

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

Q1. Jugez-vous souhaitable de poursuivre la consolidation des PEGs ?

Storengy soutient le principe d'une consolidation des PEGs, pour autant que la compétitivité du gaz naturel, énergie qui est en compétition avec les autres sources d'énergie, ne soit pas compromise par la mise en œuvre de solutions conduisant à des surinvestissements dans les infrastructures de transport. Cette consolidation doit donc démontrer que les bénéfices engendrés sont supérieurs aux coûts supportés par les consommateurs de gaz en France, afin de ne pas altérer la compétitivité du gaz.

Par ailleurs, le retour d'expérience européen récent a démontré qu'une fusion de zones mise en œuvre artificiellement et trop rapidement pouvait avoir des effets négatifs, à court et moyen terme, sur le fonctionnement efficace du marché, et in fine, sur la sécurité d'approvisionnement du marché considéré.

Enfin, Storengy souhaite rappeler en particulier les points suivants :

- l'accessibilité physique aux PITS est un point qui doit être amélioré. Le cas de l'accès aux PITS Nord et Sud Atlantique, en particulier, est clairement problématique depuis la création de la grande zone GRTgaz Nord en 2009. En effet, ce n'est pas moins de 50% et 40% respectivement de la capacité d'acheminement à l'injection depuis ces PITS qui est interruptible, le reste étant proposé sur une base ferme dite « climatique » (ce qui signifie que cette part ferme peut encore être réduite jour par jour par l'opérateur de transport, sous conditions). Cette situation limite le remplissage des sites de Chémery, Céré-la-Ronde et Soings-en-Sologne (qui représentent près de 40% des capacités de stockage en France) ; elle fragilise bien évidemment la sécurité d'approvisionnement et le bon fonctionnement du système gazier français. Les conditions d'accès à ces PITS doivent être améliorées en priorité.
- Par ailleurs, la localisation géographique des PITS doit être préservée dans le cadre de la consolidation des PEGs, afin de que l'offre stockage puisse répondre efficacement à des mécanismes de marché anti-congestions de type appels de flux localisés. A titre d'exemple, c'est bien sur des mécanismes de marché et une localisation des sites de stockages en des points du réseau que fonctionnent le marché britannique et le réseau de National Grid.

Pensez-vous que le maintien de la structure actuelle des PEGs est une option envisageable ?

Si la consolidation des PEGs amène une dégradation de la compétitivité du gaz, liée à des surinvestissements en matière d'infrastructures de transport, qui pèsent in fine dans la facture de tous les consommateurs, Storengy estime alors que le maintien de la structure actuelle des PEGs pourrait être une option envisageable.

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

Storengy n'a pas d'avis sur cette question.

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

Storengy partage les conclusions de l'étude KEMA recommandant d'utiliser en priorité le mécanismes de marché. Les mécanismes contractuels de marché proposés par Kema permettent de mettre en œuvre une fusion contractuelle dès 2015, pour un montant d'une ampleur de 80M€ à un maximum de 170 M€ selon KEMA (500 M€ selon GRTgaz). Nous pensons que ce montant est potentiellement très variable chaque année, mais bien inférieur aux montants en jeu dans le cas des solutions à base d'investissements massifs. Nous pensons aussi que le recours rapide aux mécanismes de marché permettra de dégager des signaux de prix et évaluer la nécessité ou non des investissements.

Storengy ne partage pas l'hypothèse de KEMA sur le modèle d'utilisation des stockages à retenir pour lever les congestions : comme le dit KEMA, les stockages peuvent bien contribuer à lever des congestions ponctuelles mais cette contribution doit être visible pour tous les acteurs du marché et être réalisée par le biais d'appels de flux localisés et non de façon non transparente par le biais d'accords opérationnels entre opérateurs de transport et de stockage.

Enfin, contrairement à l'analyse de la CRE, nous sommes opposés à la mise en place de mécanismes pour s'assurer que les stockages du sud sont suffisamment remplis. Les mécanismes mis en œuvre ne doivent pas interférer avec la commercialisation des capacités de stockage de Storengy. Les clients de Storengy doivent être en mesure de souscrire librement des capacités de stockage où ils le souhaitent.

