



Immeuble BORA - 6 rue Raoul Nordling
92277 Bois-Colombes Cedex - France

www.grtgaz.com

Réponse de GRTgaz à la consultation publique de la CRE sur l'évolution des places de marché de gaz en France

Juin 2012

GRTgaz a remis à la CRE une contribution, publiée sur son site internet, qui aborde largement la plupart des questions posées.

Q1. Jugez-vous souhaitable de poursuivre la consolidation des PEGs ? Pensez-vous que le maintien de la structure actuelle des PEGs est une option envisageable ?

L'accroissement de la taille des zones entrée-sortie est une piste clairement identifiée par les régulateurs européens dans le Gas Target Model pour favoriser l'intégration des marchés du gaz en Europe.

L'élargissement d'une zone entrée-sortie facilite en effet l'ouverture du marché, en simplifiant l'offre de transport pour les expéditeurs, en éliminant les risques et les coûts de transaction liés aux capacités de liaison ou d'interconnexion et en permettant une péréquation du coût d'accès aux consommateurs sur un périmètre plus grand.

De plus, au sein d'une zone entrée-sortie élargie, la liquidité du marché de gros est accrue, plus de volumes et de transactions étant concentrés sur un seul point. L'attractivité de la zone se trouve ainsi renforcée pour les acteurs de marché.

Enfin si la nouvelle zone ainsi créée intègre de nouvelles capacités d'entrées ou de sorties, l'opération se traduit par un potentiel d'arbitrage accru et un accès facilité à un gaz plus compétitif.

Aussi GRTgaz est favorable à la poursuite de la consolidation des PEGs qui renforcera l'attractivité du marché français.

Q2. Etes-vous favorable à l'harmonisation des procédures et des systèmes d'information de GRTgaz et TIGF liés à ces évolutions ? Pensez-vous souhaitable que les deux GRT français adhèrent à la plate-forme commune de commercialisation des capacités annoncée en avril 2012 ?

GRTgaz adhère à la plate-forme commune de commercialisation des capacités dont il est l'un des membres fondateurs.

Q3. Que pensez-vous des conclusions de l'étude KEMA ? Partagez-vous l'analyse de la CRE ?

L'étude KEMA a montré la persistance de contraintes physiques importantes entre les zones Nord et Sud de GRTgaz. De ce fait, une fusion sur la base de mécanismes contractuels ne permet pas de faciliter l'accès à un gaz plus compétitif.

Selon les scénarios de prix étudiés, ces contraintes se matérialisent par des congestions dont l'ampleur et la fréquence sont très variables. La congestion majeure est rencontrée en été dans le sens Nord vers Sud, lorsque le prix du gaz naturel liquéfié est plus élevé que celui du gaz gazeux.

Dans sa contribution, GRTgaz a mené une analyse des risques associés à une fusion par des mécanismes contractuels, qui l'a conduit à conclure :

- Que selon le scénario de prix d'approvisionnement le sens des congestions, leur fréquence et leur ampleur diffèrent fortement. Les contrats à mettre en place pour gérer ces différents risques de congestion apparaissent nombreux et complexes ;
- Qu'il existe des coûts associés à ce mode de fusion quelque soit le scénario de prix d'approvisionnement ;
- Que le coût le plus élevé, qui apparaît dans le cas d'un scénario de prix d'approvisionnement correspondant à un prix GNL cher, est susceptible de dépasser le cas haut retenu par KEMA de 170 M€/an pour atteindre 300 voir potentiellement 500 M€/an ;
- Qu'il existe par ailleurs, dans ce scénario de prix d'approvisionnement, au vue de l'ampleur et de la nature structurelle de la congestion, un risque de contrepartie pouvant conduire à dégrader la qualité des capacités entrées/sorties proposées.

Le cas échéant, il conviendra de mettre en place les dispositions aptes à assurer la continuité d'acheminement et d'adapter le cadre tarifaire pour tenir compte de l'ensemble de ces risques.

Q4. Dans le contexte actuel, jugez-vous pertinent d'engager des investissements d'une telle ampleur au regard des bénéfices attendus ?

L'étude menée par GRTgaz en 2009 a identifié que la fusion des zones GRTgaz Nord et Sud en recourant uniquement à des solutions de renforcement du réseau nécessitait le développement complet du corridor Nord/Sud, de Cuvilly et Laneuvelotte à Fos.

Le développement complet du corridor Nord/Sud permet de supprimer la quasi-totalité des risques de congestion physique liés à la fusion des zones GRTgaz Nord et Sud. La réalisation des ouvrages concernés s'accompagne d'un accroissement très significatif des capacités de transport au sein du réseau de GRTgaz et de nouvelles capacités d'arbitrage proposées à l'ensemble des acteurs de marché présents au Nord comme au Sud. Outre son apport en terme de fusion des zones GRTgaz Nord et Sud, la réalisation de ces ouvrages contribue très significativement au développement de nouvelles capacités d'entrée et de sortie, ainsi qu'au développement de nouvelles capacités de flexibilité intra-journalière.

Il appartient aux acteurs de marché de se prononcer sur la pertinence de ces investissements au regard des bénéfices attendus.

Q5. Quel jugement portez-vous sur la solution proposée par GRTgaz associant investissements et mécanismes contractuels ?

Le doublement de l'artère de Bourgogne est l'investissement additionnel ayant l'effet le plus fort en terme de soulagement des congestions sensibles identifiées par KEMA.

