

Consultation publique du 18 février 2014 relative à la création d'une place de marché de gaz unique en France en 2018

Contribution de la Branche Infrastructures de GDF SUEZ

En préambule et sans réitérer ces points par la suite, nous rappelons que :

- Toute solution reposant sur des investissements doit tenir compte des objectifs de rentabilité de ces investissements
- De tels investissements nécessiteront un cadre de régulation stable et incitatif

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

- i. Méthodologie relative aux scénarios de marché :

Les trois scénarios de marché retenus dans l'étude Pöyry ont chacun leur pertinence ; nous sommes d'accord avec l'analyse de la CRE pour considérer que selon l'horizon de temps l'un ou l'autre sera plus proche de la réalité, sans qu'aucun d'entre eux ne se réalise sur l'ensemble de la période, rendant d'autant plus délicat l'analyse des résultats.

- ii. Méthodologie relative au calcul des coûts et bénéfices :

Nous regrettons que l'étude n'ait été livrée que sous la forme synthétique d'un diaporama, ce qui rend difficile toute analyse critique sérieuse. Toutefois, sur la base des documents fournis, il apparaît que la méthodologie utilisée présente les biais suivants :

- Le périmètre de calcul de la VAN n'est pas pertinent. Il prend en compte les gains d'arbitrage générés par la baisse de livraison à Fos, qui n'aura pas d'impact automatique sur la facture énergétique du client final. Soit on place l'analyse au niveau du client final, auquel cas, les gains d'arbitrage GNL ne devraient pas être pris en compte ; soit le périmètre d'analyse est celui de l'ensemble la chaîne gazière, ce que nous considérons plus pertinent ; dans ce cas, aux côtés des gains précités, les impacts sur les autres maillons doivent être pris en compte, notamment l'évolution des besoins adressés aux terminaux méthaniers et aux stockages, et la perte de valeur des actifs de ces infrastructures respectives¹ qui peut en découler. Les implications éventuelles sur la sécurité d'approvisionnement dans ce nouveau système gazier auraient également mérité un développement.
- Le taux d'actualisation appliqué à la majorité des gains est de 3%, qualifié de « taux sans risque, appliqué à des gains pour la collectivité », alors même que le taux de 7,25 % appliqué aux gains d'arbitrage GNL est qualifié de « taux acceptable pour un opérateur privé rémunérant le risque de ce type d'activité ». Le taux de 3 % permet à Pöyry d'avancer le caractère positif de l'investissement Val de Saône-Gascogne/Midi dans un scénario de marché sur trois.

¹ Nous contestons le principe d'une compensation automatique, non argumentée, des gains et des pertes entre les terminaux méthaniers et les stockages telle que présentée en slide 14

- Pour autant, nous ne considérons pas qu'il n'existe aucun risque dans les schémas proposés. Par exemple :
 - o la mise en application des codes réseaux amènera les expéditeurs à réserver les capacités de transport à court terme,
 - o à horizon de l'étude un retour de la compétitivité du GNL versus le gaz gazeux est à considérer,la moindre réservation de capacités dans de tels scénarios et l'impact du coût de ces projets sur les tarifs ne peuvent être occultés.
- Nous considérons donc que le taux d'actualisation retenu devrait être cohérent avec le taux de rémunération des actifs ou être identique à celui utilisé pour les gains d'arbitrage GNL, soit 7,25%. Avec de tels taux, les gains hors arbitrage GNL sont sensiblement réduits².
- Pour donner un autre exemple de la difficulté d'analyse des résultats de l'étude en l'état du caractère synthétique de la présentation, nous ne comprenons pas pourquoi, quel que soit le scénario envisagé, les schémas de flux font ressortir un recours au stockage égal ou en augmentation par rapport à la situation sans investissement. En effet, les stockages sont aussi utilisés pour s'affranchir de la volatilité des spreads ; la moindre volatilité et la plus grande liquidité générées par les investissements proposés devraient mécaniquement diminuer leur utilisation.

Concernant la méthode 2, celle-ci est déconnectée des effets réels du projet puisqu'elle ne prend pas en compte le nouvel équilibre entre les deux PEGs après investissement. Elle est certes simple, mais nous ne saurions la qualifier de robuste.

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

Nous ne partageons pas l'analyse de la CRE sur les résultats quantitatifs de l'étude Pöyry, compte tenu de l'absence de clarté et des biais énoncés en réponse à la question 1.

Sans remettre en question l'interclassement des différents projets qui place en tête l'investissement « Val de Saône – Gascogne/Midi », son « bilan économique positif » nous apparaît manquer de justifications. Sous hypothèses d'un taux d'actualisation plus élevé, reflétant la vraie nature des risques, et d'un calcul de VAN à un périmètre prenant en compte l'ensemble des agents économiques impactés, le bilan économique de ce projet serait remis en cause.

