

Pau, le 3 Septembre 2010

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

Réponses de TIGF

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

TIGF n'est pas concerné par cette question.

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 ?

TIGF n'est pas concerné par cette question.

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

TIGF a été l'un des acteurs principaux de l'étude de réseau conduite par les deux transporteurs français.

- a. Il convient de rappeler que l'étude de réseau décidée en juillet 2009 avait trois objectifs : (i) s'assurer de l'absence de congestion, (ii) si les congestions venaient à être identifiées, l'étude devait préciser et quantifier les investissements à réaliser pour les résorber, (iii) dans l'hypothèse où, en cas de congestion, il s'avérerait impossible de réaliser les investissements, des règles opérationnelles devaient être proposées.
- b. Cette étude devait s'articuler autour de trois échéances :
 - *Première échéance* : étude des congestions existantes au moment où l'étude est conduite
 - *Deuxième échéance* : définir l'état du réseau en 2011 et 2013 et les congestions éventuelles à ces dates
 - *Troisième échéance* : définir l'état du réseau en 2015 et 2018 et les congestions éventuelles à ces dates

On observera que le champ de l'étude vise à se focaliser sur l'interface entre les zones GRTgaz sud et TIGF sans tenir compte de la volonté fréquemment réitérée par le marché dans le cadre de la Concertation gaz de traiter en première priorité les congestions entre les zones nord et sud de GRTgaz.
- c. Cette étude a pu être conduite après que les deux gestionnaires de réseau, GRTgaz et TIGF, sous le contrôle de la CRE et de la DGE, ont défini une méthodologie commune formalisée dans un cahier des charges et partagé un modèle commun du réseau gazier français.
- d. Les résultats reproduits en annexe de la présente consultation montrent bien que
 - *A l'échéance 2011*, des congestions ont été clairement identifiées sur l'ensemble du réseau français.

- *A l'échéance 2013*, il existe un nombre limité de scénarios pour lesquels des congestions ont été identifiées. Il faut noter que l'étude a été menée en considérant les plans d'investissement des deux opérateurs de réseau envisagés au 3^{ème} trimestre 2009. Or, à ce jour, plusieurs reports ou annulations d'investissement ont été annoncées par GRTgaz (capacité d'entrée à Taisnières, Hauts de France, Arc de Dierrey, Eridan...) sans parler du renoncement à l'augmentation de certaines puissances de compression. Il est regrettable pour les parties prenantes que l'étude n'ait pas encore intégré ces réductions du plan d'investissement de GRTgaz. **Dès lors, les congestions mises en évidence par l'étude pour 2013 vont perdurer tant que l'ensemble des investissements reportés ou annulés n'aura pas été exécuté.** On notera en revanche que le plan d'investissement de TIGF a été confirmé. Pour palier les congestions identifiées, il était convenu dans le cahier des charges qu'une règle opérationnelle serait proposée. La règle opérationnelle proposée par GRTgaz remplace un système de limitation des nominations par les souscriptions (donnant aux expéditeurs une visibilité a priori des quantités de gaz pouvant être acheminées), par un système de limitation des allocations de quantité fait a posteriori au jour le jour. Ainsi, les capacités fermes actuelles deviennent interruptibles. Cette mesure, qui par ailleurs risque de créer des difficultés d'équilibrage, n'a aucune justification.
 - *Aux échéances 2015 et 2018*, l'étude reste à conduire. Il a été convenu en juin 2010, d'un commun accord entre la CRE, la DGEC et les GRT, d'attendre les décisions d'investissements majeurs, notamment pour tenir compte des résultats des Open Seasons, avant d'entamer les études sur 2015 et 2018.
- e. Il semble paradoxal que dans sa consultation, la CRE envisage la fusion des zones GRTgaz Sud et TIGF qui pourrait conduire à la mise en place d'une structure commune entre GRTgaz et TIGF pour assurer la gestion en commun du réseau de transport. Sachant, d'une part, que la CRE et l'Union européenne ont été à l'initiative du dénouement des participations croisées entre GDF et Total dans le transport de gaz en 2004, et d'autre part que cette solution aboutirait de facto au modèle ISO que la France a combattu lors de la négociation du 3^{ème} paquet énergie et a rejeté dans l'avant projet de transposition, cette proposition semble inopportune.
- f. TIGF partage l'avis exprimé par de nombreuses parties prenantes de la nécessité de disposer d'une modélisation complète du réseau de transport français, modèle qui devrait intégrer les autres infrastructures raccordées au réseau de transport (Terminaux, stockages, distributions industrielles etc...).
- g. Le modèle de réseau doit encore être perfectionné. Le travail accompli doit être poursuivi et périodiquement mis à jour pour prendre en compte les nouvelles conditions du marché.

