

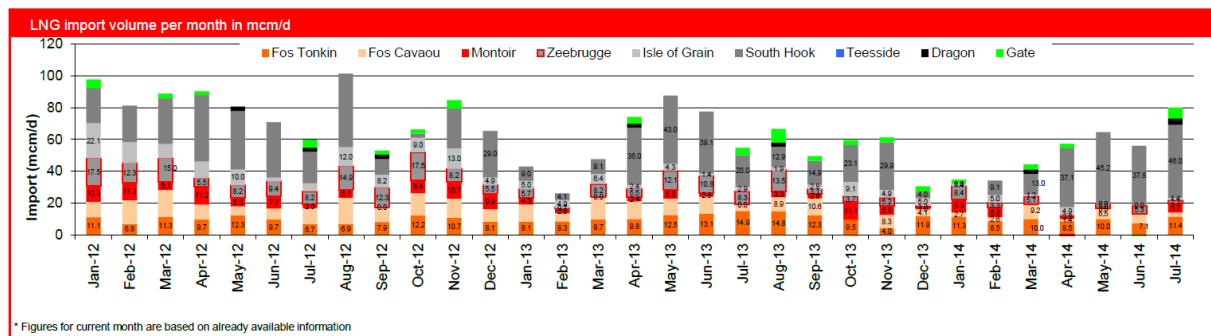


Association Française Indépendante
de l'Électricité et du Gaz

Consultation publique relative à la modification des tarifs ATRT5 concernant les mesures transitoires avant la création d'un PEG unique et la régulation incitative des projets Val de Saône et Gascogne/Midi

Question préliminaire : Quelle est votre analyse du fait qu'une part importante des capacités des terminaux de Fos reste inutilisée alors que, depuis avril 2014, des grandes quantités de GNL sont livrées sur certains terminaux au Nord Ouest de l'Europe ?

L'AFIEG partage l'analyse soutenant le déroutage du GNL destiné à l'Europe vers l'Asie qui absorbe l'essentiel des livraisons mondiales (71% en 2012 selon le CERA) depuis l'incident de Fukushima, ainsi que vers l'Amérique Latine. Tous les terminaux européens souffrent de cette raréfaction et non pas seulement les capacités françaises.



Concernant la sous utilisation relative du terminal de Fos par rapport certains terminaux du nord de l'Europe ou des terminaux espagnols, nous pouvons noter des différences entre l'offre commerciale et technique des terminaux en France par rapport à ses concurrents européens. En particulier, la régulation des terminaux en France pourrait expliquer à la marge cette différence mais ne justifie pas la sous utilisation structurelle de ces terminaux.

Ensuite, il est important de souligner que la zone Sud ne souffre pas d'un déficit de gaz. Théoriquement, les infrastructures (terminaux méthaniers, interconnexions, capacités Nord Sud) permettent largement de répondre à la demande en gaz dans le Sud de la France. La zone Sud souffre d'un prix du gaz plus élevé que celui de la zone Nord compte tenu notamment de la situation mondiale du marché du gaz, mais le gaz continu d'être livré dans la zone Sud et les expéditeurs ne rencontrent pas de difficulté d'approvisionnement.

Seule la fusion des zones permettra de résorber significativement cette problématique en augmentant la diversité des sources de gaz pour les acteurs de marché et en créant une zone de prix unique pour les deux zones. Le calendrier de mise en œuvre dès 2018 doit donc être impérativement

tenu, sans retard.

Question 1: Etes-vous favorable à la proposition des GRT concernant la modification de la règle de répartition entre Cruzy et Castillon ? Etes-vous favorable à la commercialisation de 20GWh/j sous forme de capacités Nord-Sud fermes mensuelles et à l'utilisation des 20 GWh/j restants en moyenne pour améliorer la disponibilité des capacités interruptibles Nord-Sud ?

L'AFIEG est favorable à toutes ces mesures qui peuvent permettre de libérer commercialiser des capacités Nord/Sud supplémentaires pour décongestionner la zone Sud dans l'attente d'une fusion Nord/Sud.

