

Consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie sur les tarifs et conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel

Eni et Distrigas remercient la CRE de leur donner l'opportunité de s'exprimer dans le cadre de cette consultation sur les tarifs et conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel.

1. Etes-vous favorable à la fusion des zones Nord H et Nord B au 1er avril 2013 ?

Si, d'une part, fusionner les zones Nord H et Nord B, de la façon proposée par GRTgaz et la CRE n'influencera pas et n'augmentera pas la hauteur de ces capacités disponibles pour alimenter les clients reliés au réseau de gaz B et n'apportera peut être que de bénéfices limités du point de vue de la liquidité du marché (tout client en zone Nord B peut jouir des services proposés par GRTgaz pour s'approvisionner sur les PEG tout en achetant des capacités de conversion H en B), nous estimons, d'autre part, que cette fusion apporterait une simplification de la structure contractuelle du réseau de transport de gaz naturel en France à laquelle nous sommes, de façon générale, favorables.

C'est donc dans l'optique d'une simplification générale qui conduirait, progressivement, à une zone d'équilibrage unique en France que nous nous exprimons en faveur de la fusion des zones Nord H et Nord B du réseau GRTgaz et nous souhaitons qu'elle se réalise le plus tôt possible. Nous proposons donc une période transitoire d'un an et d'accélérer le processus de fusion pour qu'il soit en place pour le 1er avril 2012.

Toutefois nous estimons que toute fusion des deux zones Nord H et Nord B du réseau GRTgaz ne peut être mise en place sans une préalable vérification de sa faisabilité soit sous le point de vue technique que sous le point de vue de la convenance économique pour le marché.

2. Etes-vous favorable à la mutualisation totale du coût de conversion du gaz H en gaz B (service base uniquement) dès le 1er avril 2011 ?

Nous sommes favorables à la mutualisation du coût de conversion du gaz H en Gaz B dès le 1er avril 2011. Nous proposons que la même logique proposé pour le service de base soit appliquée au service de pointe.

D'autre part, il ne faut pas ignorer les risques que la mutualisation des coûts de conversion peuvent engendrer. Par exemple la mutualisation des coûts de conversion du gaz H en gaz B impliquerait que les clients s'approvisionnant en gaz H doivent supporter ces coûts sans pouvoir en retirer un bénéfice. Par ailleurs, les clients en zone Nord B bénéficieraient du prix de marché H et verraient sans doute les charges liées au transport de gaz naturel diminuer.

Nous estimons que seule la fusion des zones Nord H et Nord B apportera de concrets avantages pour le marché en termes de simplification et que la mise à zéro des termes tarifaires de conversions soit uniquement le premier pas nécessaire pour atteindre ce but. C'est donc pour ça que nous souhaitons que la fusion se réalise le plus tôt possible.

3. Quels enseignements tirez-vous des résultats de l'étude réseau menée par GRTgaz et TIGF?

Les résultats de l'étude montrent qu'il n'y a pas d'obstacles d'ordre technique pour une fusion des zones GRTgaz Sud et TIGF. Il n'y a aucune raison technique pour que cette séparation entre les deux zones soit maintenue. Le maintien des deux zones est donc un obstacle à la simplification de la structure contractuelle du réseau qui ne se justifie pas en termes techniques et qui s'oppose au développement d'un marché unique et liquide sur le territoire français. Il est évident aussi que le maintien de différentes zones de marché en France n'est pas cohérent avec le processus d'intégration des marchés au niveau européen. Nous estimons d'ailleurs que toute fusion doit tenir compte aussi de l'autonomie et indépendance des GRT concernés, tout en gardant l'intérêt du marché comme prioritaire.

4. Etes-vous favorable à une diminution du terme tarifaire à l'interface entre les zones TIGF et GRTgaz Sud au 1er avril 2011, si la création d'une place de marché unique au 1er avril 2013 est retenue ?

Nous sommes favorables à la création d'une place de marché unique dans le Sud de la France au 1er avril 2013.

La fusion entre les zones GRTgaz Sud et TIGF serait un pas important vers la réalisation d'une place de marché unique en France et peut aider de façon importante le développement du marché dans le Sud du pays en apportant des avantages non négligeables du point de vue de la liquidité du PEG Sud.

Entretemps nous sommes favorables à une progressive réduction (jusqu' à la mise à zéro) du terme tarifaire à l'interface entre GRTgaz Sud et TIGF.