En conclusion, TIGF considère que cette étude de réseau est une excellente première étape mais estime qu'elle ne peut justifier la modification de la structure tarifaire du réseau français, la configuration du réseau à l'échéance 2015 et plus n'ayant pas été étudiée et les baisses d'investissements confirmées suite aux récentes Open Season n'ayant pas été intégrées dans la modélisation finale.

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 ?

TIGF ne saurait souscrire à la conclusion figurant dans la consultation de la CRE selon laquelle aucune congestion structurelle n'existerait à l'interface entre les zones GRTgaz sud et TIGF. La preuve en est que la même consultation envisage la mise en œuvre d'une règle opérationnelle visant à écrêter la demande excédentaire à l'interface, **règle qui transformerait les capacités aujourd'hui fermes que les expéditeurs ont souscrites en capacités interruptibles.**

La question posée dans la consultation appelle deux remarques liminaires :

- La formulation de « diminution du terme tarifaire à l'interface » est ambiguë. Pour se prononcer en toute connaissance de cause, les parties prenantes devraient savoir si le souhait de la CRE est de porter à zéro le tarif à l'interface comme envisagé par la CRE dans sa délibération du 2 juillet 2009, ou si la CRE prévoit de maintenir un tarif à l'interface en faisant évoluer d'un pourcentage à préciser l'actuel tarif (150 €/MWh/j/an réparti à égalité entre les deux transporteurs).
- Concernant l'éventuelle création d'une place de marché unique au 1^{er} avril 2013 : il ne saurait être contesté que les transactions aux trois PEGs français se sont considérablement développées et qu'il existe une connexion entre les trois PEGs français. Les différentiels de prix entre ces trois places sont censés refléter les congestions, et l'on constate que s'il existe en règle générale un différentiel entre le PEG nord et le PEG sud de GRTgaz, ce différentiel est très faible entre le PEG sud de GRTgaz et le PEG TIGF, traduisant, dès à présent, la réalité de l'existence d'un marché unifié en France au même titre que ce qui se passe aux Etats Unis avec le Henry Hub. Le maintien de zones d'équilibrage distinctes ne fait donc pas obstacle au développement des places marché actives qui est un indicateur de la libéralisation du marché en Europe.

Dans la suite, TIGF examinera dans une première partie la mise à zéro du tarif à l'interface pour en démontrer le caractère inopérant, avant d'envisager dans une deuxième partie le maintien de la zone tarifaire avec une évolution à la baisse desdits tarifs.

- *Première hypothèse.* Si par impossible la CRE proposait de supprimer le terme tarifaire à l'interface entre les zones GRTgaz sud et TIGF, il convient de rappeler que:
 - a. Dans le cadre du groupe de travail de la Concertation Gaz mis en place en novembre 2008, les expéditeurs ont pris nettement position en faveur d'une fusion des zones Nord et Sud de GRT, fusion à laquelle GRTgaz s'oppose car elle implique des investissements de décongestion. Dans leur réponse à la consultation du 30 avril 2009, la majorité des expéditeurs ont confirmé que la priorité allait à la suppression des congestions entre les zones GRTgaz Nord et Sud. Ceci vient d'être confirmé avec force lors de l'Open Season lancée en 2010, au cours de laquelle les demandes de capacité ont excédé l'offre uniquement dans le sens Nord-Sud à l'interface entre les zones GRTgaz Nord et GRTgaz Sud, alors même que les demandes sur les autres liaisons n'ont pas été suffisantes pour justifier le développement de l'Artère du Rhône.
 - b. En réalité, la mise à zéro de l'interface tarifaire GRTgaz Sud TIGF a été avancée par la CRE sans une analyse approfondie, et sans véritable concertation. **Sa faisabilité opérationnelle n'a pas été étudiée** ; les conséquences sur le fonctionnement du réseau, sur les accords

d'interopérabilité entre transporteurs, sur le transport et le stockage, ainsi que sur les relations avec les expéditeurs n'ont pas été évaluées.

