

3 JUSTIFICATIONS DES PROJETS

Ces deux projets ont à la fois des justifications spécifiques (la fusion des zones tarifaires nord et sud pour Val de Saône ou les projets de nouveaux terminaux à Fos-sur-Mer pour Arc Lyonnais) et des justifications plus générales comme composantes d'un tout : la dorsale gazière Dunkerque – Fos-sur-Mer.

PREMIÈRE JUSTIFICATION

Privilégier, selon le contexte énergétique mondial, les approvisionnements depuis le nord ou le sud du pays.

Le gaz naturel venu du nord (Norvège et Pays-Bas) et de l'est (Russie) arrive en France par canalisation tandis que le gaz naturel en provenance du sud et de l'ouest est acheminé par navire méthanier sous forme de gaz

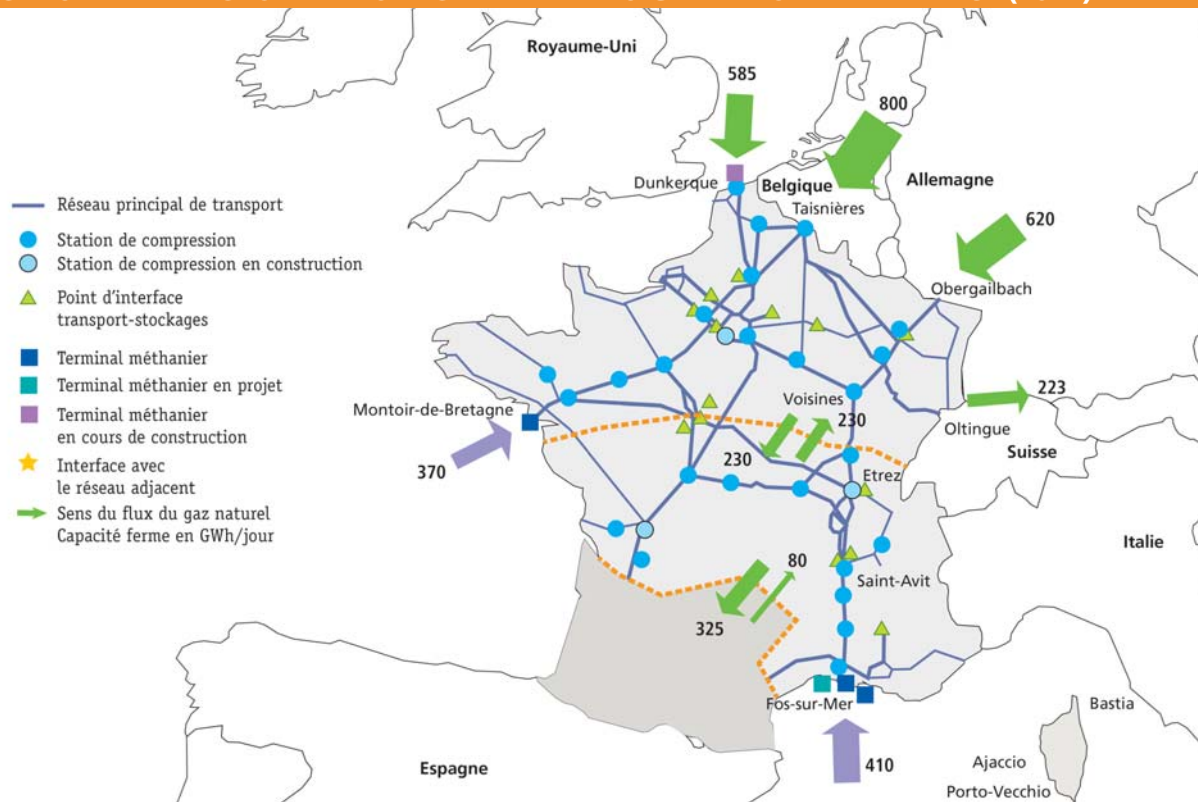
naturel liquéfié (GNL). **Le réseau de transport principal de GRTgaz permet ensuite d'alimenter la majeure partie du territoire en gaz naturel.**

Les nouvelles capacités d'importation de GNL (voir encadré page 17) renforceront la sécurité des approvisionnements en donnant accès à des sources de gaz plus diversifiées et élargiront également les possibilités d'arbitrage au bénéfice des consommateurs français.

Station de Voisines



RÉSEAUX DE TRANSPORT ET POINTS D'ENTRÉE DU GAZ NATUREL EN FRANCE (2012)



LE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)

Une fois extrait du gisement, le gaz naturel est transporté par canalisation jusqu'à un lieu de consommation ou jusqu'à une usine où il est liquéfié pour être embarqué sur un navire méthanier.

