

Réponse de Storengy à la consultation publique du 18 juillet 2014 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

- 1) L'utilisation des infrastructures de gaz existantes en France doit être optimisée pour améliorer l'attractivité du marché français. En parallèle, la cible des nouveaux investissements sur le réseau de transport doit être limitée au maximum pour ne pas dégrader la compétitivité du gaz.
- 2) Ainsi Storengy soutient la création de capacités supplémentaires entre les zones Nord et Sud à travers le service de JTS mis en place par GRTgaz. Cette démarche vers des services innovants doit se faire dans un cadre de régulation fortement incitatif pour les opérateurs.
- 3) La contribution des stockages au bon fonctionnement du système gazier montre qu'il est important de préserver l'égalité de traitement entre les capacités de transport aux PITS Nord et Sud Atlantique d'une part et la liaison Nord/Sud d'autre part ; en particulier, pour les capacités supplémentaires physiquement mises à disposition, il convient de les répartir conformément aux règles opérationnelles de partage en vigueur.

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 ?

Pas de réponse

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 améliorer la disponibilité des capacités interruptibles Nord-Sud ?

Storengy souhaite tout d'abord rappeler que les tensions rencontrées sur l'approvisionnement en gaz du sud de la France se matérialisent contractuellement à la fois par la congestion des capacités mise à disposition sur la liaison Nord-Sud et par celles en entrée/sortie aux PITS Nord et Sud-Atlantique.

En effet, les capacités d'acheminement proposées par GRTgaz sur la liaison Nord-Sud reposent sur des infrastructures de transport également utilisées pour l'accès vers/depuis les stockages de Chémery et Céré-La-Ronde, infrastructures opérées par Storengy. A ce titre, des règles

opérationnelles de partage par GRTgaz des capacités entre la liaison et le PITS Nord-Atlantique en été (respectivement le PITS Sud-Atlantique en hiver) ont été définies dans le cadre de la Concertation Gaz en 2010 et retranscrivent l'étroite interdépendance de ces objets contractuels.

Les conditions d'accès à ces stockages sont donc également fortement dégradées par les congestions rencontrées depuis 2012 (cf. sujet porté par EDF à l'ordre du jour de la Concertation Gaz – GT Code opérationnel de réseau le 26 février 2013, à propos de capacités de soutirage de Serene Sud à partir du PITS Sud-Atlantique). Ainsi, durant les deux derniers, le taux de disponibilité des capacités en entrée du PITS Sud-Atlantique a été relativement faible, respectivement de l'ordre de 50% et 75%. La reproduction d'une telle situation pour l'hiver prochain serait problématique d'autant plus que les perspectives d'utilisation du groupement Serene Sud seront plus importantes (capacités entièrement souscrites pour l'hiver à venir).

De ce fait, Storengy est pleinement favorable à la modification proposée de la règle de répartition entre Cruzy et Castillon améliorant ainsi de 20 à 40 GWh/j les capacités d'acheminement disponibles pour l'alimentation de la zone Sud en hiver. Cependant, il serait dommageable et discriminant que les mesures prises le soient principalement au bénéfice de la seule liaison, sans bénéficier au PITS Sud-Atlantique et aux utilisateurs du groupement Serene Sud, lequel participe tout autant que la liaison au bon fonctionnement des marchés et à la sécurité d'approvisionnement de la zone Sud.

Ainsi, Storengy demande à ce que la totalité de ces 40 GWh/j des capacités additionnelles soit affectée à l'amélioration pendant l'hiver des capacités climatiques et interruptibles partagées entre la liaison Nord-Sud et l'entrée au PITS Sud-Atlantique et allouées selon les règles opérationnelles existantes, optimisant ainsi au mieux l'utilisation de ces capacités en fonction des demandes au jour le jour de l'ensemble des expéditeurs sur ces deux points.

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 ?

Storengy travaille de concert avec GRTgaz pour proposer un service JTS pour l'hiver prochain. Storengy est donc favorable à la poursuite du service de JTS, qui permet, en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes, de répondre aux besoins du marché.

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 ?

Storengy travaille de concert avec GRTgaz pour proposer un système de gaz circulant, en privilégiant la première variante, basée sur une contribution des stockages, variante permettant d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et de donner une meilleure visibilité sur le coût du dispositif avec une moindre exposition au marché.

Storengy regrette le manque de temps pour fournir des informations sur la prestation, ceci étant dû à des délais de sollicitation trop restreints avant la consultation publique de la CRE.

Storengy s'interroge toutefois sur les principes et les règles qui encadreront les interventions a priori de réduction de la disponibilité de la liaison Nord-Sud par GRTgaz pour éviter toute distorsion des marchés.

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

Storengy souhaite souligner et saluer l'ensemble des efforts menés par les opérateurs d'infrastructure et par la CRE pour promouvoir et utiliser les capacités existantes des infrastructures en place, afin de répondre aux besoins du marché. Cela démontre que des solutions existent pour améliorer la situation actuelle sans passer obligatoirement par de nouveaux investissements, et ce d'autant plus que la stagnation voire la baisse de la consommation de gaz ne les justifient pas.

