

Réponse de Storengy à la consultation publique du 25 octobre 2013 relative à la mise à jour des tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz au 1^{er} avril 2014

Storengy regrette que des délais aussi courts, inclus dans un calendrier inopportun (congés scolaires), aient été fixés pour répondre à cette consultation publique qui aborde des thèmes de fond sur la structure du marché gazier et souhaiterait que la CRE soit vigilante sur ces points dans le futur.

Question 1 (*telle que formulée en page 11*) : Êtes-vous favorable aux recommandations de l'étude sur la tarification des PITS ? Quel facteur entre les tarifs du PITS en zone TIGF et ceux du PITS en zone GRTgaz Sud vous paraît le plus adéquat ?

Question 1 (*telle que formulée en page 18*) : Êtes-vous favorable au maintien des tarifs des PITS en zones GRTgaz et à la baisse de ceux du PITS en zone TIGF ? Quel facteur entre les tarifs du PITS en zone TIGF et ceux du PITS en zone GRTgaz Sud vous paraît le plus adéquat ?

NB : Storengy remarque que la question 1 est formulée de deux façons différentes entre la page 11, où elle porte globalement sur « les recommandations de l'étude de la tarification », et la page 18 (synthèse des questions), où elle porte spécifiquement sur « le maintien des tarifs des PITS en zones GRTgaz et à la baisse de ceux du PITS en zone TIGF ».

1. Storengy soutient la démarche initiée par la CRE avec la réalisation de cette étude, consistant à avoir l'approche la plus rationnelle possible quant aux évolutions tarifaires aux PITS. Cette démarche doit être poursuivie et approfondie car l'étude produite, centrée sur les tarifs par zone d'équilibrage existante, ne donne actuellement aucun élément d'appréciation sur l'impact qu'aurait la création d'un PEG commun GRTgaz Sud-TIGF sur les tarifs aux PITS.
2. Storengy accueille néanmoins avec intérêt l'étude menée par Pöyry, qui propose une analyse de la structure contractuelle actuelle aux PITS. Elle révèle notamment les points positifs suivants :
 - i) le tarif aux PITS doit être faible à très faible, comme le préconise également l'ACER. La tendance observée dans plusieurs pays européen le confirme (baisse des termes aux PITS aux Pays Bas et en Belgique, tarifs nuls aux PITS en Espagne et au Danemark) ;
 - ii) il y a lieu de prendre en compte dans le tarif les caractéristiques du service rendu, en l'occurrence le caractère ferme, ferme climatique ou interruptible des capacités proposées.
3. En conséquence, Storengy soutient l'orientation retenue par la CRE, excluant toute hausse future des tarifs aux PITS de la zone GRTgaz Sud, en lien avec la création d'une place de marché commune GRTgaz Sud – TIGF au 1er avril 2015.
4. Mais Storengy déplore que la CRE ait pris l'année dernière une délibération augmentant de 10% les tarifs aux PITS de la zone Sud de GRTgaz sans attendre les premiers éléments apportés par cette étude. Storengy demande donc, en préalable de toute nouvelle décision sur les tarifs aux PITS, que la CRE revienne sur cette augmentation tarifaire de 10% des prix aux PITS de la zone GRTgaz Sud.

5. Storengy émet des réserves sur la pertinence de l'utilisation qui est faite de la méthode « GDF Transport 2003 » et sur les résultats obtenus :
 - non transparence des calculs conduits,
 - erreurs dans certains calculs vérifiables, comme par exemple en diapositive 4 de l'étude Pöyry sur les coûts liés à l'accès aux PITS de TIGF,
 - possibles biais liés à l'application de la méthode « GDF Transport 2003 » à la zone TIGF, aux caractéristiques différentes de celles des zones GRTgaz, etc.
6. Storengy, plus généralement, souhaiterait pouvoir disposer de l'ensemble des éléments ayant permis de réaliser les calculs de l'étude Pöyry, et propose à la CRE de continuer la réflexion sur ce sujet en « concertation gaz », notamment pour étayer une recommandation solide sur le facteur à retenir entre les différents types de capacité (ferme, climatique ou interruptible). En l'absence du détail des calculs, d'études complémentaires et d'une évaluation des impacts liés à la création d'un PEG commun GRTgaz Sud - TIGF, Storengy émet de très fortes réserves sur les orientations présentées dans cette consultation par la CRE, et préconise la stabilité de tous les PITS.

Question 2 : Considérez-vous nécessaire d'harmoniser la structure tarifaire aux PITS entre les réseaux de GRTgaz (tarif d'entrée supérieur au tarif de sortie) et de TIGF (tarif de sortie supérieur au tarif d'entrée) ? Si oui, dans quel sens ?