Les résultats qualitatifs de l'étude sont obérés par les biais méthodologiques et quantitatifs précités.

Question 3 : Partagez-vous l'analyse de la CRE, en ce qui concerne les résultats de l'étude Pöyry au niveau de l'Europe ?

Nous prenons acte des résultats de l'étude (bénéfices significativement plus élevés à l'échelle européenne qu'à l'échelle de la France), tout en maintenant nos remarques faites en Q1³.

La fusion bénéficiant à l'Espagne et les arbitrages GNL en Espagne contribuant également à la tension au PEG Sud, le principe d'une répartition des coûts, proposée par la CRE, entre la France et l'Espagne est un préalable indispensable à la réalisation du projet, à hauteur des gains respectifs.

Cette contribution ne peut se faire entièrement au travers d'une augmentation du tarif de capacité France-Espagne, solution inefficace en cas de retour de compétitivité du GNL, mais par une contribution « up-front ».

² Par exemple, avec un taux d'actualisation de 7,25 % et en supposant (faute d'éléments plus détaillés de l'étude) des gains identiques chaque année, les gains hors arbitrage GNL, seraient réduits de 30%.

³ La robustesse des calculs de VAN nous semble cependant discutable, au vu notamment d'un écart entre le gain France affiché en slide 27 (1921 M€) et le résultat présenté au slide 22 (2135 M€), pour le scénario Tomorrow as Today.

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

Pour les raisons évoquées en réponse aux questions précédentes, l'impact des coûts du projet lui – même, mais aussi de ses conséquences devrait être évalué non seulement pour les opérateurs de transport, mais aussi pour les autres opérateurs d'infrastructures (impact tarifaire, rentabilité).

Sous réserve de ce dernier point, nous considérons que le projet Val de Saône-Gascogne/Midi qui présente le meilleur bilan économique est effectivement celui à retenir.

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

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

Réponse conjointe aux 2 questions :

Fusionner les zones Nord et Sud avant la mise en service d'investissements de décongestion, nous paraît difficilement gérable : déconnexion de la réalité physique du réseau, niveau et partage des coûts.

Nous rejetons toute obligation pesant sur les seuls détenteurs de capacité de regazéification dans les terminaux de Fos qui ferait courir de graves risques de mévente lors de la reconduction des souscriptions.

Nous pensons en revanche que l'idée d'obliger l'ensemble des expéditeurs livrant des consommateurs dans le sud de la France ou exportant du gaz en Espagne, à le faire via un certain pourcentage de GNL, par exemple via un marché d'échange de « certificats de GNL » évoqué par la consultation, aurait un impact positif sur la tension au PEG Sud puisqu'il réduirait de façon volontaire l'arbitrage entre gaz gazeux et GNL.

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

En cas de mise en œuvre de telles mesures, il serait nécessaire d'apprécier leur faisabilité au regard des contraintes des autres infrastructures et d'éviter d'éventuels effets pervers, tel l'incitation pour les fournisseurs à amener moins de GNL si des capacités Nord-Sud supplémentaires étaient commercialisées sur la base d'outils contractuels.

En effet le risque est élevé de voir les efforts pour amener plus de gaz sur le PEG Sud annihilés par le fait que les fournisseurs amènent de facto moins de GNL en Espagne comme en France. A ce titre, le nouvel accroissement des capacités France Espagne prévu fin 2015 pourrait aggraver la situation en zone Sud.

Question 8 : Etes-vous favorable à la mise en oeuvre des outils envisagés par la CRE pour éviter l'apparition de la congestion sud-est ?

- L'augmentation du stock de sécurité de GRTgaz dans les stockages de Storengy est effectivement un moyen pour GRTgaz de disposer de gaz localisé dans le Sud Est de son réseau et peut apporter une amélioration.
- Nous sommes opposés à l'interruption du service de rechargement au terminal de Fos Cavaou. En plus d'être discriminatoire, cette interruption serait sans effet et contre productive compte tenu

du nombre de terminaux méthaniers européens proposant ce service. L'attractivité du marché français en serait amoindri.

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

Voir réponses aux questions précédentes.

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

- Les niveaux de premiums atteints sur les dernières enchères à la liaison Nord – Sud montrent qu'il pourrait être intéressant de rechercher la meilleure utilisation qui peut en être faite, tant pour le financement des investissements nécessaires à la fusion que pour celui des mesures intermédiaires.
- La situation actuelle ne démontre pas un dysfonctionnement du marché ou des infrastructures, mais reflète au contraire correctement l'état actuel du marché et les choix faits par les acteurs du marché. Nous serons vigilants à ce que les solutions mises en œuvre ne conduisent pas les opérateurs d'infrastructures à supporter des coûts qui ne pourraient pas être répercutés aux utilisateurs de ces infrastructures, ni ne conduisent à nuire à l'attractivité des infrastructures.