



Immeuble BORA  
6, rue Raoul Nordling  
92277 Bois Colombes Cedex

Téléphone 01 55 66 40 00  
Télécopie 01 55 66 44 12

www.grtgaz.com



Espace Volta  
40 avenue de l'Europe, CS 20522  
64010 Pau Cedex

Téléphone : 05 59 13 34 00  
Téléfax : 05 59 13 35 60

www.tigf.fr

<b>Proposition de GRTgaz &amp; TIGF concernant les mesures de gestion des congestions mises en place pour l'hiver 2017/2018</b>		
<b>V2</b>	Juillet 2017	

## **1 Contexte et objet**

### **1.1 Retour sur l'hiver 2016/2017**

Dans le Winter Outlook 2016-2017, GRTgaz et TIGF avaient souligné que l'apparition de la congestion Sud-Est était très dépendante de la sollicitation des stockages du PITS Sud-Est et des émissions des terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer, et rappelé que, lors des hivers précédents, les schémas d'approvisionnement avaient conduit GRTgaz à émettre à plusieurs reprises des alertes de niveau orange et rouge.

Durant l'hiver 2016-2017, les épisodes de congestion Sud-Est ont été plus fréquents que les hivers précédents avec 54 jours en vigilance « Sud-Est » entre le 4 novembre 2016 et le 31 janvier 2017, amenant GRTgaz à communiquer spécifiquement sur le sujet et à mettre en œuvre des mesures spécifiques avec le recours à son stock de sécurité et à des Avis d'Instruction Opérationnelle (AIO).

Le retour d'expérience de l'hiver 2016-2017 a été présenté par GRTgaz en Concertation gaz lors du GT Structure du 30 mars 2017 (<https://concertationgaz.com/site/home>) et figure dans le dernier Winter-Outlook 2017-2018 publié par GRTgaz et TIGF le 31 mai 2017.

### **1.2 Projet d'instauration d'une place de marché unique au 1<sup>er</sup> novembre 2018**

En vue du fonctionnement du marché français en une seule zone, des renforcements du réseau sont prévus pour l'hiver 2018/2019 (en particulier le projet Gascogne-Midi sur le réseau de TIGF et le projet Val-de-Saône sur le réseau de GRTgaz) ; ils permettront de réduire les congestions, et en particulier de supprimer la congestion de la zone Sud-Est telle que nous la connaissons.

En complément de ces investissements, des travaux en Concertation ont été engagés pour définir avec le marché les mécanismes de fonctionnement en une seule zone qui permettront de traiter les schémas d'approvisionnement non réalisables. Ces mécanismes de gestion des limites résiduelles ne seront néanmoins opérationnels que pour l'hiver 2018-2019.

### **1.3 Analyse pour l'hiver 2017/2018**

Compte tenu du faible niveau actuel de souscriptions sur les stockages pour l'hiver prochain, le risque de congestion persiste pour l'hiver 2017/2018 (congestion Sud-Est et congestion Nord) et pourrait même être accentué.

En effet, le retour d'expérience des hivers précédents et notamment de l'hiver 2016-2017 montre que la congestion Sud-Est est fortement probable en période de faible approvisionnement en GNL au PITTM Fos combinée à de faibles soutirages du PITS sud-Est. La moindre souscription du PITS Sud-Est pour l'hiver prochain pourrait donc rendre plus fréquente et complexe la gestion de ces épisodes.

Le risque de congestion Nord existe également. En effet, son occurrence dépend de l'usage respectif des PIR et PITTM Nord. Les faibles souscriptions aux stockages pourraient être compensées par des approvisionnements importants sur ces points d'interconnexion contractuels, augmentant ainsi le risque de congestion Nord.

## **2 Dispositif prévu par les transporteurs pour l'hiver 2017/2018**

### **2.1 Description générale**

GRTgaz et TIGF proposent de mettre en œuvre pour l'hiver 2017/2018 le dispositif suivant pour réduire le risque d'apparition des congestions (Sud-Est et Nord) et les gérer le cas échéant.

Il repose tout d'abord sur une information renforcée et anticipée du marché : une communication spécifique de GRTgaz (ShipOnline) a été effectuée au marché sur les solutions proposées le 21 avril. De plus, le Winter-Outlook préparé par GRTgaz et TIGF a été anticipé et l'analyse renforcée par la prise en compte d'hypothèses et scénarios complémentaires (voir communiqué de presse du 31 mai 2017).

Pour la gestion des congestions de l'hiver 2017-2018, en complément des solutions inter-opérateurs pouvant être mises en œuvre en premier lieu (par exemple, le flux rebours au point d'interconnexion à Cruzy) les transporteurs projettent d'anticiper la mise en œuvre d'un mécanisme de marché incitatif, appelé Spread Localisé. Le Spread Localisé est le mécanisme court terme de marché privilégié dans le cadre de la création de la place de marché unique. Sa mise en œuvre dès l'hiver 2017-2018 permettra de le tester de manière anticipée.

