

DDC 2014-058

Pau le 21/03/2014

Objet de la note :

Contribution de TIGF à la consultation publique de la Commission de Régulation de l'Énergie relative à la création d'une place de marché unique en France en 2018

Cette contribution n'est pas confidentielle.

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

TIGF n'a pas de commentaires sur la méthodologie retenue dans l'étude Pöry ayant été un acteur actif dans sa mise en place et sa réalisation.

TIGF souhaite souligner que l'estimation budgétaire du projet Gascogne-Midi, présenté dans la consultation comme étant égal à 120 M€₂₀₁₄ est en réalité de 140 M€₂₀₁₄. C'est donc bien l'estimation présentée en section 3.3 du rapport de l'étude conjointe GRT-gaz – TIGF qui est correcte. Celle-ci sera précisée suite aux études conceptuelles qui seront finalisées en fin d'année.

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

Capacités Sud → Nord

TIGF ne partage pas l'opinion selon laquelle le schéma d'investissement Val de Saône + Gascogne Midi ne crée pas de capacité dans le sens Sud → Nord (section II-1-b-i). En effet, aux bornes du réseau de TIGF les nouvelles capacités de sortie créées au point d'interconnexion Cruzy peuvent être utilisées pour

transiter aussi bien des flux Nord-Sud depuis la liaison N/S de GRTgaz via l'Artère de Guyenne que des flux Sud-Nord depuis l'Espagne via le LACAL, l'Artère de l'Adour et/ou la future Artère MIDCAT.

De plus, même si cela n'est pas leur objectif premier, les nouvelles infrastructures envisagées sur le réseau de TIGF (canalisation Lussagnet-Barran + compression additionnelle à Barbaira) permettront un flux Est→Ouest plus important en direction de Lussagnet. En conséquence, leur réalisation permettra une évacuation vers le nord via Castillon de volumes de gaz plus importants arrivant aux terminaux de Fos.

Congestions résiduelles

TIGF souhaite rappeler que l'étude Pöyry n'a pas explicitement abordé la problématique des congestions résiduelles en zone Grand Sud après réalisation des différents schémas d'investissement. Ainsi, tel qu'il a été souligné dans l'étude conjointe complémentaire GRTgaz-TIGF et lors de l'audition du 8 janvier 2014, une congestion significative existe en été en direction de la zone TIGF qui ne permet pas de garantir de manière systématique des flux couvrant consommation, exports vers l'Espagne et remplissage des stockages. Cette congestion pourrait donc avoir un impact important sur la sécurité d'approvisionnement en cas d'hiver froid.

Une étude de réseau, aux mailles Grand Sud et France, menée conjointement par les deux GRT permettrait de déterminer la manière optimale de lever ces congestions. TIGF rappelle qu'il a proposé cette étude aux pouvoirs publics depuis 2009.

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 réalisation du schéma d'investissement Val de Saône + Gascogne-Midi participe au développement du corridor Nord-Sud au niveau de l'Europe de l'Ouest de la même manière que l'aurait fait le schéma d'investissement Val de Saône + Eridan. Il forme en effet une alternative économique pour développer de nouvelles capacités de fluidité entre le Nord et le Sud de la France et comme l'étude Pöyry l'a montré favoriser l'intégration de la péninsule Ibérique au reste de l'Europe.

Compte tenu de l'apport de fluidité du projet Gascogne-Midi, ce projet devrait être traité de manière similaire aux projets apportant de la fluidité mentionnés dans l'ATRT5.

L'intégration du schéma d'investissement Val de Saône + Gascogne-Midi à la maille européenne et les évolutions à envisager sur le moyen et long terme restent à évaluer dans le cadre d'une étude conjointe que devraient mener les deux GRTs.

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

TIGF est favorable aux orientations envisagées par la CRE. Le schéma d'investissement Val de Saône + Gascogne Midi est un excellent compromis technico-économique qui a pu être défini grâce à un travail de collaboration efficace entre les deux GRTs.

En ce qui concerne le passage au statut de PCI du projet Gascogne-Midi, celui-ci nécessite l'inscription du projet dans le TYNDP 2015 de l'ENTSOG. Cette inscription pourrait se faire entre mi-juin et mi-septembre de cette année. Dans un second temps, une PS-CBA (project specific cost-benefit analysis) devrait être réalisée entre Février et Septembre 2015. L'attribution du statut de PCI se ferait en Septembre 2015 au plus tôt.

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

La fusion anticipée des zones Nord et Sud de GRTgaz s'inscrivait dans le cadre de l'étude menée par le cabinet KEMA en 2011.

