



Paris La Défense, le 6 septembre 2010

Réponse de l'UPRIGAZ à la consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie sur les tarifs et conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel

- 1. Etes-vous favorable à la fusion des zones Nord H et Nord B au 1er avril 2013 ?***
- 2. Etes-vous favorable à la mutualisation totale du coût de conversion du gaz H en gaz B (service base uniquement) dès le 1er avril 2011 ?***

L'UPRIGAZ ne considère pas que la fusion des zones B et H constitue une mesure indispensable pour le fonctionnement du marché français. Elle n'est pas, bien évidemment, opposée à cette fusion mais il convient toutefois que cette décision ainsi que ses modalités pratiques d'application soient précisées et rencontrent l'adhésion des expéditeurs.

- 3. Quels enseignements tirez-vous des résultats de l'étude réseau menée par GRTgaz et TIGF ?***

L'UPRIGAZ rappelle qu'elle avait été la première à demander qu'un modèle de réseau soit élaboré permettant de simuler le fonctionnement du réseau français et d'éclairer les choix d'investissements de renforcement des réseaux.

L'UPRIGAZ avait à plusieurs reprises demandé que cette étude soit conduite de façon transparente en y associant l'ensemble des parties prenantes, et notamment les expéditeurs. Cette demande est restée sans réponse. Tout en se félicitant que les Pouvoirs Publics (DGEC et CRE) aient pris l'initiative de cet exercice, l'UPRIGAZ regrette que les expéditeurs n'aient pas été associés aux travaux des gestionnaires de réseaux.

En outre, l'UPRIGAZ observe que l'étude, dont les résultats figurent en annexe de la note technique de consultation, constitue une photographie du fonctionnement du réseau à l'instant T qui ne tient pas compte des résultats des dernières Open Seasons et des récentes évolutions sur les choix d'investissements.

L'UPRIGAZ réitère son souhait de mettre en place sous l'égide des Pouvoirs Publics, un modèle de réseau permettant de simuler les conséquences sur le cœur de réseau d'un nouveau terminal méthanier, d'une nouvelle interconnexion ou d'une centrale à cycle combiné. Un tel modèle permettrait, en toute transparence, d'évaluer les investissements de cœur de réseau rendus nécessaires et d'optimiser les choix d'investissements. En outre, il fournirait des éléments objectifs de nature à éclairer le débat sur :

- le choix entre plusieurs solutions alternatives,
- la question de savoir sur qui doit reposer la charge desdits investissements.

Ainsi doit-on, par exemple, faire supporter par les consommateurs de gaz les investissements induits par l'installation de centrales électriques sur le réseau ou doit-on privilégier la solution de faire supporter ledit investissement par les producteurs d'électricité ?

L'UPRIGAZ ne prétend pas trancher ce débat mais souhaiterait que les éléments permettant aux parties prenantes de se prononcer soient clairement affichés.

En conclusion, l'UPRIGAZ souhaiterait que l'étude de réseau qui a été conduite constitue une première étape vers l'élaboration d'un modèle dynamique et transparent auquel elle est prête à apporter son concours. Il nous apparaît, en effet, qu'il est dans la fonction même du régulateur de disposer d'un tel outil pour éclairer ses décisions, quitte à ce que le coût de cet outil soit supporté par les gestionnaires de réseaux et intégré dans les tarifs.

Enfin, la CRE pourrait proposer que ce modèle soit élargi au niveau communautaire, sous la double égide de l'ENTSOG et de la CEER.

4. Etes-vous favorable à une diminution du terme tarifaire à l'interface entre les zones TIGF et GRTgaz Sud au 1er avril 2011, si la création d'une place de marché unique au 1er avril 2013 est retenue ?

a) L'UPRIGAZ observe que les livraisons résultant des transactions, essentiellement de gré à gré, soit directement ou par l'intermédiaire de plates-formes de négoce ou de sociétés de courtage, sont réalisées aux 3 PEGs.

Si l'on se réfère à la dernière publication de l'Observatoire des marchés de gros du gaz de la CRE publié en septembre 2010, on observe que pour la zone GRTgaz Nord il s'est échangé 136 TWh au PEG pour une consommation d'environ 300 TWh. Pour la zone GRTgaz Sud, les échanges sont évalués à 11 TWh pour une consommation de 120 TWh et pour la zone TIGF il s'est échangé 2 TWh pour une consommation dans la zone de 40 TWh.

On note par ailleurs que les prix aux différents PEGs français sont non seulement corrélés mais très proches en valeur. La différence entre les différentes cotations peut être assimilée à un coût de transport pour passer d'une zone à l'autre. C'est donc le marché qui prend en compte les congestions de transport qu'il observe par la valorisation de l'écart entre les PEGs. La fluidité est suffisante entre les deux zones GRTgaz Sud et TIGF. Le différentiel de prix de marché entre les deux PEGs est d'ailleurs inférieur au coût de l'inter liaison.

