

Consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie sur le développement de capacités fermes de transport de gaz naturel de la France vers la Belgique

Q1 Pour vous, la mise en place de capacités fermes physiques de la France vers la Belgique par le biais de la création d'un nouveau point d'interconnexion présente-t-elle un intérêt ?

Des exportations physiques supplémentaires ne sont opportunes qu'à partir du moment où les exportations vers la Belgique depuis la France nécessitent davantage de capacité ferme. Tant que les flux d'importations vers la France sont supérieurs aux flux d'exportations depuis la France, les exportations depuis la France peuvent être effectuées en réduisant les importations depuis la Belgique. Il ne faut pas non plus adapter le réseau, mais le swapping (netting) effectué par les gestionnaires de réseau peut garantir les engagements contractuels.

Ensuite, Il reste à s'interroger sur l'opportunité d'une nouvelle conduite de connexion. La nouvelle connexion doit être testée quant aux possibilités de backhaul sur les connexions existantes entre les réseaux. Dans tous les cas, cette réserve exercera une influence sur le dimensionnement, le load factor et le coût de la nouvelle connexion

Q2 Que pensez-vous des produits de capacité de sortie au point d'interconnexion de Veurne envisagés dans l'Open Season entre la France et la Belgique?

*En ce qui concerne la connexion au réseau belge de gaz naturel, **le marché international doit être consulté au sujet des routes souhaitées** (interconnexions) et du niveau des capacités de transport pour le transport physique de gaz naturel à partir de la France vers la Belgique et inversement. Pour ces raisons, il nous semble prématuré de se fixer sur le point d'interconnexion Veurne.*

Q3 Que pensez-vous de l'application d'un terme tarifaire de proximité pour les expéditeurs acheminant du gaz vers la nouvelle interconnexion de Veurne depuis le PIR Dunkerque ou le terminal méthanier de Dunkerque LNG ?

Distrigas est d'opinion qu'un terme tarifaire de proximité ne peut pas être justifié, vu que seulement le gaz venant du PIR Dunkerque ou le terminal méthanier de Dunkerque LNG est non odorisé, et peut être transporté vers la Belgique. Les expéditeurs présents en zone Nord de GRTgaz mais ne disposant pas de gaz non odorisé, c'est-à-dire ne possédant pas de capacités d'entrée au PIR Dunkerque ou au PITTM Dunkerque LNG, pourraient seulement disposer de gaz non odorisé par le biais par exemple d'un swap dans la zone Nord. Quelque soit l'expéditeur, le gaz, parce qu'il doit être non odorisé, sera toujours d'origine du PIR Dunkerque ou du terminal méthanier de Dunkerque LNG. Il serait alors discriminatoire d'appliquer un tarif à 100% pour un expéditeur et à 50% pour un autre quand le gaz entrera au PIR Dunkerque ou au terminal méthanier de Dunkerque LNG dans tous les cas de figure.

Q4 Que pensez-vous de la différence de tarification pour les capacités fermes et les capacités conditionnelles ?

Distrigas est d'opinion que la différence de tarification ne peut pas être justifiée, vu qu'il ne s'agit pas d'une vraie capacité conditionnelle. C'est le fonctionnement opérationnel du terminal méthanier qui détermine l'émission du gaz, pas le manque de capacité de transport :

'Les capacités conditionnelles, accessibles aux expéditeurs présents au niveau du terminal de Dunkerque LNG. Ces capacités seraient garanties à hauteur des flux émis par le terminal pour chaque expéditeur (page 6).

En d'autres mots, l'opérateur du terminal méthanier (société liée à l'expéditeur principal dans le terminal qui bénéficierait du tarif réduit) serait celui qui déterminerait le caractère ferme ou conditionnel du flux.

Q5 Etes-vous favorable à la tarification envisagée concernant les capacités développées grâce à la station de désodorisation à Taisnières H ?

Les fourchettes proposées sont tellement larges, qu'il est difficile de se prononcer sur la tarification.

Malgré les difficultés et coûts considérables liés à la construction d'une station de désodorisation, il y a des avantages considérables en comparaison avec la construction d'une nouvelle canalisation. Premièrement, les coûts sont relativement limités en comparaison avec la construction d'une nouvelle canalisation. Deuxièmement, on évite le processus complexe d'obtention des permis. Troisièmement, des flux physiques de la France vers la Belgique peuvent être réalisés dans un délai limité. Quatrièmement, des investissements supplémentaires dans le réseau de part et d'autre de la frontière ne sont plus nécessaires.

Q6 Voyez-vous un intérêt à la fixation d'un quota de capacités de court terme au point d'interconnexion de Veurne ?

Distrigas est en faveur de la fixation d'un quota de capacités de court terme de 20%. Le raisonnement pour ne pas proposer des capacités court terme n'est pas logique parce que dans ce raisonnement la disponibilité de capacités rebours interruptibles est utilisée pour justifier l'absence d'offre de capacités court terme fermes.

Si les capacités rebours sont en effet suffisantes pour assurer les exportations vers le marché belge, une interconnexion additionnelle n'est pas nécessaire (voir notre réponse à la question 1). Si par contre les capacités rebours ne sont pas suffisantes, il n'y a aucune raison pour ne pas offrir des capacités de court terme sur une éventuelle nouvelle interconnexion.

Q7 Que pensez-vous du déroulement envisagé pour l'Open Season ?