À -160°C, le gaz naturel devient liquide et son volume diminue de 600 fois ; ce qui rend alors possible le transport d'une grande quantité de gaz naturel par bateau jusqu'à un terminal méthanier, installation spécialisée pour l'accueil des navires, la réception et le stockage du GNL puis sa regazéification et son injection dans le réseau de transport. Ainsi, par exemple, le gaz naturel d'Algérie arrive en France par navire sous forme de GNL. La France dispose actuellement de deux ports méthaniers : Fos-sur-Mer (deux terminaux) et Montoir-de-

Bretagne. Un nouveau terminal méthanier est en construction à Dunkerque.

Le terminal méthanier en cours de construction à Dunkerque

Le 27 juin 2011, EDF et ses partenaires Fluxys (opérateur gazier du réseau de transport de gaz belge et du terminal méthanier de Zeebrugge) et Total (Société Dunkerque LNG) ont décidé la construction du terminal méthanier de Dunkerque.

Ce terminal méthanier, infrastructure de regazéification de GNL implanté sur la commune de Loon Plage, sera capable d'accueillir en France les plus grands navires méthaniers du monde. Il aura une capacité annuelle d'accueil de 13 milliards de m³ soit environ 20% de la

consommation annuelle française et belge de gaz naturel.

Le chantier a été lancé en mars 2012 et doit conduire à une mise en service industrielle et commerciale à l'horizon 2015.

Les projets de terminaux méthaniers à Fos-sur-Mer

Porté par Fos Faster LNG terminal (constitué des sociétés Shell et Vopak), le projet Fos Faster consiste à créer un nouveau terminal méthanier à Fos-sur-Mer, d'une capacité initiale de l'ordre de 8 milliards de m³ par an, pouvant être doublée si le marché le nécessitait.

Fos Faster a fait l'objet d'un débat public de septembre à décembre 2010, à l'issue duquel le maître d'ouvrage a décidé la poursuite des études et le dépôt du dossier.

Par ailleurs, la société Fosmax LNG développe un projet de doublement des capacités gazières du terminal de Fos Cavaou, pour les porter à 16 milliards de m³ en 2020, au lieu de 8,25 milliards aujourd'hui. Fosmax LNG a saisi la Commission nationale du débat public sur ce projet qui fait l'objet, en 2013, d'une concertation sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP.

Terminal méthanier de Dunkerque en construction



Néanmoins, pour que ces flux de gaz puissent circuler aisément, il est nécessaire de développer le réseau de transport. C'est la raison pour laquelle GRTgaz a engagé, pour les années 2010 – 2020, un cycle d'investissements majeurs qui se traduit notamment par la réalisation progressive de la dorsale gazière Dunkerque – Fos-sur-Mer (en 5 tronçons dont un est actuellement en travaux, deux autres en fin de procédure administrative et les deux derniers Val de Saône et Arc Lyonnais sont soumis à un débat public et font l'objet de ce dossier).

L'accroissement des capacités de transport rendu possible par la réalisation de cette « dorsale » (qui, comme toutes les installations de GRTgaz, est conçue pour fonctionner dans les deux sens) permettra de privilégier, selon les circonstances, les flux gaziers entrant au sud ou au nord du territoire français.

Les projets Arc Lyonnais et Val de Saône, maillons essentiels de cette « dorsale gazière » Dunkerque – Fos-sur-Mer, contribueront ainsi à répondre aux fluctuations du marché du gaz naturel.

