



UPRIGAZ

19 mars 2014

Réponse de l'UPRIGAZ à la Consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie sur la création d'une place de marché unique en France en 2018

À titre liminaire, l'UPRIGAZ fait observer qu'elle avait demandé dès 2009 en réponse à des consultations publiques de la CRE qu'un modèle de réseau soit établi sous l'égide des pouvoirs publics et du régulateur afin, dans différents scénarios d'approvisionnement, de déterminer avec une anticipation suffisante, les investissements de renforcement nécessaires pour assurer à la fois la sécurité d'approvisionnement et la fluidité nécessaire des mouvements de gaz. Dans l'esprit de l'UPRIGAZ ce modèle devait être conçu de façon transparente afin de pouvoir y associer l'ensemble des parties prenantes. Cette approche n'a pas été retenue.

Les congestions structurelles entre les zones Nord et Sud de GRTgaz ont été identifiées depuis plusieurs années.

L'UPRIGAZ se félicite des mesures techniques mises en œuvre au cours des derniers mois par la CRE et GRTgaz pour maximiser l'utilisation de la liaison Nord-Sud, et relève que ces mécanismes ont apporté une contribution substantielle aux problèmes soulevés par les gazo-intensifs.

L'UPRIGAZ observe toutefois que l'octroi de conditions particulières pour les consommateurs gazo-intensifs situés dans le Sud de la France vient aggraver la situation de congestion pour les autres clients de la zone, en réduisant le volume des capacités offertes aux enchères à l'interface Nord-Sud.

Elle observe enfin que selon les données publiées par la CRE dans son rapport sur la surveillance des marchés, les quantités livrées aux PEGs Sud et TIGF en day ahead en 2013 restent très marginales par rapport aux consommations. Or ce sont les variations de prix de ces quantités qui suscitent certaines alarmes de la part des gros consommateurs. Il convient donc de relativiser l'impact de ces alarmes.

Question 1 : Partagez-vous l'analyse de la CRE en ce qui concerne la méthodologie retenue dans l'étude Pöyry ?

L'UPRIGAZ partage le sentiment exprimé par la CRE selon lequel il n'est pas possible d'anticiper de façon certaine les évolutions des prix mondiaux sur une période aussi éloignée que la période de référence, 2018-2038. Très probablement aucun des scénarios retenus ne se réalisera, mais l'on observera une situation qui sera un mix des trois scénarios envisagés. Au-delà de ces considérations de bon sens, l'UPRIGAZ est dans l'incapacité d'émettre une opinion fondée sur les calculs de VAN.

Question 2 : Partagez-vous l'analyse de la CRE, en ce qui concerne les résultats quantitatifs et qualitatifs de l'étude Pöyry au niveau de la France ?

L'UPRIGAZ observe que l'option suggérée associant les projets conduits par GRTgaz et TIGF, Val de Saône et Gascogne/Midi est la moins coûteuse. Elle apporte des gains techniques indiscutables mais qui ne seraient guère différents dans les autres options et cette solution plus économique a recueilli l'accord des deux opérateurs de transport.

Ce qui paraît le plus important aujourd'hui est le délai de réalisation des ouvrages de décongestion, l'objectif de 2018 étant impératif même s'il apparaît difficile à tenir en raison des contraintes administratives. Il importe donc de ne pas différer plus longtemps les décisions d'investissements, sans attendre ni l'octroi éventuel de subventions européennes, ni un accord entre la France et l'Espagne pour la répartition des coûts du projet Val de Saône.

Question 3 : Partagez-vous l'analyse de la CRE, en ce qui concerne les résultats de l'étude Pöyry au niveau de l'Europe ?

La création d'un corridor Européen Nord-Sud fonctionnant dans les deux sens reste une priorité tant pour l'Union européenne que pour les acteurs français et espagnols. L'UPRIGAZ s'interroge sur la prise en compte dans les scénarios de l'étude Pöyry de la création demandée par l'Espagne d'une troisième interconnexion (MIDCAT). En tout état de cause tout ouvrage qui améliore la fluidité des mouvements de gaz participe à la création du grand marché interconnecté européen du gaz, mais doit être soumis à une évaluation coûts/bénéfice au regard de l'importance des investissements.