1. Une modification de la répartition pourrait en effet permettre de favoriser les produits de stockage destinés à un usage de pointe, qui concourent de façon importante à la sécurité du système, notamment en cas d'épisode climatique extrême. Une telle évolution pourrait être étudiée.
2. Dans tous les cas, des changements dans la tarification aux PITS dans le cadre de la question 2 ne peuvent se faire qu'en concertation avec les opérateurs de stockage et ne devront en aucun cas aboutir à une augmentation des coûts globaux d'accès aux PITS pour les clients.

Question 3 : Êtes-vous favorable à la proposition de la CRE de maintenir le tarif en euros courants à la liaison Nord-Sud au 1er avril 2014 ?

Question 4 : Êtes-vous favorable au maintien des tarifs d'entrée et du coût du transit sur le réseau français ? Préférez-vous un maintien en euros courants ou en euros constants ?

1. L'attractivité du marché français est primordiale comme nous l'avons déjà souligné dans des précédentes consultations. La compétitivité du gaz naturel ne doit pas être compromise par la mise en œuvre de solutions conduisant à des surinvestissements dans les infrastructures de transport. Aussi Storengy partage entièrement les constats inquiétants fait par la CRE :
 - dans la consultation du 7 novembre 2013 sur les plans décennaux de développement des GRTs : *« dans un contexte incertain, il convient de faire preuve de prudence avant de promouvoir la réalisation de forts investissements. Cela pourrait conduire à un surenchérissement substantiel du prix du gaz pour les consommateurs européens »*
 - au paragraphe B.1 de la présente consultation : *« les tarifs de transport en France sont durablement orientés à la hausse du fait des investissements importants pour réduire le nombre de zones de marché et renforcer les capacités d'interconnexion alors que la consommation de gaz nationale n'augmente plus ».*

Storengy estime en conséquence qu'il est urgent, à la lumière des conditions économiques du marché de l'énergie en Europe :

- i) de re-questionner l'orientation retenue pour la mise en place d'une place de marché unique en France ;
 - ii) de réexaminer en détail la mise en place de mécanismes contractuels de fluidification, comme le JTS par exemple, au lieu de s'orienter vers d'investissements lourds pour fusionner les zones (doublement artère de Bourgogne, doublement arc Lyonnais, etc.)
2. En cohérence avec l'orientation de l'étude Pöyry d'avoir des tarifs faibles à très faible aux PITS, Storengy est favorable à une stabilité en euros courants aux PITS.

Question 5 : Êtes-vous favorable à la tarification du produit trimestriel à un tiers du produit annuel lorsque l'interconnexion n'est pas congestionnée ? Êtes-vous favorable à la tarification du produit trimestriel à un quart du produit annuel lorsque l'interconnexion est congestionnée ?

Storengy souhaite que les capacités mensuelles aux PITS soient facturées à $1/12^{\text{ème}}$ du tarif des capacités annuelles et non $1/8^{\text{ème}}$ comme c'est le cas actuellement. De même les capacités journalières aux PITS doivent être facturées $1/360^{\text{ième}}$ et non $1/240^{\text{ième}}$.

De la même manière, Storengy estime que des produits trimestriels aux PITS pourraient également être proposés, à un quart du tarif des capacités annuelles. Cette pratique d'un multiplicateur égal à 1 entre les capacités annuelles aux PITS et les capacités journalières aux PITS est dominante chez la majorité des transporteurs européens (Allemagne, UK) qui commercialisent de telles capacités.

En effet, les PITS sont des points particuliers du réseau. Il n'y a pas d'effet d'aubaine pour un expéditeur qui souscrit des capacités annuelles de stockage, à réserver des capacités mensuelles ou trimestrielles aux dépens des capacités annuelles. L'allocation des capacités annuelles est en effet réalisée automatiquement par le GRT. Au contraire, la mise à disposition de capacités mensuelles et trimestrielles à un tarif proportionnel à celui des capacités annuelles est de nature à renforcer l'attractivité des stockages, la sécurité d'approvisionnement et permettre ainsi potentiellement de mieux utiliser le PITS.

Question 6 : Êtes-vous favorable à la proposition de la CRE de redistribuer sans délai les excédents de recettes d'enchères aux expéditeurs livrant des clients finals au prorata des volumes livrés ? Êtes-vous favorable à l'application de ce principe pour la redistribution des excédents aux interconnexions dans le Nord de la France et à l'interface avec l'Espagne ?

Pas de réponse.

Question 7 : Êtes-vous favorable à la proposition de la CRE de réduire à 0 le prix du service de flexibilité intra-journalière dès le 1er avril 2014 ?

Storengy est opposé à cette proposition qui est fondée sur une approche erronée tant sur le fond que sur la forme.