Enfin, une solution de dernier recours reste nécessaire : si les besoins permettant de lever la congestion ne sont pas entièrement couverts par le mécanisme de spread localisé, GRTgaz, en application des dispositions prévues à son contrat d'acheminement, publiera un Avis d'Instruction Opérationnel (AIO).

### **2.2 Mécanisme de Spread Localisé**

Afin de gérer au mieux les potentielles situations de congestion au sein d'une même place de marché (PEG Nord ou TRS) lors de l'hiver 2017-2018, les transporteurs proposent de mettre en place un mécanisme de marché incitatif : le Spread Localisé, consistant à la réalisation de deux interventions simultanées sur la bourse :

- un achat localisé sur les points situés en aval de la congestion ;
- une vente localisée sur des points en amont de celle-ci.

Ce faisant, le coût du produit est fondé sur la différence de prix (ou « spread ») entre ces deux interventions.

Ce mécanisme de marché court terme permet de valoriser le gaz supplémentaire amené en aval d'une congestion ainsi que les moindres approvisionnements en amont, et par conséquent de contribuer à

sa résolution. De plus, en traitant l'aval et l'amont simultanément, il est sans impact sur l'équilibre du réseau et des expéditeurs.

Le contrat Locational existant sera adapté pour en élargir l'objet. Les expéditeurs souhaitant participer au Spread Localisé signeront donc, selon les cas, ce nouveau contrat ou un avenant à leur contrat Locational actuel.

Pour cette première phase, les transporteurs proposent de développer ce produit sur la base de modalités très proches de celles du produit Locational existant, en s'appuyant ainsi sur un processus connu des expéditeurs :

- Consultation envoyée par mail par GRTgaz avec TIGF en copie, précisant la raison de la consultation (congestion) et le besoin (volume de gaz et points réseau amont et aval congestion concernés) ;
- Produit « Within Day » (MWh/j) ;
- Remise des offres en quantité (MWh/j) et prix (€/MWh/j) par les expéditeurs sur la plateforme Locational de Powernext qui sera adaptée pour répondre également au Spread Localisé. Les interventions sur la bourse s'appuient donc sur un organisme de type chambre de compensation en contrepartie financière et physique, pour les contractants comme pour le transporteur ;
- Sélection par GRTgaz des offres de Spread Localisé (qui peuvent être explicites ou implicites) ;
- Les expéditeurs sélectionnés notifient par mail au(x) transporteur(s) concerné(s) la quantité et les points sur lesquelles les mouvements seront réalisés ;
- Contrôle des renominations des expéditeurs dont les offres ont été sélectionnées (pénalités applicables en cas d'inexécution du service).

Les 2 types de congestions susceptibles d'être rencontrées sont la congestion Nord et la congestion Sud-Est (2 variantes chacune). Afin de renforcer l'efficacité du mécanisme, la contractualisation, les consultations et les contrôles seront adaptés par rapport au Locational actuel afin que tous les points d'une même zone de marché puissent être éligibles (en particulier en zone TRS).

La mise en œuvre effective de ce mécanisme pour l'hiver 2017/2018 sera confirmée dans le cadre de la délibération de la CRE relative à la création de la place de marché unique assurant aux transporteurs la couverture intégrale des coûts induits par ce mécanisme.

### **2.3 Phasage journalier**

Pour l'hiver 2017/2018, le mécanisme d'Info-Vigilance est reconduit tout en étant précisé comme suit :

En J-5 et J-2 :

- Vigilance « Rouge » : forte probabilité du risque de congestion
- Vigilance « Orange » : probabilité moyenne du risque de congestion
- Vigilance « Vert » : faible probabilité du risque de congestion

En J-1 e J, compte tenu des nominations et prévisions de consommation :

- Vigilance « Rouge » : situation avérée de congestion
- Vigilance « Vert » : pas de situation de congestion

Les vigilances sur la congestion Sud-Est seront relayées par TIGF sur son site internet.

Chaque jour pour le jour J et uniquement en situation effective de congestion, GRTgaz communiquera en début de journée gazière le besoin supplémentaire d’approvisionnement en aval de la congestion. Hors changement intermédiaire des nominations et/ou programmes des terminaux méthaniers, ce besoin sera à sourcer via le mécanisme de spread localisé dans le cas où celui-ci serait mis en œuvre.

Les appels se feraient sur 2 à 3 créneaux horaires, avec des fenêtres d’intervention proches mais distinctes de celles utilisées actuellement pour les interventions liées à l’équilibrage.