Les décisions concernant de nouveaux investissements doivent être établies à travers des procédures cohérentes en conformité avec les lignes directrices européennes en matière de Open Seasons. A cette fin, le déroulement de l'Open Season devrait, à notre avis, suivre la procédure que nous présentons ci-dessous :

Evaluation de la demande

Le transporteur (GRT) demande aux acteurs du marché d'exprimer leurs besoins de capacité et leur volonté de financer un nouveau projet d'investissement. Les acteurs intéressés doivent formuler des offres en termes de :

- capacités souhaitées ;
- période de référence pour la souscription des capacités.

Evaluation des besoins financiers de la part du GRT

Le GRT fait le calcul des sommes nécessaires pour réaliser l'investissement, en cohérence avec les demandes de capacités communiquées par les acteurs du marché.

Evaluation des offres

Une fois la somme nécessaire à la réalisation de l'investissement calculée par le GRT les acteurs du marché concernées peuvent faire une évaluation de la part de cette somme qu'ils sont prêts à financer, en ligne avec les capacités dont ils ont besoin.

Les operateurs intéressés communiquent donc au GRT leurs offres engageantes pour les capacités demandées.

Processus d'optimisation

Sur la base des offres engageantes, le GRT calcule la combinaison des offres engageantes qui permet de couvrir les coûts de l'investissement et maximise la capacité réalisée.

Cette combinaison est choisie à travers les étapes suivantes :

- 1) *le GRT calcule pour les différentes combinaisons d'offres :*
 - a. *le coût total pour réaliser la capacité correspondante ;*
 - b. *les revenus de l'utilisation des capacités ; ces revenus doivent être calculés sur base des principes suivants :*
 - i. *chaque offre soumise dans la phase « évaluation des offres » est reconduite à un prix mensuel unitaire calculé à travers l'actualisation des montants offerts*
 - ii. *le GRT calcule, pour chaque mois, le prix marginal comme le prix minimum offert (parmi les offres qui composent la combinaison choisie).*

- 2) Parmi les combinaisons possibles, le GRT choisit celles dont les revenus couvrent ou dépassent les charges correspondantes (« Economic Sustainability Constraint »). Si il s'avère que plusieurs combinaisons respectent cette contrainte, le GRT sélectionne la combinaison qui maximalise la capacité de l'infrastructure. Si, au contraire, aucune combinaison permet de couvrir les charges, il en suivra la décision de ne pas réaliser l'investissement.

Q8 Que pensez-vous des durées d'engagements qui pourraient être demandées au marché ?

/

Q9 Que pensez-vous du calendrier envisagé ?

Le calendrier proposé est trop serré pour être capable de prendre en compte les intérêts de toutes les parties concernées. Pour ces raisons Distrigas plaide pour un calendrier moins serré.

La proposition relative à un nouveau point d'interconnexion doit être soumise à un processus d'impact assessment transfrontalier. Ceci permettrait de tenir compte de tous les coûts additionnels que pourrait engendrer la construction d'une nouvelle interconnexion (en France et en Belgique). Il ne serait, par exemple, pas acceptable que les tarifs en Belgique subiraient une hausse résultant d'un investissement dans une nouvelle interconnexion sauf s'il est établi que cette nouvelle interconnexion est nécessaire tenant compte de l'offre de capacités existante.

Q10 Selon vous, la mise en place de capacités « rebours fermes » de la France vers la Belgique grâce à des mécanismes de type « engagement de flux » présente-t-elle un intérêt par rapport aux capacités rebours existantes ?

La réponse à cette question est étroitement liée à la réponse à la question 1. Si les capacités rebours seraient rendues fermes par un mécanisme de type « engagement de flux » ceci renforcerait le raisonnement selon lequel une nouvelle interconnexion pourrait s'avérer nécessaire seulement au cas où les flux d'importations vers la France seraient inférieurs aux besoins d'exportations depuis la France, les exportations depuis la France pouvant être effectuées en réduisant les importations depuis la Belgique.

Q11 Avez-vous d'autres remarques ?

- *Toute nouvelle connexion doit en tout cas permettre le transport physique de gaz naturel dans les deux sens. Cela signifie que les shippers sur le réseau de Fluxys doivent pouvoir avoir accès au marché français dans le cadre de ce projet. La capacité bidirectionnelle est fortement recommandée par la Commission européenne. Dans la proposition de Règlement concernant la sécurité d'approvisionnement en gaz naturel, l'article 6 relatif à la norme d'infrastructure prévoit ce qui suit :*

« Les gestionnaires du réseau de transport assurent une capacité physique permanente pour pouvoir transporter du gaz sur toutes les interconnexions dans les deux sens dans les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de ce règlement, hormis dans les cas où la Commission décide à la demande d'une instance compétente que l'ajout d'une capacité de flow bidirectionnelle n'accroît la sécurité d'approvisionnement d'aucun Etat membre. »

Il est à d'ailleurs à noter qu'une station de désodorisation à Taisnières H s'inscrirait dans cette logique.

- *La pression à laquelle le gaz naturel arrivera à un point d'entrée/un point de destination déterminera (i) les options des expéditeurs dans l'utilisation du gaz et (ii) l'éventuelle nécessité de comprimer le gaz. Ceci aura un effet sur les coûts globaux liés au projet d'investissement. Pour cette raison, cet élément doit être pris en compte dans le cadre de l'Open Season et dans le choix à faire entre l'un ou l'autre projet.*