



Courcellor 1  
2, rue Curnonsky  
75017 PARIS

téléphone 01 47 54 30 00  
télécopie 01 47 54 29 47

www.grtgaz.com

**Réponse de GRTgaz à la consultation publique de la CRE sur  
les tarifs et conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz  
naturel**

6 septembre 2010

1. Etes-vous favorable à la fusion des périmètres d'équilibre H et B au sein de la zone Nord au 1<sup>er</sup> avril 2013 ?

L'Observatoire des marchés réalisé par la CRE montre, qu'au 31 mars 2010, les parts de marché des fournisseurs alternatifs sur le périmètre d'équilibrage gaz B était de 18,3 % (en consommation annualisée) et donc tout à fait comparable à celles constatées sur le périmètre H au sein de la zone Nord. Ce résultat très satisfaisant résulte de deux dispositions mises en œuvre par GRTgaz :

- le service conversion de « base » H vers B qui permet aux nouveaux entrants de disposer d'une source de gaz B accessible facilement,
- le mécanisme d'optimisation a posteriori des déséquilibres entre les périmètres Nord B et Nord H qui permet de limiter l'exposition aux pénalités sur le périmètre Nord B, à un niveau similaire à celui qui serait observé sur un périmètre d'équilibrage fusionné.

GRTgaz considère que la fusion des périmètres d'équilibrage est souhaitable à terme pour : simplifier l'accès au réseau pour les expéditeurs et améliorer l'attractivité de la zone Nord en particulier en concentrant la liquidité du marché de gros.

Les études préliminaires montrent que cette évolution devrait être réalisable moyennant :

- l'identification et la mise en place de nouvelles règles opérationnelles avec les expéditeurs
- la mise en place de nouveaux contrats avec les acteurs disposant de leviers pour l'équilibrage physique du périmètre Nord B (Storengy et GDF SUEZ)
- la modification du SI de GRTgaz
- l'acceptation par l'ensemble des parties prenantes de la mutualisation des coûts de conversion dans le tarif de la capacité d'acheminement.

Les contraintes d'évolution du système d'information de GRTgaz ne permettent d'envisager la mise en œuvre d'une telle évolution avant avril 2013.

Compte tenu du niveau actuel d'ouverture du marché au périmètre d'équilibrage B et des travaux conséquents à mener en vue de fusionner les périmètres, il convient néanmoins d'apprécier la priorité à donner à ce projet au regard notamment des autres demandes d'évolution de l'offre de GRTgaz.

Par ailleurs la socialisation de ce service accroît le prix de la capacité d'acheminement. Il convient de bien prendre en compte l'ensemble de ces services associés, lors de l'appréciation du niveau et de l'évolution du prix de la capacité d'acheminement de GRTgaz.

2. Etes-vous favorable à la mutualisation totale du coût de conversion du gaz H en gaz B (service de base uniquement) dès le 1er avril 2011 ?

La délibération du 3 décembre 2009 précise : *Pour permettre l'ouverture à la concurrence de la zone Nord B, un service de conversion de « base » est proposé par GRTgaz depuis le 1er janvier 2007. Ce service est tarifé à un prix inférieur de 50% à son coût de revient. Les souscriptions à ce service ont été, pour 2009, supérieures aux prévisions retenues dans la proposition tarifaire de la CRE du 10 juillet 2008, ce qui traduit le développement soutenu de la concurrence dans la zone Nord B mais engendre des charges supplémentaires pour GRTgaz. Si cette situation devait se poursuivre en 2010, la CRE pourrait, lors de l'évolution tarifaire du 1er avril 2011, proposer un mécanisme plus adapté pour couvrir ces charges. ».*

GRTgaz constate que la situation soulignée par la délibération du 3 décembre 2009, pour l'année 2009, s'est poursuivie en 2010. Les pertes économiques pour GRTgaz seront très significatives sur 2009 et 2010. GRTgaz demande donc en priorité la mise en œuvre de cette clause afin de garantir que le tarif couvre les coûts encourus par GRTgaz sur ce service spécifique.

