



Paris, le 20 juillet 2023

**REPONSE DE L'UPRIGAZ A LA CONSULTATION PUBLIQUE DE LA CRE  
N°2023-05 DU 15 JUIN 2023 SUR LES MODALITES DE GESTION DES CONGESTIONS SUD/NORD  
SUR LES RESEAUX DE TRANSPORT DE GAZ**

*A titre liminaire, l'UPRIGAZ est soucieuse de l'approvisionnement en gaz de la France et de l'Europe alors que les flux en provenance de Russie ont fortement diminué et pourraient encore être réduits. Dans ce contexte, il nous apparaît primordial d'éviter toute situation de congestion des réseaux de transport qui conduirait à imposer des restrictions aux importations de GNL dans les terminaux méthaniers ou de gaz tuyau en provenance d'Espagne comme cela a été le cas en décembre 2022.*

*La CRE, en liaison avec la DGEC et les opérateurs gaziers concernés, avait alors adopté des mesures d'urgence qui ont permis de lever les forces majeures dans les terminaux GNL.*

*L'UPRIGAZ appelle de ses vœux la mise en place d'une boîte à outils qui permette d'éviter de nouvelles situations de force majeure qui, si elles venaient à se reproduire, pénaliseraient la crédibilité des importateurs de gaz naturel sur le marché international.*

*L'UPRIGAZ est également soucieuse d'éviter que des situations de congestion ne viennent mettre en danger l'intégrité des infrastructures gazières françaises.*

*Alors que les perspectives de consommation de gaz en France sont orientées à la baisse et que sont mises en place en Europe de nouvelles installations de regazéification à proximité des marchés de consommation, l'UPRIGAZ est attachée à éviter que la suppression des risques de congestion passe par de nouveaux investissements significatifs dans les réseaux.*

**Q1 : Etes-vous en accord avec les hypothèses prises par GRTgaz pour son étude d'occurrence des congestions (voir Annexe 3) ? Avez-vous des commentaires sur les résultats (pour l'hiver 2023-2024 et/ou à horizon 2028-2029) ?**

GRT Gaz estime probable que ces épisodes de congestions Sud vers Nord se reproduiront régulièrement dans les années à venir dans cette nouvelle configuration de flux liée à la crise russe, malgré l'arrivée du FSRU du Havre, qui est positionné de manière favorable par rapport aux limites. Néanmoins, la fréquence et le volume des congestions devraient diminuer en moyenne avec le temps, en raison des baisses de consommation en France et en Europe et de l'augmentation de la production de biométhane. Ainsi, on atteindrait de l'ordre de 2 à 3 TWh/an de congestions en hiver moyen en 2028/29, sans le FSRU du Havre.

GRT Gaz avance également des scénarios de baisse de consommation du gaz et d'augmentation de la part du biométhane.

Ces hypothèses nous apparaissent cohérentes avec les travaux en cours sur la future PPE mais de nombreux facteurs peuvent en modifier les conclusions. Dans cet environnement, il nous apparaît important de disposer d'une « boîte à outils » permettant de gérer au mieux les congestions potentielles.

**Q2 : Partagez-vous l'analyse de la CRE sur le fonctionnement de la TRF dans un contexte de flux globalement orientés Nord vers Sud (avant 2022) ? Partagez-vous l'analyse de la CRE sur la nécessité de mettre en place des mécanismes additionnels ou d'adapter des mécanismes existants pour répondre aux congestions Sud→Nord observées en hiver 2022-2023 ?**

L'UPRIGAZ estime que la zone unique mise en place à l'initiative de la CRE a fonctionné de manière satisfaisante jusqu'aux événements ukrainiens. Le réseau de transport de gaz européen avait été conçu pour fonctionner globalement dans le sens est-ouest et dans le sens nord-sud. La forte réduction des importations de gaz russe et son remplacement par du GNL a modifié le fonctionnement de l'ensemble du réseau européen et pas simplement du réseau français.

L'UPRIGAZ souscrit à la proposition avancée par TEREKA de réaliser une nouvelle étude de réseau dans ce contexte de flux sud-nord et ouest-est.

Les gestionnaires de réseaux ont avancé des propositions constructives pour apporter des solutions et éviter des congestions qui se traduiraient notamment par des restrictions, voire des arrêts de livraison aux points d'importation (Pyrénées et terminaux GNL de Fos et Montoir). Ces propositions doivent pouvoir être mises en œuvre.