Concernant la libération supplémentaire de capacités par les gestionnaires de réseaux, l'AFIEG souhaiterait que des précisions soient apportées sur les points suivants :

- sur quelles hypothèses d'interruptibilité sont dispatchées ces nouvelles capacités entre fermes et interruptibles ?
- quelle est la « profondeur du chapeau » et les futures marges de manœuvres dont dispose GRTGAZ afin d'augmenter la disponibilité des capacités nord sud ?

En effet, la modification de la capacité technique maximale après le processus d'enchère modifie la valorisation intrinsèque pour les expéditeurs entraînant une incertitude supplémentaire lors des enchères.

Question 2: Etes-vous favorable à la proposition de GRTgaz concernant la poursuite du service de JTS cet hiver ? Etes-vous favorable à une commercialisation des capacités JTS sur la plateforme PRISMA?

L'AFIEG est favorable à la mesure JTS qui vise à proposer de nouvelles capacités Nord/Sud. Par souci d'homogénéité et de transparence, ces capacités devraient être commercialisées sur Prisma.

Question 3: Etes-vous favorable au système de gaz circulant proposé par GRTgaz pour réduire l'amplitude des variations de l'interruption de la liaison Nord-Sud? Si oui, quelle variante privilégiez-vous?

L'AFIEG souhaiterait que les études de faisabilité afin de déterminer les coûts exacts de ce service pour la communauté soient réalisées. En l'absence de résultats et de détails chiffrés, l'AFIEG ne souhaite pas se prononcer sur l'une des variantes envisagées.

Question 4: Avez-vous d'autres remarques sur les propositions de GRTgaz et TIGF pour l'optimisation des infrastructures de gaz?

TIGF devrait être consulté pour le projet de gaz circulant et l'utilisation des stockages en zone Sud, afin de mettre en concurrence le contrat de service nécessaire à l'exécution de proposition.

Question 5: Etes-vous favorable au principe d'un rabais tarifaire au PITTM de Fos? Partagez-vous l'analyse de la CRE qui constate la difficulté à trouver une mise en œuvre efficace ? Avez-vous d'autres solutions à proposer?

Comme déjà indiqué dans la réponse à la question 1, c'est essentiellement la situation mondiale et la différence de prix entre l'Asie et l'Europe qui conduit à une moindre utilisation des terminaux méthaniers en Europe. Dès lors que le signal prix en Europe n'est pas suffisant, le GNL ne reviendra pas naturellement ni en Europe, ni dans le sud de la France. L'unique piste envisagée pour qu'il revienne en masse serait de compenser le tarif d'utilisation du terminal GNL de Fos par le Spread Asie/Europe. Cette mesure serait donc équivalente en terme de coût à un appel d'offre de GNL, mesure à laquelle la CRE n'était pas favorable dans sa délibération du 7 mai 2014. Si la proposition de rabais tarifaire était adoptée, elle améliorerait certainement la compétitivité des fournisseurs actuellement obligés par ailleurs d'importer des volumes de GNL afin de satisfaire à leur obligation de continuité de fourniture en zone sud. Cet avantage constituerait immanquablement une distorsion de concurrence.

De plus, le niveau tarifaire des PITTM est censé être représentatif des coûts supportés par l'opérateur de réseau. En l'absence de modification significative de ces coûts, l'AFIEG ne note pas de fondement légitime à une telle baisse.

L'AFIEG est par conséquent fortement défavorable à un rabais tarifaire au PITTM de Fos au vu du rapport coût/bénéfice apporté par une telle mesure. De manière générale, l'attractivité des terminaux de la zone Sud devrait être favorisée par d'autres mesures (techniques ou commerciales) afin que ces terminaux soient utilisés de manière préférentielle par rapport aux terminaux du nord de l'Europe et des terminaux espagnols.

Question 6: Etes-vous favorable au dispositif proposé par la CRE d'un appel d'offres d'engagements de flux de l'Espagne vers la France en cas de tension importante dans le sud de la France? Avez-vous des suggestions sur les modalités de mise en œuvre de ce dispositif?

L'AFIEG est favorable à cette disposition mais comme souligné dans la question précédente, les coûts induits par cette mesure sur l'ensemble de la communauté doivent être mesurés en fonction des bénéfices attendus et aux regards des autres mesures précédemment citées (JTS, gaz en stock...)

Question 7: Etes-vous favorable à la régulation incitative sur les capacités additionnelles à la liaison Nord vers Sud proposée par la CRE?