DEUXIÈME JUSTIFICATION

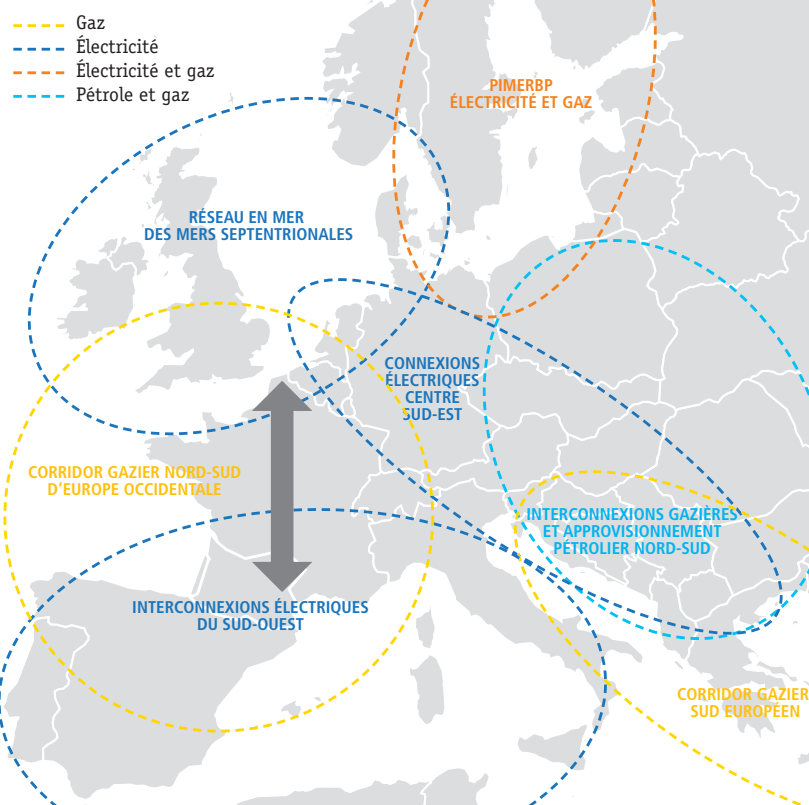
Achever progressivement le Corridor gazier nord – sud d'Europe occidentale, Dunkerque – Fos-sur-Mer en France pour diversifier les sources d'approvisionnement, renforcer la sécurité d'alimentation en gaz naturel et fluidifier les transits de gaz naturel à l'échelle européenne.

La mise en œuvre par GRTgaz de ce cycle d'investissements majeurs 2010-2020 n'a pas seulement pour objectif de rendre le réseau de transport de

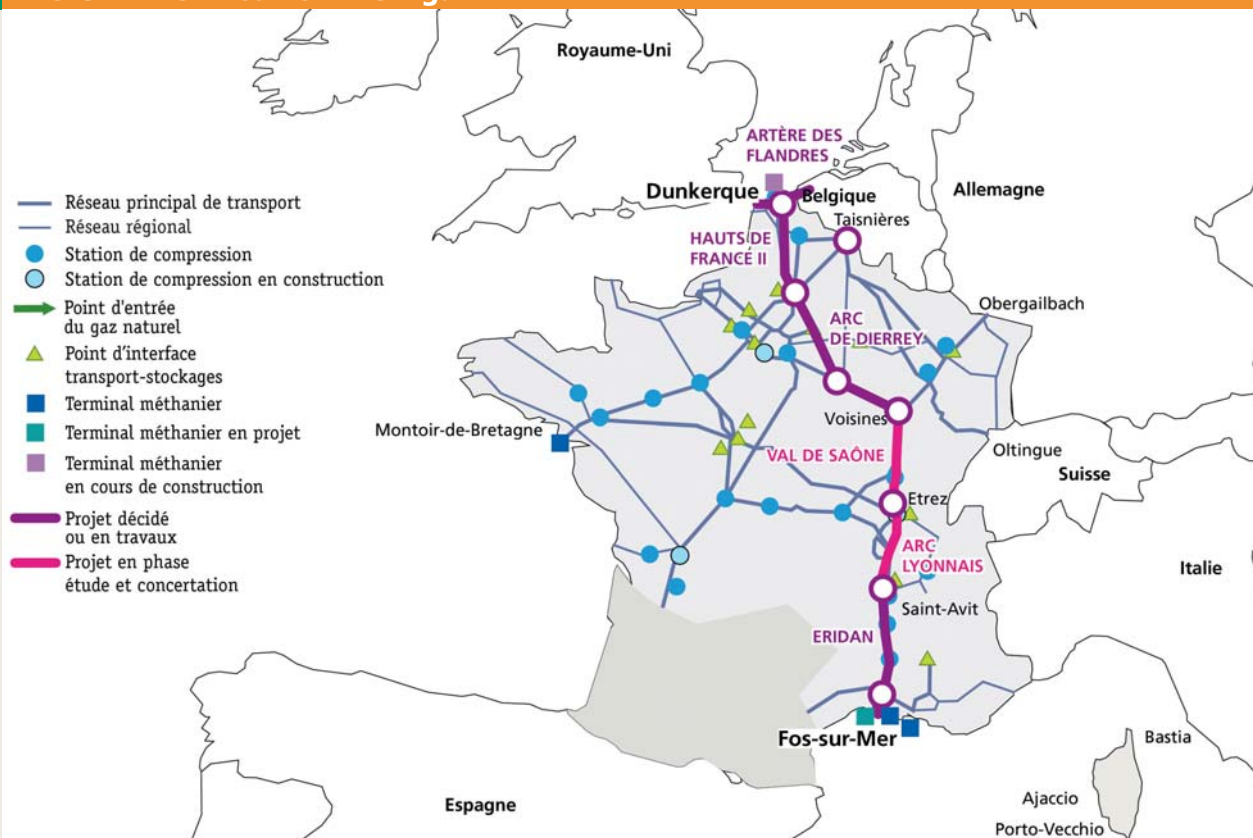
gaz naturel suffisamment flexible pour répondre aux évolutions du contexte énergétique mondial ; il doit également permettre de connecter le réseau de transport français aux autres réseaux de transport européens.