Question 4 : Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE ?

L'UPRIGAZ est favorable aux orientations envisagées par la CRE, et comme indiqué ci-dessus souhaite que tout soit mis en œuvre pour la réalisation la plus rapide possible des ouvrages. Dans cet esprit, la décision de TIGF de lancer le projet Gascogne/Midi ne devrait pas être subordonnée à l'octroi par la Commission européenne du statut de PCI dont la présente consultation ne précise pas les délais.

Question 5 : Etes-vous favorable à la fusion anticipée des zones Nord et Sud avant la mise en service des investissements de décongestion ?

L'UPRIGAZ n'est pas favorable à une fusion anticipée des zones Nord et Sud avant que ne soient réalisés les investissements de décongestion. Une telle fusion pourrait en effet accroître les besoins en GNL et donc entraîner des coûts supplémentaires par rapport au statu quo à deux zones Nord et sud.

Question 6 : Selon vous, une telle fusion doit-elle être fondée uniquement sur des achats de gaz dans le sud par les GRT ou doit-elle s'appuyer sur des obligations de flux de GNL ? Dans ce dernier cas, quel type d'obligation préconisez-vous ?

L'UPRIGAZ confirme son opposition à la fusion anticipée des zones, comme indiqué dans sa réponse à la question 5 ci-dessus. Elle formule donc ci-après sa réponse sur les mesures transitoires dont elle recommande la mise en œuvre, dans le dispositif à deux zones, en attendant la mise en service des investissements de renforcement des réseaux.

À titre liminaire, l'UPRIGAZ considère qu'un différentiel de prix entre les PEG Nord et Sud et TIGF reflétant la réalité de chacun des marchés n'est pas en soi une situation condamnable dès lors que la sécurité d'approvisionnement des consommateurs est garantie.

Cette sécurité d'approvisionnement passe par toute une série de mesures : contrôle par les pouvoirs publics des plans d'approvisionnement des fournisseurs, respect des obligations de stockage, réalité des engagements d'interruptibilité, faculté donnée aux GRT d'utiliser les capacités disponibles dans les stockages pour intervenir sur les places de marchés afin d'en améliorer la liquidité.

Ce n'est qu'en dernier ressort qu'il peut être envisagé de susciter des importations supplémentaires de GNL à Fos. Se posent alors trois questions : quel est ou quels sont les acteurs en charge de cette mission, et comment mutualiser les coûts supplémentaires engendrés par ces importations (différence entre le prix mondial du GNL dicté par les marchés asiatiques et la valorisation de ce gaz sur les PEG), et comment s'assurer que ces importations supplémentaires ne viennent se substituer à des cargaisons de GNL que les opérateurs de marché auraient de toute façon prévu d'importer ?

Contrairement à l'option envisagée par la CRE de contraindre les détenteurs de capacités de regazéification dans les terminaux de Fos ou de faire porter par les commercialisateurs, soit directement soit indirectement au travers d'un mécanisme de certificats de GNL, l'importation de GNL, l'UPRIGAZ estime que l'intervention des GRT est indispensable. Cette intervention pourrait entrer dans le cadre de leur mission d'équilibrage prévue par l'article L431-3 du Code de l'Energie. Toutefois, les membres de l'UPRIGAZ ne sont pas unanimement convaincus que cela soit possible et TIGF ne saurait souscrire à cette analyse.

L'importation de GNL ne constitue pas la seule option. Les GRT pourraient également envisager d'acheter du gaz à la frontière franco-espagnole par voie d'appel d'offres ou racheter des capacités à leurs actuels titulaires, sous réserve de compatibilité avec le droit européen. Les capacités disponibles et non encore commercialisées devraient être retirées des enchères trimestrielles à venir.

Aucune disposition légale ou contractuelle n'oblige ou ne pourrait obliger les détenteurs de capacités dans les terminaux à y amener des quantités supplémentaires. La seule obligation qui pourrait leur être imposée au titre du use it or lose it, consisterait à leur imposer de rétrocéder des capacités non utilisées dans les terminaux si nécessaire. Cela est loin d'en être le cas.