**Q3 : Êtes-vous favorable à la proposition de GRTgaz, de création d'un superpoint comprenant Lussagnet et Atlantique à l'amont des limites Sud/Nord, ainsi que le maintien de l'ordre de priorité des restrictions mutualisées décidé par la délibération n°2022-352 de la CRE, ou préférez-vous l'option 2, proposée par Teréga et GRTgaz, de création d'un superpoint Lussagnet, Atlantique et Pirineos ?**

L'UPRIGAZ privilégie l'option n°2 proposée par TEREKA dans la mesure où en incluant Pyrénées dans le super point, elle offre davantage de flexibilité aux expéditeurs.

**Q4 : Partagez-vous l'analyse préliminaire de la CRE concernant la nécessité de suspendre le UIOLI stockage au soutirage en amont des congestions ? Avez-vous des commentaires sur les conditions d'interruption du UIOLI Stockage au soutirage, notamment la proposition de GRTgaz d'interruption en J-1 avant 13h, et la proposition de Teréga d'interruption en cours de journée ?**

L'UPRIGAZ a constamment souhaité qu'en cas de congestion dans les réseaux de transport, les expéditeurs soient conduits à réduire, voire à supprimer, le soutirage des stockages pour privilégier le fonctionnement normal des points d'importation. Il nous apparaît que cette mesure, pour des raisons d'égalité concurrentielle devrait s'appliquer à l'ensemble des stockages français.

L'expérience conduite par TEREKA depuis décembre 2022 montre que cette solution est techniquement réalisable et permet d'alléger les contraintes sur le réseau de transport.

**Q5 : Partagez-vous l'analyse préliminaire de la CRE sur le maintien d'un équilibre journalier à ce stade et sur la responsabilité des expéditeurs d'éviter des déséquilibres excessifs en cours de journée? Considérez-vous comme la CRE que les GRT peuvent modifier les nominations des expéditeurs lorsque la sécurité et la stabilité du réseau sont en jeu ?**

L'UPRIGAZ est sensible aux conséquences des déséquilibres intra-journaliers générés par les expéditeurs sur les congestions dans les réseaux. Ces déséquilibres lorsqu'ils sont importants et souvent non justifiés peuvent en période de tension accroître les congestions.

L'UPRIGAZ partage la position de la CRE de ne pas remettre en cause le système actuel d'équilibre journalier, mais suggère que les expéditeurs soient prévenus à l'avance des risques de congestion par un système de vigilance rouge-orange-vert comme cela a été mis en place dans l'électricité et comme le propose TEREQA.

L'UPRIGAZ n'émet pas d'objection à ce que les GRT modifient les nominations dans des circonstances exceptionnelles lorsqu'il apparaît clairement un déséquilibre entre les nominations en entrée et en sortie du réseau.

Il est en effet logique et souhaitable qu'en période de risque de congestion, les GRT puissent corriger les nominations qui leur paraissent anormales sur la base de critères transparents et non discriminatoires après avoir alerté les expéditeurs concernés.

**Q6 : Partagez-vous les propositions de Teréga concernant les circonstances dans lesquelles de telles corrections pourraient survenir ? Partagez-vous la proposition de Teréga de différencier le seuil d'application des nominations en fonction du portefeuille de clients des expéditeurs ?**

L'UPRIGAZ partage la proposition avancée par TEREQA concernant les circonstances dans lesquelles les corrections sur les nominations peuvent intervenir.

En revanche, l'UPRIGAZ pense que la fixation de seuils en fonction du portefeuille de clients des expéditeurs mériterait d'être affinée.

L'UPRIGAZ souhaite soulever la question des CCGT qui peuvent se trouver en déséquilibre selon qu'elles sont ou non appelées.

**Q7 : Êtes-vous favorable à l'expérimentation du mécanisme du swap stockage, proposé par GRTgaz et Teréga ? Êtes-vous favorable à limiter le swap stockage au périmètre de Storengy dans un premier temps ?**

L'UPRIGAZ est favorable à un mécanisme de swap entre les installations de stockage tel que proposé par GRT Gaz et Teréga.