La France dispose en effet d'une situation géographique privilégiée avec d'importantes voies d'approvisionnement et de capacités de transport. Cet atout de la France a conduit **l'Union européenne à attribuer à la France un rôle stratégique dans le développement d'un corridor gazier nord-sud d'Europe occidentale** (Eridan et Arc de Dierrey bénéficient, à ce titre, de subventions européennes).

LES CORRIDORS PRIORITAIRES POUR LE GAZ, L'ÉLECTRICITÉ ET LE PÉTROLE SELON L'UNION EUROPÉENNE



LES GRANDS PROJETS DE GRTgaz



Ce corridor contribuera au développement d'un marché européen du gaz naturel. L'objectif est bien de sécuriser les approvisionnements en gaz naturel de l'Europe occidentale en fluidifiant la circulation du gaz depuis les différents points d'entrée sur le continent jusqu'à l'ensemble des réseaux de transport nationaux. Dans chaque pays, les consommateurs auront davantage de choix entre les différentes sources d'approvisionnement de l'Europe en gaz naturel. Cette plus grande capacité d'arbitrage leur permettra de bénéficier **d'un prix du gaz le plus compétitif possible et d'une plus grande sécurité d'approvisionnement.**

L'ensemble des investissements à réaliser sur le réseau de transport français pour créer ce corridor

gazier nord-sud est inscrit dans le plan décennal de GRTgaz qui fait l'objet d'un examen annuel par la Commission de Régulation de l'Énergie.

Dans cet esprit, **GRTgaz a engagé la réalisation, dans le nord de la France, de trois projets qui permettront de renforcer la connexion du réseau de transport français aux grands marchés nord européens du gaz :**

>> **Hauts de France II** (en construction en 2012 et 2013) et **Arc de Dierrey** (voir encadré page 20), canalisations entre Dunkerque dans le Nord et Voisines en Haute-Marne. Ces deux projets font suite à la décision de Dunkerque LNG de réaliser un terminal méthanier à Dunkerque.

>> **L'Artère des Flandres** qui transportera le gaz naturel entre Pitgam dans le Nord et la Belgique.



Dans le sud, le principal projet décidé est la canalisation Eridan (voir encadré) qui permettra un accroissement significatif des flux gaziers du sud vers le nord notamment via les terminaux méthaniers en projet à Fos-sur-Mer. Eridan constitue en outre une étape importante pour la fusion des zones tarifaires nord et sud.



ARC DE DIERREY

Arc de Dierrey est une nouvelle canalisation de 308 km de long et de 1200 mm de diamètre entre Cuvilly (Oise) et Voisines (Haute-Marne). Le projet a fait l'objet d'un débat public d'octobre 2009 à janvier 2010. Dans sa délibération du 22 décembre 2011, la Commission de Régulation de l'Énergie a approuvé cet investissement. L'enquête publique s'est déroulée de mars à avril 2013 pour une mise en service prévue échelonnée entre 2015 et 2016.

ERIDAN

Le projet Eridan consiste à construire une nouvelle canalisation de 220 km de long et de 1200 mm de diamètre entre Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) et Saint-Avit (Drôme) afin de renforcer la canalisation existante (600 mm), aujourd'hui saturée. Un débat public sur ce projet a eu lieu de juin à novembre 2009. Dans sa délibération du 19 avril 2011, la Commission de Régulation de l'Énergie a approuvé cet investissement. L'enquête publique est prévue en septembre 2013 pour une mise en service à l'horizon 2016. Pour plus d'informations : www.grtgaz.com rubrique Grands Projets