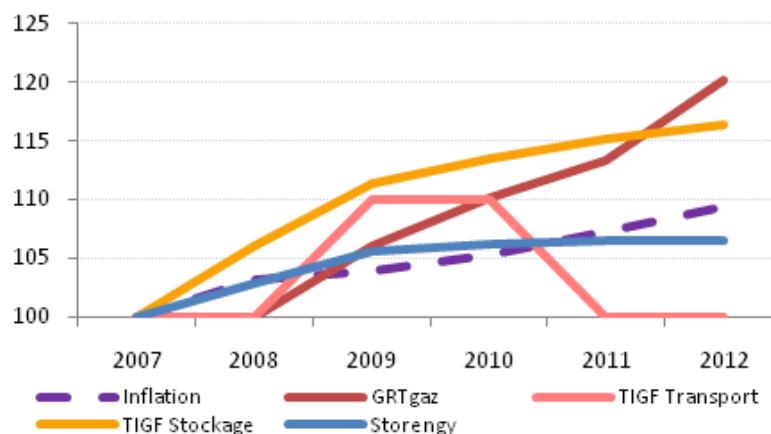
Q4. Dans le contexte actuel, jugez-vous pertinent d'engager des investissements d'une telle ampleur au regard des bénéfices attendus ?

Après les décisions sur les projets Arc de Dierrey et Eridan, les tarifs de transport sont significativement à la hausse. La proposition d'engager de nouveaux investissements entrainera une hausse supplémentaire dans un contexte de marché difficile.

D'un point de vue économique il est contestable d'investir fortement dans des capacités de transport alors que la demande gazière n'augmente pas.

Dans ce contexte, Storengy est attentif à la préservation de la compétitivité du gaz sur le marché énergétique français et considère que l'investissement de 1800 M€ envisagé, soit environ 30% de la valeur de la BAR de GRTgaz, est beaucoup trop important par rapport à l'objectif poursuivi.

Pour mémoire, le graphe suivant présente l'évolution des prix d'accès aux infrastructures gazières (base 100 pour l'année 2007).



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

Storengy retient que les études de GRTgaz sont préliminaires et qu'il apparaît encore précoce de juger la solution proposée par GRTgaz sur ces seules bases. Storengy demande à ce que des études plus précises soient menées et communiquées au marché afin que la décision puisse être prise sur des éléments tangibles. Cette étude devra également être présentée en Concertation gaz.

Même si cette solution est moins coûteuse que celle proposée précédemment, cet investissement reste encore très élevé en face de bénéfices incertains, pouvant encore potentiellement pénaliser la compétitivité du gaz en France.

Storengy trouve souhaitable, avant une telle décision d'investissement sur les réseaux de transport, de mettre en place des mécanismes de marché, de type engagements de flux

localisés, afin de dégager des signaux de prix, et d'en tirer le retour d'expérience correspondant.

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

Storengy est favorable sur le principe à un PEG commun GRTgaz Sud – TIGF. Deux conditions doivent accompagner la création de ce PEG commun :

- la localisation géographique des PITS (Sud-Ouest, Sud Atlantique, Sud-Est) doit être préservée afin que l'offre stockage puisse répondre efficacement à des mécanismes de marché anti-congestions de type appels de flux localisés.
- Les règles d'interface aux PITS doivent être non discriminatoires entre les stockages, notamment sur la question du caractère ferme des capacités d'acheminement depuis/vers les PITS.

Q7. Pensez-vous que le couplage de marché puisse constituer une alternative à la création d'un PEG unique GRTgaz Nord et Sud ?

Le couplage de marché est un instrument qui peut contribuer au rapprochement des deux places de marché.

Accompagné d'autres instruments de marché de type appels de flux localisés, il constitue une option préférable à une politique de surinvestissements dans les infrastructures de transport qui dégraderait fortement la compétitivité du gaz.

Pensez-vous que le couplage de marché puisse constituer une alternative à la création d'un PEG commun GRTgaz Sud et TIGF ou une première étape avant ce PEG commun ?

Etant donné l'absence de congestion entre les deux zones TIGF et GRTgaz Sud, il apparaît préférable de créer directement un PEG commun entre ces deux zones.

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 ?

Storengy n'a pas d'avis sur cette question.

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

Comme déjà précédemment indiqué dans nos réponses, Storengy souhaite préserver la compétitivité du gaz sur le marché énergétique français, en évitant tout surinvestissement en matière d'infrastructures de transport, et prône ainsi une optimisation du système en retenant la solution avec le meilleur rapport bénéfices vs. coûts.

Par ailleurs, Storengy rappelle que le travail d'analyse fine des solutions proposées n'est pas abouti et qu'aucune décision ne peut être prise en l'état de façon raisonnable.

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 ?

Il semble à Storengy que le rapprochement du PEG TIGF avec le marché espagnol n'est pas souhaitable.