1. En premier lieu, la CRE s'appuie sur un REX des mois d'été de 2013 pour vouloir réduire le prix du service de flexibilité intra-journalière à 0. Or GRTgaz a présenté à plusieurs reprises en Concertation Gaz un détail mensuel des recours aux sources de flexibilité externe et il apparaît clairement que ce recours a lieu lors des mois d'hiver. Il n'est donc pas envisageable de supprimer un service utilisé l'hiver sur la base d'éléments recueillis sur les seuls mois d'été.

2. Par ailleurs, dans le cadre de la mise en place du Code d'Équilibrage Européen, le service de flexibilité intra-journalière devra être revu. En effet, les gestionnaires d'infrastructures ne pourront plus proposer des services de flexibilité sur la base de leur stock en conduite à moins que :
- i) ce service soit facturé pour couvrir les coûts soutenus par les gestionnaires de transport pour proposer ce service ;
 - ii) le gestionnaire de transport ne s'appuie sur aucune autre source de flexibilité externe dans le cadre de son activité de transporteur.

Ces dispositions mentionnées ci-dessus ne sont actuellement pas remplies par GRTgaz :

- i) d'une part, par la non facturation des charges de GRTgaz induites par ce service aux sites fortement modulés ;
- ii) d'autre part, par le recours de GRTgaz aux stockages de Storengy pour assurer la modulation intra journalière de son réseau dans le cadre d'un contrat de flexibilité.

De ce fait, les propositions de la CRE à ce stade sur les modalités de fourniture de ce service de flexibilité ne répondent pas au prochain code d'équilibrage européen.

3. Enfin, Storengy est aujourd'hui tenu de participer à la couverture des besoins de flexibilité intra-journalière aux termes de l'article L431-7 du Code de l'énergie, en particulier : « *selon des modalités de prix publiés, tenant compte du service rendu* ». Cette disposition établit bien le fait que la fourniture de flexibilité intra-journalière est un service qui a une valeur réelle, qui doit être reflétée par le marché. La proposition de la CRE revient à annuler cette valeur.

Plus largement, il convient de rappeler que la facturation du service de flexibilité intra-journalière ne concerne que les seuls sites fortement modulés (cf. la délibération du 24/03/11), même si la consommation gazière, dans son ensemble, n'est pas plate à l'intérieur d'une journée gazière. La flexibilité intra journalière des sites fortement modulés doit donc être regardée à la lumière de la problématique globale de l'équilibrage sur le réseau de transport, y compris la flexibilité intra journalière des clients distribution, et l'orientation vers un équilibre marché.

Question 8 : Êtes-vous favorable à la proposition de la CRE d'appliquer le même tarif au PITTM Dunkerque qu'aux PITTM de Montoir et de Fos ? Etes-vous favorable au montant de 45 €/MWh/j/an proposé pour les capacités de sortie au PIR Veurne ?

Concernant les capacités de sortie à Veurne, Storengy souhaite que le tarif permette une couverture complète des coûts de développement de ces capacités. La CRE indique un chiffre de 45€/MWh/j/an qui date de 2011 et se basant sur des coûts prévisionnels. Avant toute décision, ce chiffre doit bien entendu être mis à jour avec les coûts réellement engagés par GRTgaz, y compris l'inflation depuis 2011.

Question 9 : Êtes-vous favorable à la prise en compte du JTS à 50% au CRCP ?

Storengy est défavorable à la proposition de la CRE.

Nous estimons que tous les coûts externes supportés par GRTgaz pour proposer ce service de fluidification (et pas seulement ceux du poste énergie) doivent lui être compensés. Autrement dit, la réflexion conduite par la CRE sur les revenus issus de ce service doit se baser sur les revenus nets de GRTgaz, une fois tous les coûts déduits, et non sur le revenu brut.

Par ailleurs, le JTS ne doit pas être considéré comme une recette d'acheminement pour GRTgaz. Le JTS est un nouveau service, complexe dans sa mise en œuvre et apportant une vraie valeur ajoutée au marché, en

évitant des investissements. GRTgaz doit donc être rémunéré de manière incitative pour continuer à proposer des services innovants ; c'est bien l'orientation proposée par exemple par la nouvelle régulation RIIO mise en place au Royaume-Uni depuis avril 2013. Storengy est donc défavorable à la prise en compte du JTS à 50% au CRCP.

Question 10 : Quelle est votre appréciation de la qualité de service de GRTgaz et TIGF depuis l'entrée en vigueur du tarif ATRT5 ? Quelle est votre appréciation des indicateurs relatifs à l'équilibrage ? Avez-vous des propositions complémentaires sur la qualité de service des GRT ?

Pas de réponse.