L'UPRIGAZ considère que le marché français fonctionne aujourd'hui de façon assez semblable au marché américain, où le Henry Hub qui est un point d'échange physique en Louisiane, constitue un marqueur à partir duquel les cotations sur les autres points de livraison (équivalent des PEGs) sont déclinés à partir d'un différentiel qui peut être positif ou négatif, mais dont la valeur dépend des coûts et des contraintes de transport, d'équilibrage, etc. Le marché américain fonctionne donc de façon assez comparable au marché français sans qu'il y ait une zone unique, mais où les cotations aux différents points d'échange sont corrélées par rapport au Henry Hub. En France, il y a une corrélation entre les prix constatés aux 3 PEGs : le PEG Nord joue, grosso modo, un rôle équivalent au Henry Hub ; ledit PEG Nord étant corrélé avec les marchés de Zeebrugge, du NBP britannique et surtout du TTF néerlandais.

En conclusion, tout lien de causalité entre la création d'une place de marché unique et la diminution du terme tarifaire n'est nullement démontrée par la CRE.

b) L'UPRIGAZ observe que les orientations de la CRE en matière tarifaire figurant dans le texte de la note technique de consultation du 21 juillet 2010 mériteraient d'être clarifiées. En effet, il est évoqué au paragraphe 3.3.1. une diminution du tarif à l'interface entre les zones TIGF et GRTgaz Sud, alors que la note de la CRE considère notamment au paragraphe 3.2.3. « ... que les conditions techniques sont réunies pour la mise en œuvre des orientations énoncées dans sa délibération du 2 juillet 2009... », délibération qui faisait état d'une fusion des zones GRTgaz Sud et TIGF.

La note de la CRE est muette sur les résultats de la dernière Open Season franco-espagnole qui fait clairement état d'une forte demande - supérieure à l'offre - de capacité de transport entre le Nord et le Sud de la France.

L'UPRIGAZ rappelle que les évolutions tarifaires, et a fortiori les fusions de zones, ne peuvent s'opérer que dans le respect d'un certain nombre de règles juridiques :

- En premier lieu, comme le souligne la CRE, les tarifs doivent refléter les coûts supportés par les opérateurs. Dans ces conditions, toute baisse des recettes tarifaires à l'interface GRTgaz Sud – TIGF devrait être compensée chez chacun des opérateurs par une augmentation des recettes tarifaires perçues aux autres points tarifaires. Si pour GRTgaz les augmentations de tarif aux autres points seraient relativement limitées, eu égard aux consommations dans les deux zones GRT, il en serait différemment pour la zone TIGF. La suppression du tarif à l'interface ou sa diminution significative, se traduirait par une augmentation des tarifs à la frontière franco-espagnole ainsi qu'en sortie du réseau de transport de TIGF vers le réseau régional, ce qui conduirait à un renchérissement des tarifs pour les consommateurs du Sud-ouest. On peut alors s'interroger sur la compatibilité de cette décision avec le règlement communautaire sur les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel qui impose que les tarifs reflètent le coût réel du service rendu par le transporteur. Une augmentation significative des tarifs à la frontière franco-espagnole, sans que le service rendu à ce point frontière ne soit amélioré, pourrait contrevenir aux dispositions du règlement. Cette augmentation pourrait être considérée par les autorités communautaires comme une entrave à la libre circulation du gaz au sein de l'Union européenne. Enfin, elle pourrait conduire les expéditeurs, qui ont souscrit des engagements de long terme dans le cadre de l'Open Season 2009, à s'exonérer de leurs engagements en invoquant une modification substantielle des conditions économiques sur lesquelles ils s'étaient appuyés pour répondre à ladite Open Season.
- En second lieu, l'étude de réseau a montré qu'en l'état actuel de fonctionnement du marché, aucune congestion n'était constatée à l'interface GRTgaz Sud – TIGF. En revanche, dans l'hypothèse d'une mise à zéro du tarif à l'interface GRTgaz Sud – TIGF, l'étude de réseau a mis en évidence que des congestions pourraient exister et qu'en conséquence il convenait de mettre en place une règle d'écrêtement des capacités de transport actuellement souscrites à l'interface GRTgaz Sud – TIGF. Ainsi, les modifications de conditions tarifaires envisagées par la CRE pourraient conduire à une incertitude pénalisante pour les expéditeurs puisque ces derniers souscrivent aujourd'hui des capacités fermes et que celles-ci pourraient, du jour au lendemain, être considérées comme interruptibles.

En conclusion, et dans la mesure où globalement la charge de transport acquittée par les expéditeurs opérant sur le marché français restera inchangée, les modifications tarifaires envisagées par la CRE pourraient engendrer des conséquences négatives pour les expéditeurs espagnols, notamment si les stockages du Sud-ouest étaient rendus nécessaires pour assurer la continuité de fourniture et la sécurité d'approvisionnement des consommateurs espagnols qui pourraient y avoir recours. Les

autorités communautaires pourraient interpréter une augmentation des tarifs transfrontaliers comme une barrière à l'entrée visant à limiter l'utilisation du stockage français pour les opérateurs espagnols et à privilégier l'utilisation des terminaux français, et notamment le terminal de Fos, au détriment des terminaux espagnols et du MEDGAS.