Or, on soulignera que la fusion des zones GRTgaz Sud et TIGF se traduirait par la mise en place d'un gestionnaire unique chargé des nominations et du service d'équilibrage de la nouvelle zone « Grand Sud » issue de la fusion des zones GRTgaz Sud et TIGF. Ce gestionnaire unique ne pourrait être que :

- un des actuels transporteurs, ce qui serait a priori difficilement acceptable par l'autre transporteur ;
- un tiers, indépendant des actionnaires actuels des deux GRT;
- une structure commune GRTgaz / TIGF, dont la conformité avec la directive 2009/743/CE serait douteuse ;

Cette dernière solution paraît peu pertinente au regard de la directive 2009/743/CE car elle traduirait une évolution vers un système dit « ISO » (Independent System Operator) tel que défini dans la Troisième Directive. L'ISO serait responsable des nominations, de l'équilibrage, des souscriptions et facturations, de l'exploitation, du maintien, et du développement du réseau, alors même que depuis plusieurs mois, se poursuivent sous l'égide de la DGEC et de la CRE, des réunions de concertations associant l'ensemble des transporteurs pour préparer la mise en place du système ITO.

Par ailleurs, la structure mise en œuvre en Allemagne, et à laquelle se réfère la CRE dans sa consultation, ne présente pas le recul nécessaire pour être citée comme exemple. De plus, et au vu de discussions informelles avec les opérateurs allemands, ce système, pourrait déboucher sur un frein des investissements en raison de la multiplication des contraintes opérationnelles et de la dilution des responsabilités. Ce système entraînerait ainsi la suspension ou le report des investissements au moment même où ceux-ci sont particulièrement nécessaires tant pour des impératifs de sécurité que pour le bon fonctionnement du marché du gaz.

Au-delà des difficultés de mise en œuvre de la fusion des zones induite par une mise à zéro des tarifs à l'interface, TIGF insiste sur le fait que les augmentations de certains tarifs qui en résulteraient pourraient léser des expéditeurs actifs dans la zone TIGF, qu'ils soient espagnols ou dans la zone du sud-ouest, même si globalement il n'y aurait pas d'impact sur les recettes de TIGF.

- c. La mise à zéro du tarif à l'interface cause un préjudice certain à TIGF

En premier lieu, il ne fait aucun doute que TIGF perdra :

- son **autonomie en matière d'investissements**, puisque toute décision devra être prise en commun avec GRTgaz, ce qui supposera des arbitrages potentiellement conflictuels entre capex et opex, par exemple, ou sur les choix des dimensionnements des ouvrages et leurs référentiels.

A ce titre, il convient de souligner qu'il n'existe pas aujourd'hui en France de modèle de réseau intégré et transparent. L'analyse, objet de la question 3 ci-dessus, qui a permis de mieux comprendre certaines congestions existantes, reste très dépendante d'informations techniques qui ne sont pas dans le domaine public.

Dans un modèle de zones unifiées, seul l'opérateur dominant aura une vue suffisamment large du réseau pour préconiser des investissements optimisés à ses bornes : TIGF n'aura pas les moyens de vérifier l'objectivité des propositions faites avec pour conséquence la

perte de la maîtrise de ses propres investissements. Le risque d'un blocage des investissements dans cette configuration est important.

- son **rôle de gestionnaire autonome de flux**. Toute entreprise ne peut fonctionner efficacement que si elle maîtrise l'ensemble de ses processus. Amputer TIGF du contrôle des flux qui transitent par son réseau, du contact avec ses propres clients, de la liberté de ses choix d'investissements, réduira son rôle à celui de simple exécutant, prestataire au service de décisions qui lui échappent.