Le détail des interventions sera publié *a posteriori* (sur [smart.grtgaz.com](http://smart.grtgaz.com)) sur le modèle de ce qui existe pour l’équilibrage (par congestion, par journée gazière et par fenêtre d’intervention : prix moyen pondéré d’intervention, besoin en quantités, quantités transactées ...).

## 2.4 Disposition particulière

TIGF souhaite tester en situation réelle au cours de l’hiver 2017/2018 la fonctionnalité de sélection des offres qui est développée sur la plateforme de Powernext et qui lui permettra d’acheter le produit spread localisé dans le cadre de la future place de marché unique.

## 2.5 Liste des points potentiellement appelés pour le spread localisé



Congestion	Variante	Aval (= achat par GRTgaz)	Amont (= vente par GRTgaz)
Congestion Nord	Nord 1	2DK + Montoir + Nord-Est* + Nord-Ouest + Nord-Atlantique (+ Nord-Sud)	PIV + Obergaibach + Oltingue + Nord-Est*
	Nord 2	Montoir + Nord-Est* + Nord-Ouest + Nord-Atlantique (+ Nord-Sud)	2DK + PIV + Obergaibach + Oltingue + Nord-Est*
Congestion Sud-Est	Sud-Est 1	Fos + Sud-Est**	Sud-Est** + Jura + Sud-Atlantique + Lussagnet + Pirineos (+ Nord-Sud)
	Sud-Est 2	Fos + Sud-Est + Jura	Sud-Atlantique + Lussagnet + Pirineos (+ Nord-Sud)

\* : le PITS Nord-Est, à cheval sur les congestions Nord 1 & 2 (Cerville à l'amont et Germigny à l'aval) pourrait être positionné à l'amont ou à l'aval des congestions Nord en fonction des souplesses opérationnelles sur chacun des stockages disponibles le jour J et convenues avec Storengy.

\*\* : le PITS Sud-Est, à cheval sur la congestion Sud-Est 1 (Etrez/Tersanne à l'amont et Manosque à l'aval) pourrait être positionné à l'amont ou à l'aval de la congestion Sud-Est 1 en fonction des souplesses opérationnelles sur chacun des stockages disponibles le jour J et convenues avec Storengy.

### **3 Autres mesures préconisées par les transporteurs pour l'hiver 2017/2018**

#### **3.1 Évolution des règles d'équilibrage**

Le produit localisé pour l'équilibrage permet de garantir une livraison (ou un enlèvement) physique de gaz (ce qui n'est pas le cas des produits notionnels).

Compte-tenu :

- des tensions potentielles lors d'épisodes froids du fait d'un faible remplissage des stockages, GRTgaz estime qu'il pourrait avoir plus recours aux produits localisés pour l'équilibrage que les années précédentes
- d'un retour d'expérience correct sur l'hiver 2016-2017 (besoins couverts à 100% - voir bilan fait lors de la réunion du groupe de travail « Équilibrage » du 28/3/2017)

GRTgaz et TIGF proposent que l'expérimentation soit arrêtée (soit une pérennisation des produits localisés pour l'équilibrage) et que le prix des interventions sur le produit localisé soit intégré dans le calcul du prix marginal de la journée, afin de refléter l'intégralité des moyens d'équilibrage du réseau mis en œuvre par les transporteurs.

#### **3.2 Mécanisme Gaz Circulant**

Le mécanisme Gaz Circulant s'est avéré inefficace lors de l'hiver 2016/2017. En effet, il n'a pas été possible de faire transiter le gaz de la zone Nord vers le terminal de Fos Cavaou en début d'hiver, les premiers transits n'ayant pas pu s'effectuer avant le mois de février 2017. À l'issue de l'hiver, le stock a ensuite dû, comme prévu, remonter vers le nord au mois d'avril 2017.

GRTgaz constate par ailleurs que le mécanisme Gaz Circulant ne peut pas contribuer à gérer les situations de congestion rencontrées par GRTgaz dans le Sud-Est de la France.

En effet, le mécanisme Gaz Circulant, s'il était utilisé lorsque survient une congestion Sud-Est viendrait libérer de la capacité interruptible sur la liaison Nord-Sud alors que dans le même temps GRTgaz ferait appel au mécanisme « Spread Localisé ». Cela permettrait aux expéditeurs de réduire les soutirages des stockages du Sud-Est ou les émissions des terminaux de Fos-sur-Mer et amplifierait alors la congestion. Le mécanisme Gaz Circulant s'avère donc antagoniste aux solutions proposées par GRTgaz pour gérer les situations de tension en zone Sud l'hiver prochain. Ainsi, dans la perspective de l'hiver à venir, le mécanisme Gaz Circulant serait débrayé par GRTgaz en cas de risque de survenance d'une congestion Sud-Est.

Pour ces raisons, GRTgaz propose l'arrêt du mécanisme Gaz Circulant pour l'hiver 2017/2018.