Concernant la mutualisation GRTgaz rappelle que seules des études préliminaires ont été menées. Il convient donc de mesurer précisément les impacts de la mise à zéro du terme tarifaire, voire de la suppression des souscriptions. La CRE mentionne d'ailleurs que « dans le cadre de la concertation Gaz, GRTgaz et Storengy devront associer les acteurs de marché à leur réflexion pour définir les règles opérationnelles et contractuelles permettant d'assurer à tout moment l'équilibre physique du réseau B ». A cet égard, la date retenue pour la mise en œuvre de cette mesure (1<sup>er</sup> avril 2011) peut paraître prématurée, surtout au vu de l'efficacité démontrée du système actuellement en vigueur, et du faible apport de cette évolution pour les expéditeurs en termes opérationnels (conservation des nominations et des obligations d'équilibrage).

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

Cette étude a montré qu'il n'existe pas de congestion physique à l'interface entre les réseaux de GRTgaz et TIGF, excepté dans des cas exceptionnels, très improbables.

Aussi GRTgaz considère que la proposition de la CRE de dématérialiser la liaison entre la zone GRTgaz sud et la zone TIGF par une mise à zéro du terme tarifaire est réalisable sous deux conditions essentielles:

- implémenter la règle opérationnelle que GRTgaz a proposé dans le cadre de l'étude, afin de couvrir les cas exceptionnels et improbables où les nominations excéderaient les capacités physiques du système,
- reporter la perte de recette résultant de la mise à zéro du terme tarifaire actuel vers d'autres termes tarifaires du réseau principal.

La fusion totale des deux zones en un seul point d'échange gaz nécessiterait quant à elle un système commun d'équilibrage, ainsi que la gestion de la zone ainsi unifiée par une seule plateforme technique et commerciale. Cette fusion aurait par conséquent des implications importantes sur l'organisation des entreprises, nécessitant au préalable une étude d'impact et l'accord de toutes les parties.

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

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

a. Péréquation des tarifs aux points d'entrée terrestres français

Sur le réseau de GRTgaz, la péréquation des tarifs à tous les termes d'entrée supporte des exceptions. Ainsi, le terme de capacité d'entrée au point Taisnières B est moins élevé que ceux de Taisnières H, Obergailbach ou Dunkerque (respectivement 70 €/MWh/j/an et 90 €/MWh/j/an en 2009), pour refléter le fait que ce point n'offre pas les mêmes services que les autres points (PEG Nord B moins liquide, zone desservie plus petite...).

GRTgaz considère que le principe de péréquation des tarifs aux points d'entrée terrestre prend tout son sens dans le cas où tous les points offrent le même niveau de service, notamment en terme de taille de marché.

b. Tarifs et règles tarifaires applicables à l'interface avec les stockages

Sur le réseau de GRTgaz, il existe plusieurs types de capacités de transport à l'interface avec les stockages :

- Des capacités climatiques, disponibles sous conditions de consommations (donc globalement de saison) ;
- Des capacités interruptibles, disponibles sous conditions de flux.

La modulation saisonnière locale apportée par un usage climatique des stockages permet d'optimiser les infrastructures de transport et de diminuer le besoin d'ouvrage sur le réseau. Le tarif actuel des capacités climatiques aux PITS (13.52 €/an et par MWh/j au soutirage et 2.70 €/an et par MWh/j en injection) reflète globalement cette optimisation transport/stockage.

La commercialisation d'un nouveau type de capacités de transport aux PITS, dont le niveau serait garanti constant toute l'année, en entrée comme en sortie du réseau pourrait être envisagée. Elle appellerait alors des renforcements potentiellement importants du réseau de transport. Ce type de capacité, n'apportant pas d'optimisation sur les ouvrages de transport, comme les capacités climatiques, pourrait être tarifé de façon différenciée.

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

Cf. annexe 4

Il convient de rappeler que cette proposition a été élaborée :

- Sur la base des coûts déterminés conformément aux besoins identifiés dans l'étude (donc en prenant en compte les fonctionnements envisagés par les promoteurs de centrales, le foisonnement des besoins de modulation et l'optimisation du recours au stock en conduite)
- en tenant compte des remarques faites par les membres de la concertation (structure limitant les effets de seuil et générant des recettes au plus proches des coûts engendrés, ...).

7. Etes vous favorables à la répercussion des coûts supplémentaires liés à la flexibilité intra-journalière aux sites fortement modulés ?

Cf. annexe 4

Dans la mesure où les besoins de flexibilité intra-journalière sont très supérieurs et moins prévisibles que les besoins du marché historique, il apparaît légitime de faire supporter les coûts supplémentaires aux sites les ayant générés.