Q10. Partagez-vous l'analyse de la CRE sur les options cibles envisageables ?

Storengy prend note de l'analyse de la CRE mais rappelle que l'accessibilité physique aux PITS est un aspect fondamental de toute option cible. En particulier, le cas de l'accès aux PITS Nord et Sud Atlantique est clairement problématique depuis la création de la grande zone GRTgaz Nord en 2009. En effet, ce n'est pas moins de 50% et 40% respectivement de la capacité d'acheminement à l'injection depuis ces PITS qui est interruptible, le reste étant proposé sur une base ferme dite « climatique » (ce qui signifie que cette part ferme peut encore être réduite jour par jour par les opérateurs de transport, sous conditions). Cette situation limite le remplissage des sites de Chémery, Céré-la-Ronde et Soings-en-Sologne (qui représentent près de 40% des capacités de stockage en France) ; elle fragilise bien évidemment la sécurité d'approvisionnement et le bon fonctionnement du système gazier français. Les conditions d'accès à ces PITS doivent être améliorées en priorité.

Comme déjà précédemment indiqué, Storengy estime également que le travail d'analyse doit encore être finalisé avant d'envisager une décision définitive sur les options cibles envisageables.

Laquelle des trois cibles a votre préférence ?

En principe, Storengy considère qu'un PEG France est la meilleure cible, pour autant que le rapport coût vs. bénéfice est favorable par rapport aux autres solutions et que la compétitivité du gaz naturel n'est pas dégradée par l'excès d'investissements dans les infrastructures de transport.

Toutefois, selon Storengy, les aspects économiques de la situation actuelle favorisent une cible basée sur la création d'un PEG commun GRTgaz Sud/TIGF d'une part et d'un PEG GRTgaz Nord d'autre part.

Q11. Partagez-vous l'analyse de la CRE sur la nécessité d'une évolution rapide de la structure du marché ?

Les décisions liées à la structuration des PEGs ne doivent pas être prises dans l'urgence mais se baser en priorité sur une faisabilité détaillée, en gardant pour objectif une optimisation du système pour préserver la compétitivité du gaz en France.

Pensez-vous nécessaire que les premières évolutions interviennent au plus tard en 2015 ?

Storengy n'estime pas forcément nécessaire que les premières évolutions interviennent en 2015. Dans le cas du PEG GRTgaz unique, Storengy estime plus opportun de démarrer des mécanismes contractuels de marché en 2016 afin d'en limiter le montant. En effet, l'étude KEMA est basée sur les investissements déjà décidés, et cette situation est celle de 2016. Faire intervenir les premières évolutions en 2015 expose à des coûts inconnus la première année et donc potentiellement bien supérieurs à ce qui est envisagé par la suite.

Q12. Etes-vous d'accord avec l'analyse de la CRE sur les évolutions possibles au 1er avril 2015. Laquelle des deux options à votre préférence ?

A ce stade, Storengy comprend que pour la CRE deux options sont envisageables opérationnellement en avril 2015 :

- la création d'un PEG unique GRTgaz basée sur des mécanismes contractuels de marché, même si GRTgaz retient la date d'avril 2016 comme plus pertinente ;
- la création d'un PEG commun GRTgaz sud/TIGF.

Dans cette hypothèse, pour Storengy, la création d'un PEG commun GRTgaz sud/TIGF est préférable.

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 GRTgaz unique basé sur des mécanismes de marché, un PEG commun GRTgaz - TIGF pourrait être envisagé, voire un couplage de marché si un PEG commun n'est pas possible.

Dans le cas du PEG commun GRTgaz Sud - TIGF, faudrait-il lancer simultanément les études pour le doublement de l'artère de Bourgogne ?

Dans le cas d'un PEG commun GRTgaz Sud-TIGF, Storengy préfère commencer par mettre en place des mécanismes contractuels de marché entre les PEGs GRTgaz Nord et Sud, puis analyser ces mécanismes contractuels en terme de coût et d'efficacité sur le marché. Après ce retour d'expérience sur au moins deux années pleines, le système pourra choisir si une création d'un PEG GRTgaz unique sur la réalisation d'investissement est opportune ou non. Ainsi, GRTgaz aura une période suffisante pour mener des études préliminaires et des débats publics pour la réalisation d'éventuels investissements.