L'AFIEG est favorable au maintien du système de régulation incitative prévu par la CRE pour toute capacité supplémentaire commercialisée par GRTgaz. Le renforcement du seuil permet d'augmenter les capacités fermes additionnelles. En outre, l'AFIEG n'est pas favorable à la mise en place d'une redistribution intégrale aux GRT des gains de productivité générés au-delà de la trajectoire fixée car cela serait contraire au principe de tarification de l'utilisation des réseaux de transport qui prévoit une couverture des coûts efficaces et réellement supportés par le GRT. Le principe d'une redistribution pour moitié à l'utilisateur et pour moitié au GRT était satisfaisant car il permettait de respecter le principe de couverture de coûts efficaces des GRT, tout en maintenant une incitation pour le GRT à améliorer sa productivité.

Question 8: Etes-vous favorable à la baisse du tarif régulé des capacités mensuelles à la liaison nord vers sud ?

L'AFIEG est favorable à cette mesure seulement sous certaines conditions. En effet, le principe d'augmenter le tarif mensuel par rapport à l'annuel permet une certaine visibilité aux GRT afin de sécuriser leurs investissements. Cette mesure ne doit donc s'appliquer que sur les capacités congestionnées, donc à priori déjà réservée sur à plus long terme. Dans une situation improbable où des capacités mensuelles seraient disponibles, il nous semble nécessaire dans un premier temps de les proposer aux enchères à tous les acteurs de marchés avant de les commercialiser à un prix régulé annuel sous la forme d'un first come/first served, par un mécanisme d'attribution au prorata ou préemptées par certaines catégories d'acteurs.

Question 9 : Etes-vous favorable à l'extension au projet Gascogne-Midi de la régulation incitative applicable au projet Val de Saône?

Les mécanismes d'incitation ont tendance à provoquer une surévaluation des coûts prévisionnels d'un projet afin de bénéficier à terme de la prime d'incitation. L'AFIEG estime donc que la réalisation d'un audit des coûts du projet est un prérequis à la mise en œuvre d'un mécanisme de régulation incitative.

Question10: Etes-vous favorable à l'attribution d'une prime pour inciter les GRT à mettre en service les projets Val de Saône et Gascogne-Midi en 2018 ? Si oui, quel montant vous semblerait devoir être retenu?

L'AFIEG souhaiterait que la fusion des zones pour 2018 soit au plus vite actée dans la loi et constitue de fait une incitation légale à être réalisée en temps et en heure. Cette disposition serait la plus efficiente pour l'ensemble des acteurs. Une prime pour inciter les GRT à mettre en œuvre les projets Val de Saône et Gascogne augmenterait encore le budget global de cette fusion et in fine le coût pour les consommateurs. L'étude Pöyry et les nombreuses analyses menées depuis plusieurs années ont démontré que 2018 était une date atteignable pour réaliser la fusion des zones. Les gestionnaires de réseau doivent se porter garant de la bonne réalisation des investissements et de la tenue du calendrier pour les travaux. D'autre part, certaines contraintes administratives précédemment invoquées par la CRE et GRTgaz, comme celles liées au défrichage, ont été récemment levées à l'article 30 (alinéa 87) du projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt .

Le bénéfice estimé à terme par la CRE nous semble largement surévalué. Sans bien sûr remettre en cause la nécessité d'investissement, les capacités Nord/Sud à l'horizon 2018 ont été commercialisée à 1.8€/MWh, c'est-à-dire de 1 à 1.2€/MWh de surcoût à terme sur les volumes marginaux. Le bénéfice à ce jour espéré en 2018 est donc plutôt de l'ordre de 60 à 80M€/an. Une prime de l'ordre de 4 à 8 M € pour des travaux finalisés en 2018 serait donc plus en ligne avec les conditions de marchés actuelles.

Enfin, avant que ne soit mise en place une telle incitation, l'AFIEG souhaiterait obtenir des éléments plus précis sur le calendrier de ce projet et les processus de décision des opérateurs de réseau. Par exemple, à notre connaissance, ce projet n'a toujours pas été approuvé par le conseil d'administration de GRTgaz et aucune date n'a été communiquée.

Question 11 : Avez-vous d'autres remarques ?