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 intra-journalière ?

Ce seuil représente en moyenne la flexibilité intra-journalière maximale historiquement requise par un point de soutirage sur le réseau. Il est cohérent avec le volume retenu pour la franchise.

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

GRTgaz note avec satisfaction que la CRE propose la mise en place d'un service de flexibilité intra-journalière destiné aux sites fortement modulés. Les travaux menés dans le cadre de la Concertation gaz ont en effet confirmé la forte modulation des consommations des centrales de production d'électricité à partir de gaz et l'indispensable recours à des sources externes de flexibilité intra-journalière par les GRT pour satisfaire ces nouveaux besoins. La mise en place d'un tel service permet de ne pas faire porter par l'ensemble des expéditeurs les coûts de besoins spécifiques.

La proposition de la CRE reprend la structure telle que proposée par GRTgaz, avec notamment une part variable dépendant à la fois de l'amplitude de la demande, et d'autre part du volume modulé généré. Ces deux derniers critères sont représentatifs respectivement des offres externes, et des coûts internes de transfert de flexibilité supportés par GRTgaz. Cette structure permet de générer des recettes au plus proche des coûts engendrés.

GRTgaz note cependant que les niveaux de prix proposés par la CRE sont bien en dessous des niveaux nécessaires à la couverture des coûts évalués. Ainsi, par rapport aux tarifs proposés par GRTgaz sur la base des coûts estimés, la part fixe est divisée par trois, la part variable à l'amplitude par deux alors que la part liée au volume modulé n'est augmentée que très légèrement. Concernant les coûts internes à GRTgaz, la CRE considère qu'une partie d'entre eux relève de l'évolution normale des activités de GRTgaz (essentiellement obligations des GRT prévues dans le cadre du 3ème paquet législatif européen en 2009). GRTgaz rappelle que les moyens nécessaires au pilotage du stock en conduite afin de répondre à des consommations fortement modulées sont très différents de ceux requis pour indiquer par exemple un niveau global de stock en conduite en fin de journée. Par ailleurs, aucun de ces coûts (liés à la flexibilité intra-journalière ou liés aux évolutions réglementaires récentes) n'a été pris en compte dans la trajectoire tarifaire actuelle, établie en 2008.

La CRE considère que seulement la moitié des coûts externes estimés par GRTgaz sur la base des offres des fournisseurs de flexibilité sont justifiés. Il convient de rappeler que l'étude a montré que même en foisonnant les besoins de flexibilité et en mobilisant au maximum le stock en conduite disponible, le recours à des sources externes est indispensable, notamment en hiver. Concernant les prix proposés, GRTgaz note qu'ils sont globalement pour Elengy, Storengy et TIGF du même ordre de grandeur.

En tout état de cause, la non couverture des coûts susceptibles d'être supportés par GRTgaz met en risque la production du service tel qu'envisagé jusqu'à présent.

En dernier lieu, GRTgaz note que la franchise proposée par la CRE se traduit par une baisse du terme de capacité de livraison appliquée aux sites fortement modulés. Cette franchise s'appliquerait donc à l'expéditeur fournissant le site, eu égard au contrat d'acheminement en vigueur. Or le service de flexibilité intra-journalière proposé s'adresse directement au site.

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

GRTgaz tient à souligner que le service qu'il propose est un service global qui inclut la demande faite la veille pour le lendemain et toute demande ultérieure. La pertinence de la mise en place d'un service de flexibilité intra-journalière pour la programmation la veille pour le lendemain et un service pour les renominations en cours de journée n'est pas à ce stade démontrée. En effet si cette distinction peut inciter les sites à faire des déclarations les plus justes possibles, elle

nécessite une adaptation significative du système d'information pour être en mesure de prendre en compte toutes les déclarations et re-déclarations dans le système de facturation. Par ailleurs, aucun coût spécifique lié à la re-déclaration n'a été identifié à ce stade. GRTgaz considère que la nécessité de cette distinction pourra être étudiée dans un second temps.

GRTgaz rappelle que, pour le pilotage du réseau, il est impératif de continuer de recevoir de la part des sites susceptibles de moduler fortement des déclarations et que celles-ci soient les plus précises possibles. Si GRTgaz constate régulièrement des écarts significatifs, il conviendra de mettre en place rapidement les mécanismes correcteurs adaptés.

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

Cf. annexe 5

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

-

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

-