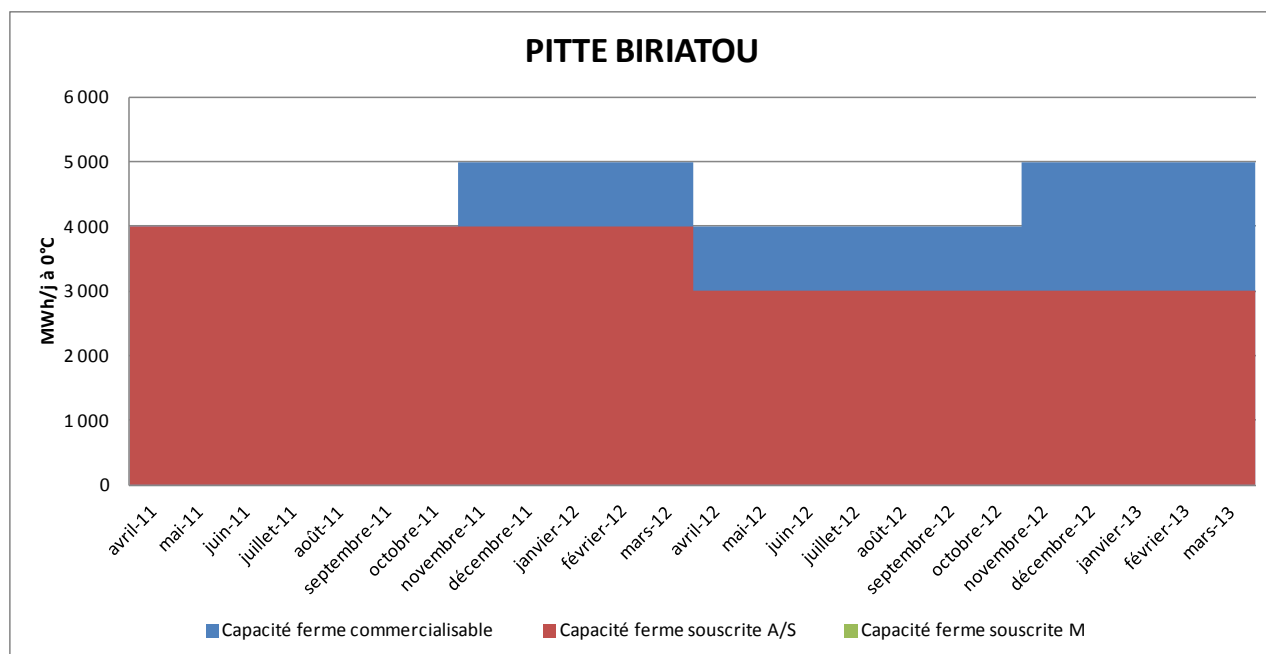
Comme expliqué pour le PITT LARRAU, la commercialisation des capacités au PITT BIRIATOU sera effectuée en 2014 via des enchères sur un VIP regroupant les capacités de Larrau et de Biriatoú.

Cette nouvelle méthodologie de commercialisation des capacités avec des niveaux de capacités commercialisables plus élevés (regroupant les deux points d'interconnexion), et l'augmentation des capacités techniques à Larrau à partir de 2013 ne permettent pas de faire une analyse statistique fiable. Cela ne permet pas non plus d'estimer de façon précise le comportement que pourraient avoir les expéditeurs et le niveau d'utilisation des capacités.