Par ailleurs, les standards opérationnels mis en œuvre par TIGF sont au meilleur niveau, parfois s'appuyant sur des spécifications techniques plus strictes que celle de GRTgaz (par exemple sur les aciers utilisés). La réduction du rôle direct de TIGF ne pourrait, là aussi, que conduire au nivellement par le bas des pratiques en matière de sécurité et d'exploitation.

- une partie de son rôle d'opérateur de réseaux, dès lors que les politiques d'exploitation et de maintenance techniques devront être subordonnées à celles de GRTgaz.

Ces différentes modifications rendront inextricables les processus de décisions d'investissements à venir, rendant leur réalisation aléatoire.

En second lieu, Les capacités de stockage de TIGF sont deux fois plus importantes (en volume utile) que les besoins de sa propre zone d'équilibrage. Cette situation l'expose à la qualité du réseau de transport qui lie les stockages aux zones de modulation. TIGF a donc développé son réseau de transport avec le souci permanent de garantir en toutes circonstances (en particulier climatiques) la disponibilité des capacités de transport indispensables à l'usage des capacités de stockage souscrites dans sa zone d'équilibrage.

Ainsi TIGF garantit la fermeté des capacités souscrites au Point d'Interface Transport Stockage (PITS), au contraire de ce que pratique GRTgaz pour les PITS de la zone Sud. Si les offres des deux stockeurs étaient mises à disposition des expéditeurs au sein d'une unique zone (TIGF + GRTgaz Sud), le niveau de service offert par les Transporteurs au PITS ne pourra que s'aligner vers le bas, et ce d'autant plus que des contraintes techniques perdurent à l'interface des zones TIGF et GRTgaz. L'offre TIGF devrait donc être dégradée (interruptibilité des injections et des soutirages) pour être accessible sur toute la zone, au détriment des clients actuels de TIGF. Cette dégradation de la qualité du service de stockage serait non seulement préjudiciable pour les clients du stockage de TIGF, mais elle se traduirait aussi par une réduction de l'attractivité du stockage de TIGF, de nature à mettre en péril les projets de développement des capacités de stockage. Or ce développement a été reconnu par les pouvoirs publics comme nécessaire à la sécurité d'approvisionnement du pays.

- d. Pour l'économie du Sud Ouest, il est important de souligner que TIGF apporte une contribution importante au développement régional générant plus de 1 000 emplois directs et indirects, notamment via le recours à de nombreux partenaires pour les opérations courantes et la construction de nouvelles installations (investissements annuels de l'ordre de 150 M€). La dilution des responsabilités et des activités de TIGF dans un ensemble tiers dans lequel les centres de décision seraient transférés du Sud Ouest vers Paris conduirait inéluctablement à une baisse de la production et des emplois locaux, sans parler du fait que la distance entre les centres de décision et le terrain

rendraient nombre de ces décisions inappropriées et incomprises par les parties prenantes locales.

- e. Enfin, la perte d'autonomie opérationnelle de TIGF produirait sans nul doute des inquiétudes et sans doute des réactions de la part du personnel dans un contexte difficile lié à la future transposition de la troisième Directive. TIGF a en effet développé au fil de son histoire une forte culture d'entreprise et son personnel y est très attaché, ainsi qu' à l'exercice complet de ses prérogatives de transporteur,
- *Seconde hypothèse* : maintien de la zone tarifaire mais évolution à la baisse du tarif à l'interface. Cette mesure est une première étape vers la mise à zéro de l'interface GRTgaz Sud/TIGF. Dans la mesure où nous venons de démontrer que la mise à zéro est inacceptable pour TIGF, **aucun élément ne vient justifier une modification de la structure tarifaire à l'interface.**

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

TIGF est favorable à la péréquation des tarifs aux points d'entrée terrestres français.

TIGF n'a pas d'objection à une hausse des termes tarifaires aux points d'interface transport-stockage (PITS) sur le réseau GRTgaz dès avril 2011.

