

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 ?

Elengy constate que la hausse des livraisons de GNL depuis le printemps n'est mesurable que sur le terminal de South-Hook au Royaume Uni. Rien ne permet à Elengy de supposer que ces mouvements soient en dehors des limites des flexibilités sur les contrats de vente à long-terme, livrés DES à South-Hook, conclus entre le souscripteur du terminal et le vendeur Qatari. Tout détournement nécessiterait l'accord préalable de deux parties et entraîneraient des surcoûts de commercialisation.

Par ailleurs, en cas de cargaison spot arbitrage disponible, les écarts de prix, que ce soit en Europe du Sud ou du Nord, font que les acteurs de marchés continuent en base de privilégier des livraisons en Asie plutôt qu'en Europe.

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 20 GWh/j sous forme de capacités Nord-Sud fermes mensuelles et à l'utilisation des 20 GWh/j restants en moyenne pour affermir améliorer la disponibilité des capacités interruptibles Nord-Sud ?

Elengy n'a pas d'avis sur la question de la répartition des flux entre Cruzy et Castillon dans la mesure où cela n'impacte pas la capacité commercialement disponible au PITTM de Fos.

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 ?

Pas de remarque d'Elengy

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 ?

Elengy s'est efforcé, avec Fosmax LNG, de répondre rapidement à la sollicitation de la CRE et GRTgaz sur la question, et continuera de coopérer dans les limites imposées par le respect de ses obligations prioritaires auprès de ses clients ATM.

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

Pas de remarque d'Elengy

Question 5 : Etes-vous favorable au principe d'une mise en œuvre 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 ?

La question de la CRE porte sur la proposition faite en concertation gaz d'un mécanisme de financement socialisé de livraison de certaines quantités de GNL à Fos, sur des montants pouvant être significatifs (plusieurs €/MWh) et donc bien au-delà d'un simple rabais tarifaire transport suggéré par le titre du

chapitre de la consultation publique. Elengy ne peut se prononcer sur la pertinence globale de ce mécanisme qui mérite toutefois d'être creusé.

Cependant cette problématique amène plusieurs remarques d'Elengy sur la tarification transport.

- 1) Il importe de disposer d'une méthodologie d'affectation des coûts du système de transport objective qui puisse notamment tenir compte
 - a) des investissements consentis récemment pour développer les capacités à ces points et
 - b) symétriquement de la contribution nécessaire des points d'entrée à la limitation des investissements sur le réseau

A ce titre, les PITTM de Montoir ou de Fos comme les PITS doivent légitimement disposer d'un tarif d'entrée très bas. Des flux y sont clairement nécessaires pour un bon fonctionnement du réseau et les raccordements au réseau déjà bien amortis ne coûtent plus beaucoup à la collectivité.

- 2) En plus de cette méthodologie de base, le régulateur pourrait s'appuyer sur une politique exprimée d'incitation favorisant les flux à divers points pour abaisser le tarif d'entrée sur le réseau. Cela peut concerner là encore le PITTM de Fos, mais aussi la liaison Sud vers Nord afin de faire profiter de la liquidité du PEG Nord aux expéditeurs livrant des cargaisons à Fos.
Ceci pourrait être une mesure complémentaire utile au service « FOS + PEG Nord ». Elle ne permettra pas de faire revenir des cargaisons attirées par l'Asie mais permettra au moins d'éviter tout désavantage d'une importation par Fos plutôt que par les terminaux du nord-ouest européen au regard de la profondeur de la place de marché aval.

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 ?

Si les opérateurs et la CRE veulent poursuivre dans cette voie, il est indispensable de raisonner d'emblée sur un dispositif global qui intègre toutes les entrées vers la zone sud. De même qu'il avait été reproché à GRTgaz l'hiver dernier en Concertation gaz de se focaliser trop vite sur la seule solution « PITTM Montoir » pour gérer la congestion nord-ouest, il ne faut pas limiter le mécanisme envisagé ici au seul flux espagnol au risque de mettre en place un mécanisme discriminatoire.

Il convient probablement de laisser aussi aux expéditeurs une certaine souplesse sur la façon dont ils pourront réaliser opérationnellement les flux demandés (nomination rebours à la frontière espagnole, flux supplémentaire depuis les terminaux avec secours PITS, réduction de flux vers la Suisse, etc.).

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

Pas de remarque d'Elengy

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

De façon générale Elengy considère par défaut que si des capacités sont réservées à la commercialisation intra-annuelle, alors la somme des 12 tarifs mensuels doit être supérieure au tarif annuel pour éviter les risques de souscription sélective des seuls mois qui les intéressent par des expéditeurs au portefeuille de clients avec un profil modulé au détriment de ceux ayant un profil plus plat.

Dans le cas spécifique de la liaison Nord vers Sud, Elengy n'est cependant pas opposé à cette mesure transitoire.

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

Pas de remarque d'Elengy

Question 10 : 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 ?

Elengy est favorable à une régulation incitative qui ne se limite pas aux seules pénalisations, et observe avec intérêt la proposition d'incitation à avancer la mise en service des infrastructures. Cependant il semble inopportun de fixer les niveaux dans un document public avant même que les opérateurs aient pu finaliser les contrats avec leurs divers prestataires sur ces projets : ceci les mettra dans une position de faiblesse pendant la négociation de ces contrats, d'autant que les gains pour le marché, mentionnés dans la consultation, sont très probablement surévalués.

Question 11 : Avez-vous d'autres remarques ?

Elengy constate que les prix sur le PEG sud sont largement liés aux flux allant vers l'Espagne. Une partie de l'évolution chaotique de ces prix provient de la relative opacité de la construction des prix en Espagne et de l'absence encore à ce jour d'une place de marché transparente et liquide de l'autre côté des Pyrénées, même si des travaux en ce sens sont actuellement en cours. Son développement ne sera probablement pas une condition suffisante pour supprimer le spread sud-nord en France, mais il serait de nature à le rendre beaucoup plus objectivable, limité et moins erratique.