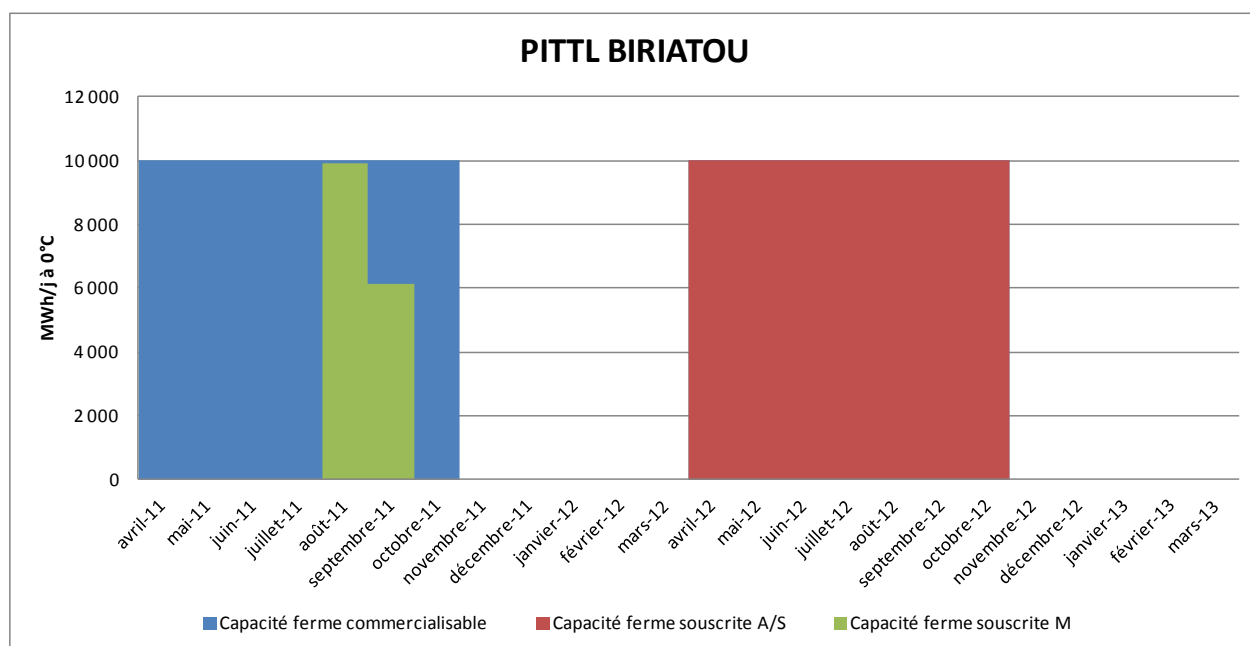
Pour les raisons exposées ci-dessus, TIGF considère que dans la situation actuelle la mise en œuvre au 1<sup>er</sup> octobre du mécanisme de surréservation et rachat à la frontière avec l'Espagne entrainerait le GRT dans un risque financier trop élevé, conséquence de l'incertitude du besoin de rachat des capacités.

La mise en œuvre de ce mécanisme à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2014 sera réévaluée dans l'analyse de la gestion contractuelle et physique annuelle qui sera réalisée en juin 2014.

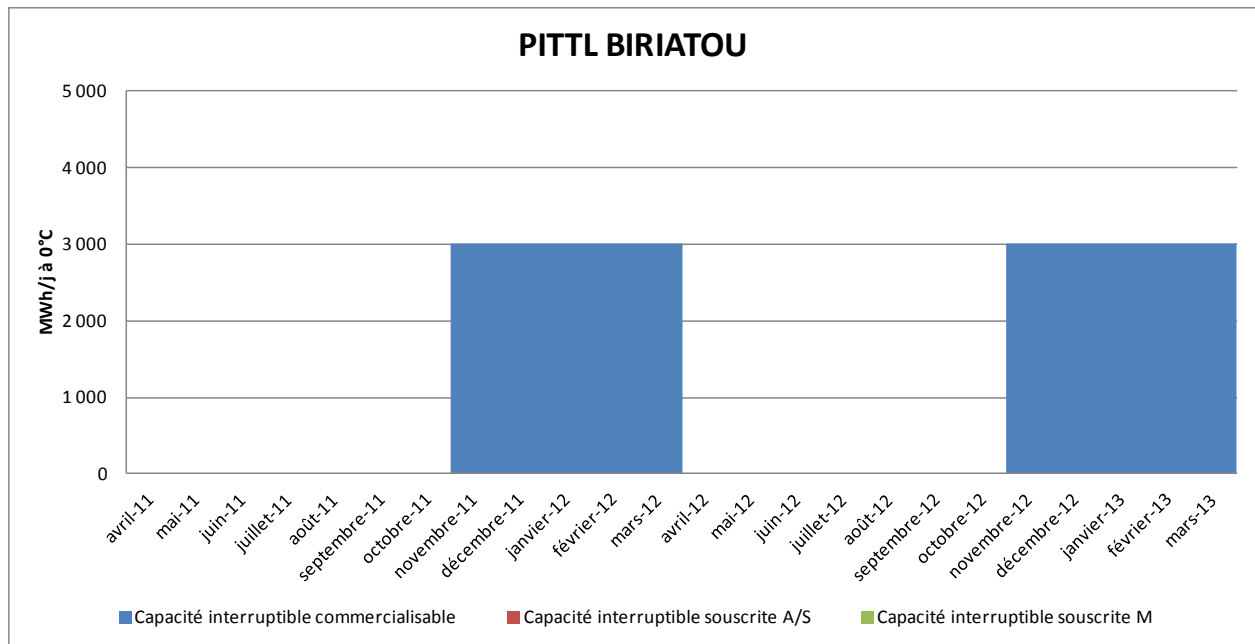
## Capacités commercialisables/souscrites fermes – Entrée