L'UPRIGAZ, par ailleurs, privilégie un mécanisme de swap dont le périmètre soit le plus étendu possible afin, de le rendre plus efficace. Si la mise en place de cette mesure entre les différents opérateurs est trop complexe pour des raisons opérationnelles, alors l'UPRIGAZ propose de le mettre en place à l'intérieur du périmètre de STORENGY dans un premier temps et de l'étendre au périmètre de TEREQA le plus rapidement possible.

**Q8 : Êtes-vous favorable à l'utilisation d'un mécanisme de UIOLI sur le PIR Dunkerque, proposée par GRTgaz ?**

L'UPRIGAZ est pleinement favorable à l'utilisation d'un mécanisme de UIOLI sur le PIR Dunkerque comme l'a proposé GRTgaz.

**Q9 : Êtes-vous favorable au mécanisme de restriction anticipée en dernier recours proposé par GRTgaz ? Partagez-vous le délai de cinq jours de restrictions mutualisées d'affilée avant déclenchement d'une restriction anticipée ?**

Ce mécanisme de restriction anticipée ne doit être mis en œuvre que lorsque l'ensemble des autres mécanismes n'a pas été suffisant pour réduire les congestions et que subsiste un risque élevé d'intégrité et de sécurité des infrastructures. L'UPRIGAZ rappelle que l'exécution des contrats d'importation doit rester un impératif. En cas de force majeure sur les terminaux GNL induite par des congestions de réseau, il n'est pas toujours possible de rerouter les cargaisons vers d'autres terminaux européens. Qu'il s'agisse de diversion ou d'annulation, cela comporte un coût élevé pour les expéditeurs.

**Q 10 : Êtes-vous favorable au changement de calcul du taux de restriction mutualisée sur les stockages proposé par TEREGA ?**

L'UPRIGAZ est globalement favorable au changement de calcul du taux de restriction mutualisé sur les stockages proposés par Téréga.

**Q 11 : Êtes-vous favorable à l'ajout des limites SNO et SN4 aux limites résiduelles de vigilance de la TRF proposé par GRTgaz ?**

L'UPRIGAZ partage la position de la CRE et est favorable à la création des limites SNO et SN4 pour mieux refléter certaines congestions physiques du réseau telles qu'elles ont été observées en 2022-2023.

**Q 12 : Êtes-vous favorable à l'arrêt des ventes de capacités et à la coupure des capacités interruptibles des deux côtés de la limite en cas de congestion Sud/Nord proposé par GRTgaz ? Partagez-vous le fait qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer ce mécanisme aux congestions Nord/Sud, pour lesquelles la TRF a correctement fonctionné en l'état ?**

L'UPRIGAZ est favorable à l'arrêt des ventes de capacités et à la coupure des capacités interruptibles des deux côtés de la limite en cas de congestion Sud/Nord tels que proposé par GRTgaz.

En revanche, l'UPRIGAZ se montre plus prudente concernant la réponse à la deuxième question. En effet, il est difficile de préjuger pour l'avenir d'un fonctionnement correct de la TRF constaté jusqu'à présent en cas de congestion.

D'une manière générale, l'UPRIGAZ estime que l'arrêt des ventes de capacités fermes et l'interruptibilité doivent être mis en œuvre dans tous les cas lorsqu'apparaît une congestion.

**Q 13 : Partagez-vous la position de la CRE concernant la création de nouvelles capacités de sortie transfrontalière en aval des congestions Sud vers Nord ? Pour l'hiver 2023-2024, toute nouvelle capacité ne pourrait être commercialisée qu'en tant que capacité interruptible pour les maturités mensuelles, trimestrielles et annuelles. A plus long terme, l'analyse coût-bénéfice précédant la création de nouvelles capacités devrait prendre en compte le coût des congestions et leur impact sur la sécurité d'approvisionnement.**

L'UPRIGAZ partage la position de la CRE concernant la création de nouvelles capacités de sortie transfrontalière en aval des congestions Sud vers Nord et adhère à la proposition que pour l'hiver 2023-2024, toute nouvelle capacité ne soit commercialisée qu'en tant que capacité interruptible. A plus long terme, il faudra réfléchir au fonctionnement du réseau français dans un contexte de modification significative des flux de transport de gaz en Europe avec l'ajout de nouvelles capacités de réception de GNL.

A plus court terme, l'UPRIGAZ suggère qu'en matière de transits internationaux, et en période de risque de congestion, les expéditeurs s'assurent que les flux injectés sur le réseau français au titre de ces transits correspondent aux flux en sortie.