En définitive, l'UPRIGAZ souhaite donc que ces différents éléments fassent l'objet au préalable d'études complémentaires avant toute évolution du système tarifaire actuel.

5. Etes-vous favorable aux autres évolutions de la structure tarifaire envisagées ?

Concernant la péréquation des tarifs aux points d'entrée terrestres, l'UPRIGAZ comprend le souci de la CRE et des gestionnaires de réseaux de transport d'établir une péréquation entre tous les points d'entrée terrestres. L'UPRIGAZ rappelle toutefois que les tarifs doivent refléter les coûts réels du service rendu par le transporteur, principe qui peut ne pas être totalement compatible avec une péréquation des termes d'entrée.

En ce qui concerne les règles applicables à l'interface avec les terminaux méthaniers, l'UPRIGAZ rappelle, d'une part, qu'elle est favorable à toute nouvelle infrastructure de nature à améliorer la fluidité des mouvements de gaz et donc à favoriser la concurrence au bénéfice des consommateurs. L'UPRIGAZ rappelle par ailleurs qu'il serait important que l'étude de réseau permette aux parties prenantes de disposer d'éléments quantifiés sur les investissements de cœur de réseau induits par le terminal. C'est au vu de ces éléments que les parties prenantes pourraient se prononcer utilement sur la question de savoir si les coûts doivent être en totalité ou en partie supportés par le promoteur du terminal ou mutualisés entre les utilisateurs des réseaux de transport de gaz. Mais en tout état de cause, et quel que soit le choix retenu, ce seront les consommateurs de gaz qui en supporteront in fine la charge. On voit bien donc que la problématique est différente entre les terminaux et les centrales électriques puisque pour ces dernières il s'agit de déterminer si les coûts qu'elles génèrent sont mis à la charge des consommateurs de gaz ou des producteurs d'électricité. Ce point que l'on ne saurait ici trancher, mériterait de faire l'objet d'une consultation des parties prenantes par la CRE.

6. Quelle est votre analyse du service de flexibilité infra-journalière proposé par GRTgaz ?

7. Etes-vous favorable à la répercussion des coûts supplémentaires liés à la flexibilité infra-journalière aux sites fortement modulés à travers un service spécifique ?

8. Que pensez-vous du seuil de 0,8 GWh de volume modulé journalier moyen proposé par GRTgaz pour l'application du service de flexibilité infra-journalière ?

9. Quelle est votre analyse du service de flexibilité infra-journalière envisagé par la CRE ?

10. Etes-vous favorable à la définition de deux services distincts, un service de flexibilité infra-journalière pour la programmation la veille pour le lendemain et un service pour les renominations en cours de journée ?

A titre liminaire, l'UPRIGAZ regrette que les parties prenantes ne disposent pas d'un modèle de simulation qui permette d'appréhender au cas par cas les conséquences de l'implantation d'une centrale électrique sur le réseau de transport afin de quantifier les coûts induits par chaque installation et de nourrir un débat sur leur imputation.

En ce qui concerne les services de flexibilité proposés par les opérateurs de transport aux gestionnaires de centrales, il apparaît nécessaire de faire en amont les analyses d'impact nécessaires et de préciser les conséquences sur le réseau du développement de l'implantation de centrales tout en reconnaissant qu'elles constituent un débouché important pour le gaz naturel. Les centrales représentent des investissements considérables et il serait difficilement acceptable pour leurs promoteurs de modifier, a posteriori, les règles sur la base desquelles de tels investissements ont d'ores et déjà été engagés.

Il convient d'approfondir les interactions entre les deux marchés gaz et électricité, en particulier sous l'angle des dispositifs réglementaires (NOME), en veillant à ne pas dégrader les positions du gaz naturel.

11. Que pensez-vous de la proposition de GRTgaz concernant l'évolution du système d'équilibrage sur son réseau de transport ?

12. Que pensez-vous de la position de TIGF concernant le système d'équilibrage sur son réseau de transport ?

Comme le rappelle la note technique de consultation de la CRE, l'ERGEG prévoit de lancer prochainement des travaux sur les évolutions des systèmes d'équilibrage en Europe.

Dans ce contexte, l'UPRIGAZ estime inutile de modifier les systèmes d'équilibrage actuels proposés par les gestionnaires de réseaux de transport, sachant que toute modification implique une adaptation significative des systèmes d'information et donc des coûts supportés, in fine, par le consommateur. D'autre part, ces systèmes d'information seraient provisoires et devraient être adaptés aux règles européennes qui devront normalement être arrêtées en 2011, voire 2012.

Par ailleurs, l'UPRIGAZ observe que les expéditeurs n'émettent pas de critiques à l'égard des règles d'équilibrage actuellement mises en œuvre.

13. Avez-vous d'autres remarques ou propositions ?

Non