L'analyse menée par GRTgaz dans la contribution remise à la CRE a montré que cet ouvrage permet de réduire fortement le volume des congestions quelque soit le scénario de prix d'approvisionnement, mais également de supprimer le caractère structurel de la congestion Nord vers Sud. Cette solution, parce qu'elle limite l'ampleur et la fréquence des congestions, permet de limiter fortement les risques de coûts élevés et d'absence de contrepartie physique identifiés dans le cas d'une fusion sur la base uniquement de mécanismes contractuels.

Q6. Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la création d'un PEG commun GRTgaz Sud – TIGF ?

L'étude menée en commun par TIGF et GRTgaz en 2010 a conclu à l'absence de congestion physique structurelle entre les zones GRTgaz Sud et TIGF.

Q7. Pensez-vous que le couplage de marché puisse constituer une alternative à la création d'un PEG unique GRTgaz Nord et Sud ? Pensez-vous que le couplage de marché puisse constituer une solution alternative à la création d'un PEG unique GRTgaz Sud et TIGF ou une première étape avant ce PEG commun ? Dans cette hypothèse, comment traiter la coexistence éventuelle d'un prix nul pour la capacité court terme avec le prix actuel de la capacité ferme réservée à long terme à l'interface GRTgaz Sud-TIGF ?

Le retour d'expérience sur le couplage de marché PEG Nord / PEG Sud, en œuvre depuis le 1^{er} juillet 2011, a permis de constater qu'il représentait une avancée significative pour le marché de gros de la zone Sud : il a contribué à développer la liquidité spot du PEG Sud, en l'ancrant sur celle du PEG Nord, et a également permis de faire converger les références de prix des PEGs Nord et Sud, dès lors que la liaison Nord-Sud n'était pas congestionnée.

Mais le couplage ne constitue pas en soi un outil de fusion des zones. En effet, il ne crée pas de capacités nouvelles, et ne permet donc pas de lever la congestion Nord-Sud, qui lorsqu'elle s'avère, se traduit par un renchérissement du différentiel de prix entre PEGs Nord et Sud. Enfin, s'agissant d'un mécanisme day-ahead, il peut contribuer aux stratégies d'arbitrage court terme des expéditeurs, mais ne permet pas la formation d'une courbe forward au sud souvent nécessaire à l'alimentation des clients finals du sud.

Un couplage de marché GRTgaz Sud – TIGF apporterait le même type de bénéfices au PEG TIGF vis-à-vis du PEG Sud, mais rencontrerait également les mêmes limites. Par ailleurs, la mise en place d'un tel couplage doit se faire au travers de la Bourse Powernext et impliquera donc de disposer auprès de l'opérateur de Bourse des outils et produits de marché nécessaires.

Q8. Partagez-vous l'analyse comparée de la CRE des différents options envisageables ?

Concernant la création d'un PEG GRTgaz unique sur la base d'outils contractuels, GRTgaz rappelle que l'étude menée par KEMA a estimé les congestions une fois les ouvrages Eridan et Arc de Dierrey mis en service, soit à partir de fin 2106. En l'absence de ces deux ouvrages, la Concertation Gaz avait conclu en 2009 à l'impossibilité technique de fusionner les zones. En avril 2015 ces deux ouvrages ne seront pas encore en service ; la faisabilité et le coût, le cas échéant, d'une fusion à cette date restent à évaluer.

Q9. Partagez-vous l'analyse de la CRE ? Pensez-vous que le maintien du PEG TIGF soit envisageable à long terme ? Pensez-vous que le rapprochement du PEG TIGF avec le marché espagnol soit une option réalisable à court ou moyen terme ?

Q10. Partagez-vous l'analyse de la CRE sur les options cibles envisageables ? Laquelle des trois cibles a votre préférence ?

GRTgaz partage l'analyse de la CRE sur la trois options cibles envisageables. Il appartient au marché de se prononcer sur la cible à privilégier.

Q11. Partagez-vous l'analyse de la CRE sur la nécessité d'une évolution rapide de la structure de marché ? Pensez-vous nécessaire que les premières évolutions interviennent au plus tard en 2015 ?

Q12. Etes-vous d'accord avec l'analyse de la CRE sur les évolutions possibles au 1^{er} avril 2015 ? Laquelle des deux options a votre préférence ? Dans le cas du PEG GRTgaz unique, faudrait-il décider simultanément de la mise en place d'un couplage de marché entre GRTgaz Sud et TIGF ? Dans le cas d'un PEG commun GRTgaz Sud – TIGF, faudrait-il lancer simultanément les études pour le doublement de l'artère de Bourgogne ?

Concernant les questions 11 et 12, GRTgaz a indiqué à la question 8 qu'en ce qui concerne la création d'un PEG GRTgaz unique, les mises en service d'Eridan et de l'Arc de Dierrey, qui ont un effet significatif en terme de soulagement des congestions physiques existant sur le réseau, n'interviendront que postérieurement au 1^{er} avril 2015.

Le doublement de l'artère de Bourgogne est l'investissement additionnel ayant l'effet le plus fort en terme de soulagement des congestions sensibles identifiées par KEMA. Les études et concertation public qui restent à mener sur ce projet ne sont pas de nature à mettre véritablement en cause la faisabilité de l'ouvrage. Les coûts et délais peuvent en revanche être revus à l'issue de ces étapes, de façon cependant marginale au regard des incertitudes pesant sur les autres solutions.

Q13. Avez-vous d'autres remarques à formuler ?