TIGF n'est pas directement concernée par l'évolution des termes tarifaires à l'interface avec les terminaux méthaniers.

6. Quelle est votre analyse du service de flexibilité infra-journalière proposé par GRTgaz ?

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 ?

8. Que pensez-vous du seuil de 0,8 GWh de volume modulé journalier moyen proposé par GRTgaz pour l'application du service de flexibilité infra-journalière ?

9. Quelle est votre analyse du service de flexibilité infra-journalière envisagé par la CRE ?

10. Etes-vous favorable à la définition de deux services distincts, un service de flexibilité infrajournalière pour la programmation la veille pour le lendemain et un service pour les renominations en cours de journée ?

TIGF est favorable au développement de centrales de production d'électricité à partir du gaz naturel dans la zone qu'elle opère. Elle souligne simplement que les coûts induits par ces centrales, tant pour les raccorder au réseau que pour assurer leur modulation, doivent être soigneusement identifiés, et ne sauraient être couverts par les autres utilisateurs du gaz naturel, qu'il s'agisse de la clientèle industrielle ou de la clientèle résidentielle.

TIGF rappelle qu'une présentation de son offre relative aux services de modulation pour les CCCG incluant une proposition tarifaire a été faite aux services de la CRE en juin 2010. TIGF n'a pas de commentaire à faire sur les propositions formulées par GRTgaz pour son propre service de modulation. En revanche, les solutions arrêtées ne sauraient constituer un précédent qui lui soit opposable.

Pour ce qui est de la question 6, TIGF ne partage pas le point de vue de GRTgaz. En effet, contrairement à ce qui se produit sur le réseau de ce dernier, la flexibilité sur le réseau de TIGF provient en grande partie des stockages du fait du peu de stock en conduite. Ce nouveau service demandera des développements de capacités nécessaires pour couvrir les besoins de pointe. Ces moyens supplémentaires impliquent des investissements qui devront être rémunérés.

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

TIGF n'a pas de commentaire à faire sur les propositions formulées par GRTgaz. En revanche, les solutions arrêtées ne sauraient constituer un précédent qui lui soit opposable.

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

Contrairement à ce qu'indique la CRE dans le texte de la consultation publique, TIGF est favorable à toute évolution qui répond aux besoins et aux souhaits de ses clients. Or, les clients ont été interrogés en 2009 par TIGF dans le cadre d'une enquête de satisfaction, notamment sur le système d'équilibrage, qui venait d'évoluer pour offrir plus de souplesse en réponse à certaines demandes de la clientèle. Les résultats de cette enquête, dont la synthèse a été adressée à la CRE et aux expéditeurs, traduisent la satisfaction des clients de TIGF sur le système d'équilibrage qui leur est proposé.

TIGF rappelle qu'elle équilibre son réseau principalement en offrant aux expéditeurs son Service d'Équilibre Journalier, service reconnu comme très compétitif par les expéditeurs. TIGF résout l'éventuel déséquilibre résiduel par un achat/vente de gaz indexé sur une base Zeebrugge et réfléchit à une évolution future de la gestion de l'équilibrage résiduel.

TIGF ne souhaite pas qu'une uniformisation des conditions d'équilibrage prive les expéditeurs des bénéfices d'une synergie existant entre le transport et le stockage ; synergie d'autant plus facile que les deux activités sont assurées par le même opérateur.

Par ailleurs, une harmonisation des systèmes d'équilibrages au niveau communautaire est actuellement conduite sous l'égide de l'ENTSOG. Il semble préférable d'en attendre les conclusions plutôt que de préjuger de futures mesures communautaires, et d'engager des coûts pour adapter, pour une période transitoire, les systèmes d'information des GRT et les contrats passés avec les expéditeurs.

13. Avez-vous d'autres remarques ou propositions ?

Il est regrettable que la consultation ne porte que sur l'interface GRTgaz Sud/TIGF et s'abstienne d'évoquer l'interface GRTgaz Nord/GRTgaz Sud pour lequel les expéditeurs s'accordent à penser qu'elle est à l'origine de la majeure partie des problèmes de fluidité sur le réseau français.