Q13. Avez-vous d'autres remarques à formuler ?1/ Conditions d'accès aux PITS Nord et Sud Atlantique

Avant de traiter la création d'un PEG unique, Storengy souligne les difficultés rencontrées sur les conditions d'acheminement vers/depuis les Points d'Interconnexion Transport Stockage Nord Atlantique et Sud Atlantique qui ne sont pas satisfaisantes depuis la création de la zone Nord H actuelle du réseau de GRTgaz, le 1er janvier 2009.

En effet, aucune capacité n'y est garantie de façon ferme par GRTgaz. Ce n'est pas moins de 50% et 40% respectivement de la capacité d'acheminement à l'injection depuis ces PITS qui est interruptible, le reste étant proposé sur une base de ferme dit « climatique » (ce qui signifie que cette part ferme peut encore être réduite jour par jour par l'opérateur de transport, sous conditions). Le problème existe également, dans une moindre mesure, au soutirage.

Ainsi, par exemple, au cours du mois d'avril 2012, la capacité journalière moyenne d'acheminement constatée au PITS Nord Atlantique n'a été que de 126 GWh/jour :

- soit 64% de la capacité souscrite (197 GWh/j) ;
- ou encore 35% seulement de la capacité maximale (355 GWh/j), ce qui aurait été extrêmement problématique pour le remplissage des stockages si la totalité du groupement Sédiane Littoral avait été souscrit.

Sur la même période, la capacité d'acheminement ferme climatique n'a été disponible qu'à 68%.

L'attractivité des offres de stockage de Storengy assises sur les sites de Chémery, Céré-la-Ronde et Soings-en-Sologne est ainsi limitée et le remplissage de ces sites, qui représentent près de 40% des capacités de stockage en France est réduit. A titre d'illustration, le tableau suivant montre que les produits de stockage adossés aux sites de stockage connectés aux PITS Nord et Sud Atlantique concentrent l'essentiel des capacités laissées disponibles depuis 3 ans :

	2010/2011 Au 01/11/2010	2011/2012 Au 01/11/2011	2012/2013 Au 01/06/2012
Part des PITS Nord et Sud Atlantique dans les capacités de stockage laissées disponibles	79%	100%	52%

Cette situation fragilise la sécurité d'approvisionnement et le bon fonctionnement du système gazier. Toute poursuite de cette tendance, sans précaution, ne ferait qu'aggraver la situation alors même que l'équilibre du système français est très tendu, comme l'a montré l'épisode froid de février dernier qui était pourtant encore loin des risques 2% ou même 5%.

Storengy souhaite donc que la CRE se saisisse de ce dossier afin de favoriser tous les travaux permettant de résoudre ce problème. Une révision de la structure du marché français doit être l'occasion de rééquilibrer le calcul des capacités sur le réseau de transport, de façon à traiter équitablement l'accès aux capacités aux PITS par rapport aux PIR et PITTM. Storengy est prêt à participer à des travaux sur ce sujet.

Plus généralement, une plus grande transparence sur les conditions d'utilisation du réseau doit être mise en œuvre afin de faire mieux connaître aux expéditeurs les hypothèses associées aux dimensionnements des capacités d'acheminement aux différents points d'entrée/sortie. Par exemple : quelles sont les conséquences sur le caractère « ferme » des capacités d'une modification dans l'approvisionnement aux deux terminaux méthaniers de Montoir et Fos ?

2/ Définition de l'offre commerciale

Lors des ateliers en vue de la consultation de la CRE, il a été abordé une « redéfinition éventuelle de l'offre commerciale de Storengy, de façon coordonnée avec la restructuration des PEGs (comme en 2009 pour la création du PEG Nord) ».

Storengy rappelle que la définition de l'offre commerciale des stockeurs est de leur seule responsabilité. Il existe aujourd'hui plusieurs groupements de stockage dans chaque zone d'équilibrage pour refléter à la fois les caractéristiques de ces stockages et leur localisation géographique. Ces deux éléments sont en effet indispensables si l'on ne veut pas réduire drastiquement les capacités fermes de stockage offertes au marché et ainsi à la fois menacer la sécurité d'approvisionnement et réduire la flexibilité dont il dispose, c'est-à-dire peser sur la compétitivité du marché français.

3/ Réallocation des coûts en cas de couplage / création de PEG commun

La réallocation des coûts en cas de suppression de liaison entre zones suite à la consolidation des PEGs ne doit pas défavoriser l'accès aux stockages et Storengy souhaite avoir des éléments sur le nouveau mode de répartition du revenu autorisé. Le niveau tarifaire d'un PITS doit refléter les conditions d'utilisation du réseau en ce point et ne pas introduire de distorsion de concurrence.