UNIDEN
UNION DES INDUSTRIES
UTILISATRICES D'ÉNERGIE

ÉNERGIE ET COMPÉTITIVITÉ DES INDUSTRIES

Commission de Régulation de l'Energie
Direction des Infrastructures et des Réseaux de gaz
15 rue Pasquier
75 379 PARIS Cedex 08

Paris, le 18 juin 2010

Objet : Commentaires de la SNCF à la Consultation publique de la CRE - Règles de commercialisation des capacités de transport à la liaison des zones d'équilibrage Nord et Sud de GRT Gaz à compter du 1er avril 2011

Nous vous prions de trouver ci-dessous la contribution de la SNCF, par ailleurs membre de l'UNIDEN, à la consultation concernant les règles de commercialisation des capacités de transport à la liaison des zones d'équilibrage Nord et Sud de GRT Gaz à compter du 1er avril 2011.

Q1 Êtes-vous favorable au fait que la méthode d'allocation « aux besoins » ne soit pas retenue dans les règles d'allocation ?

- Comme déjà souligné par l'Uniden, la répartition des sites de consommation selon les fournisseurs reste inégale pour ces derniers dans la zone sud et **les fournisseurs en place dans cette zone y détiennent de fait une position avantageuse** ; Il s'agit ainsi de « congestion contractuelle » et d'un problème de ce que l'on entend par juste répartition des accès.

- Le mécanisme qui sera privilégié doit respecter les conditions d'émergence de la concurrence dans la zone Sud. L'obtention de capacités doit pouvoir répondre dans ce cadre au système d'allocation aux besoins à accéder au Sud, ou à y répondre pour des lots restreints (capacités obtenues partiellement lors des tours précédents au prorata).

- La non remise en cause des capacités déjà allouées conduit d'emblée à créer une barrière à l'entrée des positions historiques et réduit l'exercice de répartition aux 46 GWh de 2011. Par conséquent, contrairement « aux besoins », **le « prorata » pénalise les nouveaux entrants sans client** qui sont alors exclus à priori.

- La SNCF partage le point de vue de l'UNIDEN qui s'étonne des remarques de la CRE en lien avec le caractère restrictif à l'investissement et à la réservation des capacités des autres points d'entrée au Sud (la 1ère phase de l'Open Season France-Espagne contredit cet a priori). **Les besoins d'investissement ne font aucun doute dans la zone Sud et**

il serait étonnant qu'elles soient déclenchées seulement du fait d'une congestion contractuelle.

- Quant aux considérations en lien avec les transactions au(x) PEG(s) ainsi que la visibilité des expéditeurs, le travail de réflexion mené jusqu'à présent est utile et doit être poursuivi.

En conclusion

La SNCF partage le point de vue de l'UNIDEN qui privilégie une méthode d'allocation « aux besoins » et estime que dans l'état actuel des travaux menés, celle étudiée ne peut être appliquée en l'état pour avril 2011 du fait de l'absence:

- d'études des blocages « juridiques » permettant de lever la contrainte de non remise en cause des capacités déjà allouées. Les divers travaux menés tant en 2009 que plus récemment ayant buté sur des considérations d'ordre « juridiques, législatifs ou administratifs », il apparaît cohérent et primordial de procéder à une étude approfondie en collaboration avec nos autorités (DGEC) pour une application de cette méthode à l'horizon 2012
- d'approfondissement des modalités techniques de mise en place

Une telle méthode assortie à des engagements de flux tels qu'analysés au 1er semestre 2009 est susceptible de pallier les difficultés d'accès à la zone Sud, en attendant 2013 et l'arrivée de flux plus importants par le Sud.

Q2 Êtes-vous favorable à la poursuite des réflexions visant à l'introduction d'un mécanisme d'enchères pour les capacités annuelles commercialisées sur la liaison Nord vers Sud de GRTgaz en avril 2012 ?

L'idée d'introduire un **mécanisme d'enchères** (ajustement par les prix à la place d'un rationnement des quantités) pour les allocations à compter d'avril 2012 **n'est pas satisfaisant et ne résout pas la question des (éventuelles) congestions en tant que telle**. Ce mécanisme accroît le risque de hausse générale des prix, notamment pour les expéditeurs ne disposant pas d'approvisionnement depuis les terminaux méthaniers de Fos qui subissent un net désavantage d'où l'émergence de risques qui découlent de ce mode de commercialisation :

- inflation potentielle du prix de la capacité pourrait conduire à une hausse du prix du gaz dans le sud de la France.
- abus de pouvoir de marché de certains acteurs dominants.

Comme a pu l'affirmer l'UNIDEN, l'argument de « signaux explicites pour le besoin de nouvelles capacités » ne nous semble pas opportun sur 2012. Ces signaux pourraient d'ailleurs conduire à des décisions lourdes financièrement qui pourraient être remises en cause à partir de 2013 avec l'arrivée de nouveaux flux par le Sud (Fos bien sûr mais aussi par l'Espagne).