On ne peut pas davantage imposer aux fournisseurs d'importer du GNL.

Seuls les GRT pourraient agir, sous le contrôle du régulateur, pour procéder à des opérations d'importations ou tout au moins à des opérations de sécurisation des approvisionnements. Le surcoût qu'ils seraient conduits à supporter serait mutualisé dans les tarifs de transport. Cette mutualisation serait logique dans la mesure où ce surcoût constitue la contrepartie d'un différé des investissements et renforcements des réseaux dont les expéditeurs auraient déjà dû supporter la charge à travers les tarifs.

On pourrait également envisager, dans ces circonstances exceptionnelles, d'affecter les recettes supplémentaires par rapport au tarif régulé tiré des enchères de capacités à l'interface GRTgaz Nord GRTgaz Sud qui constituent une prime de congestion, à la couverture de ce surcoût.

Il nous paraît par ailleurs important que l'intervention du ou des GRT ne vienne pas constituer une "assurance tout risque" offerte à des consommateurs ou à des fournisseurs imprévoyants car assurés qu'en toute circonstance leur absence de couverture serait mutualisée sur l'ensemble des consommateurs et qu'ils pourraient s'approvisionner sur les PEG sud et TIGF au même prix que sur le PEG Nord. En outre, l'existence d'un différentiel entre le PEG Nord et les PEG sud et TIGF doit encourager les fournisseurs et les consommateurs à recourir aux stockages dont on peut penser qu'ils offrent encore dans le Sud des capacités disponibles. Encore faut-il que les conditions commerciales offertes par les stockeurs s'adaptent aux conditions de marché.

Question 7 : Etes-vous favorable à la commercialisation par GRTgaz de capacité Nord vers Sud supplémentaires jusqu'en 2018, sur la base d'outils contractuels ? Etes-vous favorable au mécanisme envisagé par la CRE ? Si non, quels seraient selon vous les outils les plus adéquats ?

L'UPRIGAZ est favorable à toutes les mesures techniques et contractuelles qui permettent de maximiser l'utilisation de capacités à l'interface et de mettre en œuvre les dispositions qu'elle propose dans sa réponse à la question 6 ci-dessus.

Question 8 : Etes-vous favorable à la mise en œuvre des outils envisagés par la CRE pour éviter l'apparition de la congestion Sud-est ?

L'UPRIGAZ souscrit à l'ensemble des mesures envisagées par la CRE pour éviter toute congestion Sud-est, à l'exception de l'interruption du service de rechargement de navires sur les terminaux. En effet, une telle mesure aurait pour conséquence de détourner des terminaux français de nombreuses cargaisons et d'accentuer le problème que l'on cherche à résoudre.

En effet, les surcapacités dans les terminaux méthaniers conduisent les gestionnaires de ces installations à se livrer une concurrence en Europe. Une telle interdiction de rechargement en France serait extrêmement pénalisante pour des terminaux déjà en difficulté.

Enfin, l'UPRIGAZ aurait souhaité que la CRE soit plus explicite dans sa consultation sur les problématiques de congestion Sud-est alors que la consultation porte par ailleurs presque exclusivement sur les problèmes de l'offre et de la demande dans un contexte de congestion Nord-Sud.

Question 9 : Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE ?

L'UPRIGAZ réitère sa position selon laquelle l'objectif que peut se donner la CRE comme les pouvoirs publics ne saurait être, tant que subsistent des congestions, d'ajuster les prix au PEG Sud et TIGF sur les prix au PEG Nord. Seul l'objectif d'assurer en toute circonstance la continuité de fourniture des consommateurs doit être poursuivi. Chercher au travers de mécanismes interventionnistes, souvent coûteux, à fixer les prix sur des places de marché va à l'encontre même d'un fonctionnement normal du marché avec des signaux de marché pertinents, et constitue une entorse aux directives européennes sur le marché intérieur du gaz naturel. Seules des circonstances exceptionnelles mettant en cause la sécurité d'approvisionnement pourraient justifier une intervention des GRT sous le contrôle du régulateur une fois épuisés tous les autres outils.

Question 10 : Avez-vous d'autres remarques ou propositions ? : Non