En principe, nous croyons que la création d'une place de marché unique dans le Sud de la France à l'horizon 2013 dans le sud de la France ne peut pas faire abstraction de la résolution des contraintes physiques du réseau. Toutefois l'étude de réseau menée par les GRT montre que les contraintes physiques entre TIGF e GRTgaz Sud sont très faibles et ne justifient pas le maintien de deux zones distinguées.

5. Etes-vous favorable aux autres évolutions de la structure tarifaire envisagées ?

Nous sommes favorables au maintien de la péréquation entre les termes tarifaires à tous les points d'entrée terrestres en France.

En ce qui concerne les termes tarifaires au PITS nous ne sommes pas favorables à la hausse envisagée par la CRE.

L'accès aux stockages en France est régulé. Les tarifs cependant ne le sont pas et les services de base proposés par Storengy sont déjà élevés. Lors des précédents processus d'allocations, nous avons remarqué qu'il n'y avait pas beaucoup de demandes pour les produits « hors-standard » proposés par Storengy comme l'offre « multicyclage ». Augmenter le terme tarifaire aux points d'interface transport stockages sur le réseau de GRTgaz pour supporter le développement de ce réseau pour des produits à la demande faible, nous semble difficilement justifiable. Augmenter les tarifs côté transport freinerait encore plus l'intérêt des expéditeurs pour l'ensemble des produits de Storengy.

Une hausse du terme tarifaire aux PITS serait justifiée uniquement par une sensible hausse des coûts liés à l'utilisation du réseau à l'interface entre réseau de transport et sites de stockage et à des développements de capacités à ces interfaces suite à l'introduction des nouvelles offres de Storengy et aux développements de capacités de stockage. Il faut aussi remarquer que, en cas de hausse du terme tarifaire aux PITS, l'introduction des nouvelles offres de Storengy, qui seront utilisées uniquement par une partie des utilisateurs de stockages, impacterait tous les utilisateurs à travers un nouveau tarif plus élevé.

Nous partageons complètement l'objectif de la CRE de détermination des règles tarifaires aux PITTM (Transport – Terminal méthanier) d'assurer que « l'ensemble des utilisateurs du réseau ne supporte, via les tarifs de transport, les coûts de développement des capacités créées spécifiquement pour les besoins des utilisateurs d'une infrastructure particulière. ».

7. Etes-vous favorable à la répercussion des coûts supplémentaires liés à la flexibilité infra- journalière aux sites fortement modulés à travers un service spécifique ?

Nous sommes favorables à la répercussion des éventuels coûts liés à la flexibilité infra-journalière aux sites plus fortement modulés et nous sommes favorables à l'introduction d'un service obligatoire spécifique pour permettre cette répercussion sans que les autres sites en soient impactés.

Le prix de ce service doit refléter les coûts effectivement supportés par le GRT pour pouvoir garantir la flexibilité infra-journalière nécessaire au bon fonctionnement des sites et du réseau même.

Nous n'exprimons aucun avis spécifique sur les services proposés par GRTgaz et la CRE.

11. Que pensez-vous de la proposition de GRTgaz concernant l'évolution du système d'équilibrage sur son réseau de transport ?

Nous remarquons que la proposition de GRTgaz quant à l'évolution de leur système d'équilibrage tend à suivre les indications stipulés dans le 3ème paquet législatif européen adapté en 2009.

Nous sommes favorables a toute proposition qui vise à rendre plus cohérent avec une logique de marché le système d'équilibrage et à améliorer la disponibilité des informations sur les situations de déséquilibre du réseau et des expéditeurs.

Dans cette optique, nous soulignons, comme il est stipulé dans la note de consultation, que de nombreuses évolutions devront être effectuées dans le domaine des échanges d'informations entre expéditeurs et transporteur. Par contre nous estimons nécessaire qu'une phase transitoire soit prévue pour les évolutions proposées, surtout en ce qui concerne l'élimination des tolérances, des comptes ECB et du système des talons.

12. Que pensez-vous de la position de TIGF concernant le système d'équilibrage sur son réseau de transport ?

Vu notre souhait de la création d'une place de marché unique en France, nous pensons que une harmonisation des systèmes d'équilibrage utilisés par les GRT sur le territoire français soit nécessaire pour un meilleur fonctionnement du marché et pour obtenir une simplification du système actuel.

Nous souhaiterions donc que des évolutions en ce sens soient prévues pour le système d'équilibrage de TIGF aussi.