Quant à l'euro-compatibilité, la **Commission Européenne n'impose nullement le mécanisme des enchères** dès lors que les conditions de marché ne garantissent pas un résultat satisfaisant.

Par conséquent la SNCF comme l'UNIDEN réaffirme son opposition à cette méthode d'allocation qui conduira inévitablement à :

- un transfert des surcoûts des expéditeurs concernés aux consommateurs finaux à travers leurs offres de fourniture de gaz ou d'électricité.
- Une redistribution des revenus supplémentaires de l'opérateur qui n'iront pas forcément à ceux en ayant fait les frais.

Q3 Êtes-vous favorable à l'application des règles proposées par GRTgaz concernant la commercialisation de capacités annuelles et en particulier aux deux phases égales de commercialisation combinées à l'option d'une allocation garantie plafonnée à 2 GWh/ Êtes-vous favorable au maintien du niveau maximum d'allocation garantie à 1,5 GWh/j ?

En l'absence d'application d'une méthode d'allocation « aux besoins », non applicable à l'horizon 2011 pour les raisons évoquées en Q1, **la SNCF est favorable au principe d'une allocation « au prorata » mais de façon seulement temporaire, en attendant 2013 notamment.**

Compte tenu du retour d'expérience des allocations effectuées sur la période d'avril 2010 à mars 2011 et basées sur des règles d'allocation en deux phases
L'augmentation des capacités au 1er tour, réservé aux expéditeurs disposant d'une licence de fourniture aux clients finals et aux clients finals eux mêmes à hauteur de 75% avec une option garantie de 2,5GWh est intéressant. Cette augmentation permettrait de créer une concurrence des offres de fourniture sur des volumes certes restreints, mais représenterait déjà une amélioration.

La SNCF comme l'Uniden n'a pas d'opposition particulière à ce que le 2nd tour se fasse en plusieurs tours d'allocation pour améliorer la visibilité des expéditeurs, à condition que ces tours d'allocation soient bien au bénéfice des besoins de consommation dans la zone Sud.

Q4 Êtes-vous favorable à l'application des règles proposées par GRTgaz concernant la commercialisation de capacités pluriannuelles ?

Un premier tour comportant l'ensemble des capacités disponibles mais ouvert prioritairement aux expéditeurs disposant d'une licence de fourniture aux clients finals et aux clients finals eux-mêmes avec une option garantie de 1GWh permettrait d'orienter favorablement ce mécanisme en faveur des besoins de consommation de la zone et d'éviter de faire de ces capacités si contraintes un outil de trading.

Plus généralement, **la commercialisation de capacités pluri-annelles trouverait une logique plus pertinente lorsque les congestions entre les zone N/S seront moins apparentes, c'est-à-dire à partir de 2013 ou même 2015.**

Q5 Êtes-vous favorable à la publication d'informations entre les tours destinée à améliorer la visibilité ?

Compte tenu des faibles volumes commercialisés au niveau pluriannuel, il est probable que la diffusion des informations n'apporte aucun bénéfice aux participants, dès lors que chaque expéditeur demandera le maximum à chaque tour. Quel que soit le mécanisme retenu **il est important que les consommateurs industriels eux-mêmes puissent y accéder.**

Q6 Êtes-vous favorable au maintien des règles actuelles de commercialisation des capacités à la liaison GRTgaz Sud vers GRTgaz Nord et à l'interconnexion entre TIGF et GRTgaz ?

Les travaux de concertation ne se sont pas orientés sur la problématique des liaisons Sud/Nord de GRT ni sur les capacités TIGF/GRT Gaz compte tenu du calendrier très restreint dans lequel les travaux sur les trois méthodes d'allocation Nord/Sud ont dû s'inscrire. **La SNCF est bien entendu favorable à une fusion rapide des zones TIGF et GRT Gaz Sud**, et à une mise à zéro du terme tarifaire entre ces deux zones.

Q7 Êtes-vous favorable au calendrier de commercialisation proposé par GRTgaz pour la liaison dans le sens Nord vers Sud ?

Le plus tôt est le mieux pour les industriels comme la SNCF.

Q8 Êtes-vous favorable au maintien des calendriers actuels de commercialisation des capacités de transport à la liaison Sud vers Nord et à l'interconnexion GRTgaz - TIGF ?

Pas d'avis.

Q9 Avez-vous d'autres remarques sur la procédure de commercialisation proposée par GRTgaz ?

L**a SNCF s'inquiète de l'attrait donné à la proposition d'un mécanisme d'enchères pour 2012**, alors même que les travaux de concertation sur ce type de méthode ont été apparemment sommaires à ce stade (simple identification des composantes essentielles).
Le mécanisme d'enchères est a priori séduisant d'un point de vue économique, mais ne supprime pas **le problème central** qui **reste avant tout les congestions entre zones**. Les conséquences seraient très certainement de notre point de vue, comme celui de l'UNIDEN, une hausse généralisée des prix des volumes expédiés vers la zone Sud, défavorable pour les industriels comme la SNCF.

Olivier Reymondon
Pour la SNCF – Direction des Achats, Direction Déléguée Energie Carbone