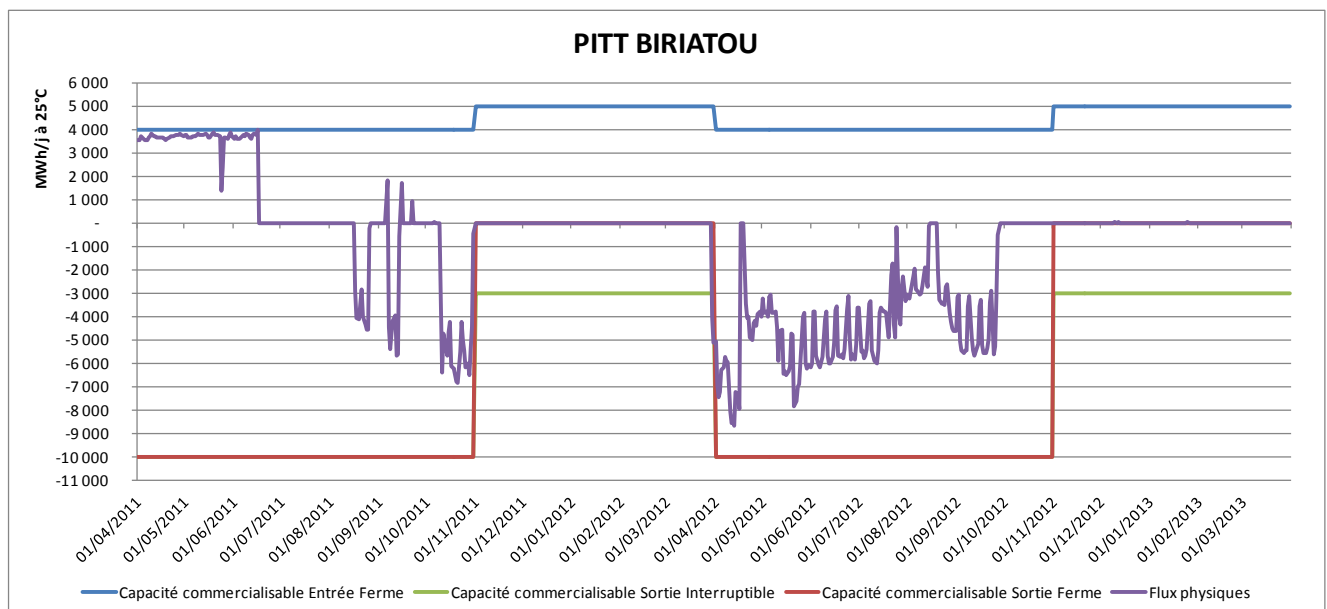
## Capacités commercialisables/souscrites fermes – Sortie