Cette fusion anticipée est incompatible avec le calendrier de création du PEG commun Grand Sud, au 1^{er} avril 2015, dont la mise en place est actuellement à l'étude entre TIGF et GRTgaz.

Par ailleurs TIGF rappelle que l'objectif 2018 est la création d'une place de marché gaz unique en France, comme indiqué dans l'intitulé de la Consultation Publique, et non une fusion des zones d'équilibrage.

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

TIGF s'inscrit de manière volontariste dans la recherche de solutions pour limiter l'écart de prix Nord-Sud et donc dans la recherche de solutions transitoires. Ceci s'est récemment traduit par une optimisation des flux aux interfaces avec GRTgaz, optimisation présentée dans le cadre d'un communiqué de presse et dont l'exemplarité a été soulignée par la CRE. L'étude d'autres options d'optimisation de l'utilisation des réseaux sont en cours.

Cependant, TIGF souhaite souligner que la résolution du problème de différence des prix entre les zones Nord et Sud passe par un effort collectif où chacun doit apporter une expertise liée à son cœur de métier. En ce sens, confier aux gestionnaires de réseaux la responsabilité d'acheter et d'importer du gaz en France nous semble aller à l'encontre de ce principe. Au-delà des problèmes juridiques et contractuels qu'une telle proposition impliquerait, les GRTs ne pourraient assurer cette prestation pour un coût inférieur à celui qu'obtiendraient des expéditeurs rompus à ce genre d'exercice et dont c'est le métier.

De plus, une obligation de flux de GNL ne permettrait pas à l'ensemble des expéditeurs de se positionner. Cette mesure irait donc à l'encontre des principes d'ouverture et de libéralisation du marché, au détriment du consommateur final.

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

Le mécanisme envisagé apporte à nouveau une réponse réglementaire, portée par les GRTs, à une problématique de marché. Dans un contexte de libéralisation du marché, il ne nous semble pas opportun de demander aux GRTs, dont ce n'est pas le métier, d'intervenir pour réguler la formation du prix du gaz.

Néanmoins, TIGF partage l'analyse de la CRE et, au même titre que les actions menées cet hiver, contribuera de son mieux à la recherche de solutions optimales pour le système gazier français.

La mise en place du dispositif tel qu'il est présenté soulève quelques interrogations :

- Pour nous permettre de nous positionner, le traitement tarifaire doit être clairement explicité
- Les coûts envisagés sur la période 2014-2018 sont comparables aux investissements d'infrastructures Gascogne-Midi + Val de Saône. On ne saurait donc envisager cette solution sur une longue durée.

Une contribution complémentaire pourrait être apportée par les stockages. La flexibilité ainsi disponible contribuerait à résorber des situations de tension sur le marché et permettrait de minimiser les coûts engendrés par la commercialisation de capacités Nord vers Sud supplémentaires. Cette piste nécessite toutefois une étude plus approfondie afin d'en mesurer les éventuels bénéfices.

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 ?

En préliminaire, TIGF souhaite souligner que la congestion Sud-Est n'est pas la seule congestion affectant le Sud de la France. La congestion été affectant la zone TIGF, mentionnée dans la réponse à la question 2 impacte tout autant la zone Sud en mettant par ailleurs en péril le remplissage des stockages de TIGF et donc la sécurité d'approvisionnement.

En ce qui concerne les solutions à mettre en œuvre pour réduire la congestion Sud-Est, TIGF souhaite rappeler qu'un recours à ses stockages est également possible. En effet le réseau permet, dans sa configuration actuelle un flux rebours limité (30 GWh/j) au point d'interconnexion Cruzy. Des volumes stockés à Lussagnet pourraient donc être transités vers la zone Sud-Est en cas de congestion.

Par ailleurs, nous ne voyons pas comment la proposition faite de passer en interruptible des capacités fermes invendues en direction de l'Espagne pourrait aider à résoudre la congestion Sud-Est. En effet des flux réduits en direction de l'Espagne ne participeraient en aucun cas à augmenter des capacités Nord→Sud sur une artère du Rhône saturée. De plus, cette proposition est maintenant obsolète pour la période démarrant le 1^{er} octobre 2014 après la vente le 3 mars 2014 aux enchères sur PRISMA de toutes les capacités Nord-Sud proposées au marché au point PIRINEOS.

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

Voir réponses précédentes

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

En conclusion TIGF rappelle que :

- Des optimisations sur le fonctionnement des réseaux sont encore possibles
- Un recours aux stockages pourrait constituer une solution complémentaire pour apporter de manière ponctuelle de la modulation sur les réseaux et faire ainsi diminuer le coût d'un recours à des mécanismes de Flow Commitment.