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 ?

Pas de réponse.

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 ?

Storengy n'est pas convaincu de l'intérêt du dispositif d'engagement de flux au point Pirineos et donc ne peut pas approuver en l'état le dispositif proposé. En effet, les marchés du sud de la France et de l'Espagne répondent aux mêmes dynamiques de prix, en se basant sur un approvisionnement GNL conséquent. La quantité marginale qui serait appelée de l'Espagne vers la France aurait pour origine du GNL déchargé en Espagne, alors que ces volumes pourraient tout aussi bien être disponibles sur les terminaux GNL français qui ont des capacités disponibles.

Le système tel qu'il est conçu est donc discriminatoire. L'appel de flux doit aussi pouvoir provenir depuis d'autres sources comme les PITS ou PITTM de la zone GRTgaz Sud et pas seulement du point Pirineos.

Ces mécanismes devront aussi s'intégrer de manière transparente et non discriminatoire dans le cadre de la fusion des PEGs entre les zones GRTgaz Sud et TIGF, en particulier au niveau du flux prévu sur la liaison entre ces deux zones d'équilibrage.

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

Storengy estime que tous les coûts supportés par GRTgaz pour le service JTS doivent lui être compensés directement et intégralement. Le JTS est un service complexe dans sa mise en œuvre et ayant prouvé son efficacité et sa valeur ajoutée pour le marché. Il est possible de continuer et d'amplifier ce service, mais GRTgaz doit avoir une vraie incitation financière pour le proposer sans se limiter à la seule couverture des coûts.

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

Storengy propose l'aménagement suivant à la règle proposée concernant la tarification des capacités infra-annuelles :

- Sur les points non congestionnés et sur ceux où des arbitrages sont possibles : une tarification avec un multiplicateur supérieur à 1 comme celui existant ;
- Sur les points congestionnés comme la liaison Nord/Sud et sur ceux où les arbitrages ne sont pas possibles en raison d'une allocation automatique comme aux PITS : une tarification avec un multiplicateur de 1 entre les tarifs annuels et mensuels.

Au-delà de l'incitation proposée pour les PITS souscrits sur une durée infra-annuelle, Storengy souhaite rappeler que les souscriptions annuelles aux PITS doivent prioritairement bénéficier d'un tarif incitatif. Dans l'état actuel des tarifs, les clients stockages sont pénalisés du fait qu'il payent deux fois le même service de transport. Ce point a été largement partagé par les différentes parties prenantes lors des discussions sur l'élaboration du Network Code « Tarifs ».

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

Pas de réponse.

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 ?

Les primes doivent être attribuées en priorité à la mise en place par les GRT de solutions innovantes tel que le JTS pour répondre aux besoins actuels du marché.

Question 11 : Avez-vous d'autres remarques ?

- 1) sur les investissements en vue de la création d'un PEG commun

Storengy remarque que les différents investissements prévus dans l'étude coût-bénéfice de Pöyry qui est à l'origine de la décision d'investissement se montaient à un total de 860M€, ce qui donnait une VAN dans le scénario médian proche de 0M€.

Or, des chiffres qui ressortent de la consultation, les investissements prévus sont maintenant de 916,7M€, soit 56,7M€ de surcoût par rapport à l'étude Pöyry.

A ce montant, il faudrait ajouter:

- La prime estimée de 15 à 30M€ que la CRE souhaite accorder à GRTgaz et TIGF pour respecter les délais initialement prévus ;
- Les potentielles bonifications supplémentaires accordées par la CRE sur Gascogne Midi ;
- Des coûts supplémentaires éventuels qui pourraient apparaître au moment de la création du PEG unique, en particulier pour répondre aux potentielles congestions résiduelles.

Les modifications postérieures à l'étude Pöyry, que ce soit au niveau du montant des investissements ou de la rémunération des opérateurs de transport, modifient la situation présentée par la CRE au moment de l'approbation de la création d'un PEG unique sur la base du schéma d'investissement associant les projets Val de Saône et Gascogne-Midi. Revoir a posteriori les coûts qui seront supportés par les clients français, crée une problématique importante dans le processus de décision.

Par ailleurs, Storengy s'étonne de la proposition d'augmentation ultérieure des coûts de Gascogne Midi en utilisant des canalisations DN900 d'autant plus que le document de consultation ne donne aucune justification à un tel changement.

2) sur l'interconnexion du site d'Etrez dans le cadre du projet Val de Saône

Storengy souhaite renouveler sa demande contenue dans sa réponse à la dernière consultation sur la création d'une place de marché unique en France, concernant les coûts d'adaptation et/ou de démantèlement de l'interconnexion existante à Etrez appartenant à Storengy. Ces coûts doivent être en effet intégralement pris en compte par GRTgaz dans le cadre de son projet Val de Saône qui prévoit la création d'une nouvelle interconnexion à Etrez. A notre connaissance, le budget du projet Val de Saône indiqué dans la consultation de la CRE ne les inclut pas.