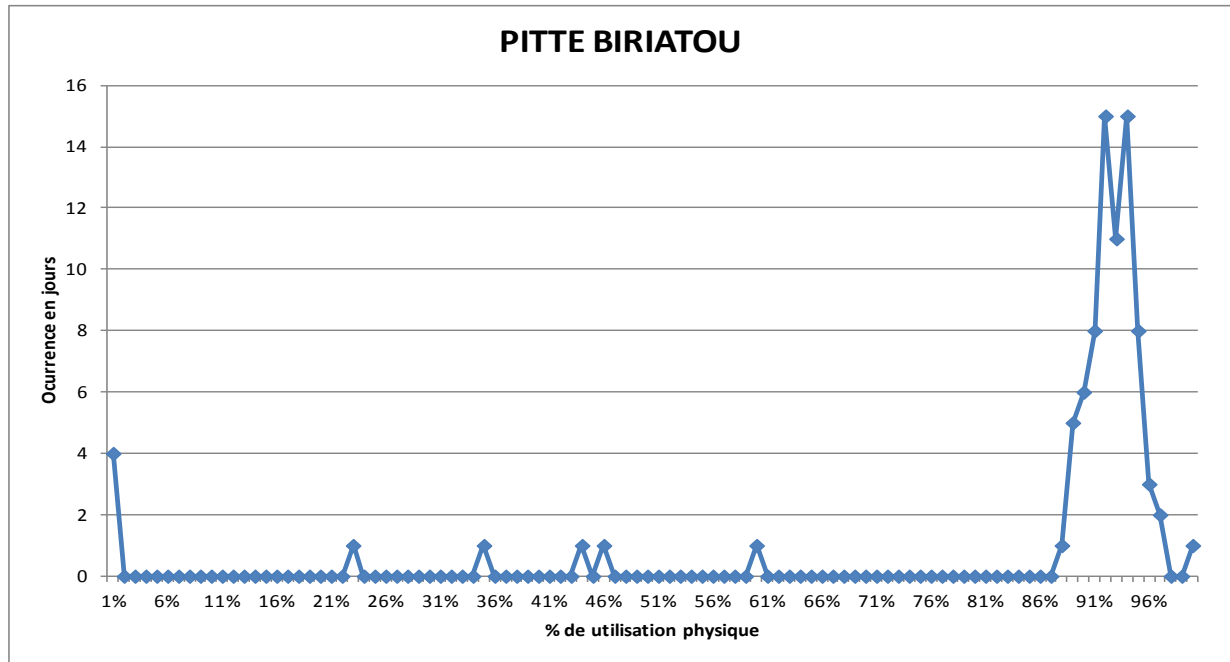
## Capacités commercialisables/souscrites interruptibles – Sortie



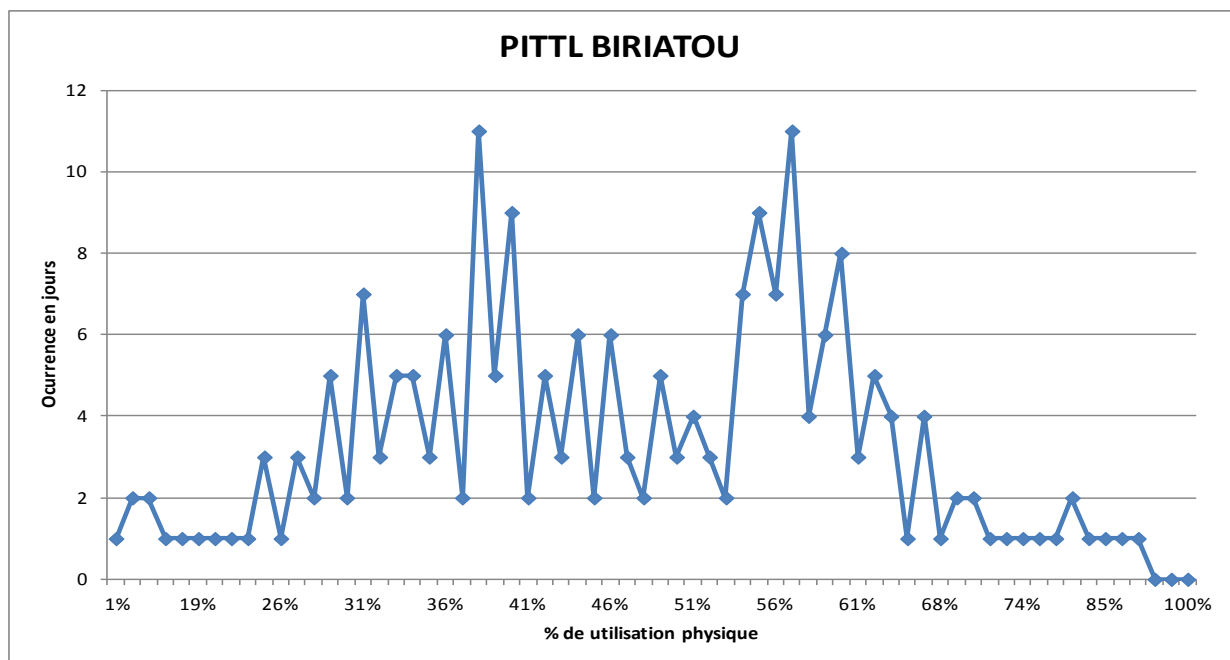
## Capacités commercialisables/flux physiques



## Occurrence de congestion physique – Entrée



## Occurrence de congestion physique – Sortie



## Evolution des capacités commercialisables