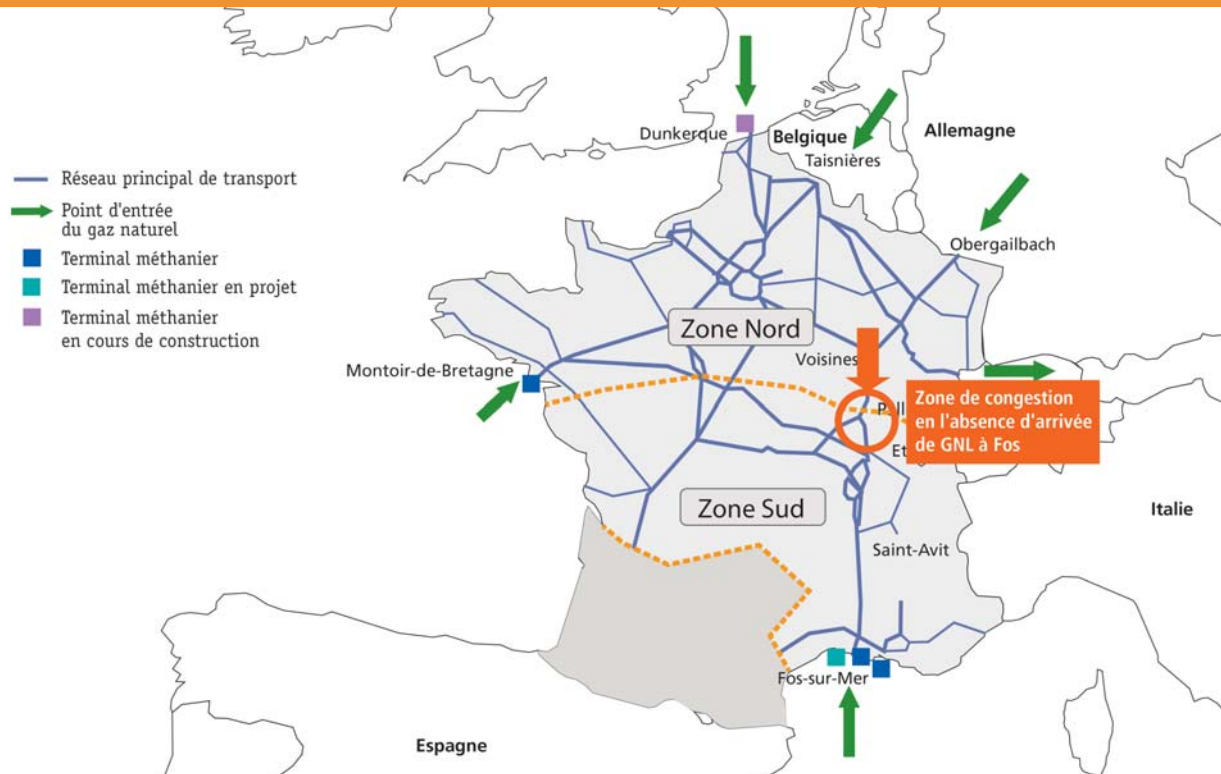
TROISIÈME JUSTIFICATION

Améliorer les conditions de fonctionnement du marché de gros du gaz naturel* en France

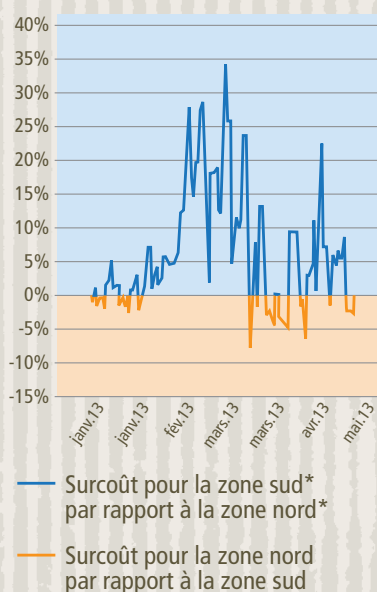
Après quelques années d'ouverture du marché, le choix des consommateurs s'est notablement élargi et ce sont près de 100 expéditeurs qui sont actifs sur le marché français de gros. Ce marché permet la rencontre entre les acteurs disposant de ressources en gaz, et ceux qui ont besoin de ces ressources.

Dans ce contexte d'ouverture des marchés de l'énergie, et pour que ce marché fonctionne, la mission du transporteur consiste à réaliser les infrastructures permettant une concurrence effective entre les expéditeurs de gaz naturel au profit des consommateurs de gaz. Les deux projets ont ainsi pour objectif de **développer les réseaux de transport pour faciliter l'accès des consommateurs à différents fournisseurs de gaz et réduire les écarts de prix dus à la saturation des infrastructures.**

CARTE DES DIFFÉRENTES ZONES D'ÉCHANGES GAZIERS EN FRANCE



ÉCART DU PRIX DU GAZ ENTRE LES ZONES TARIFAIRES NORD ET SUD*



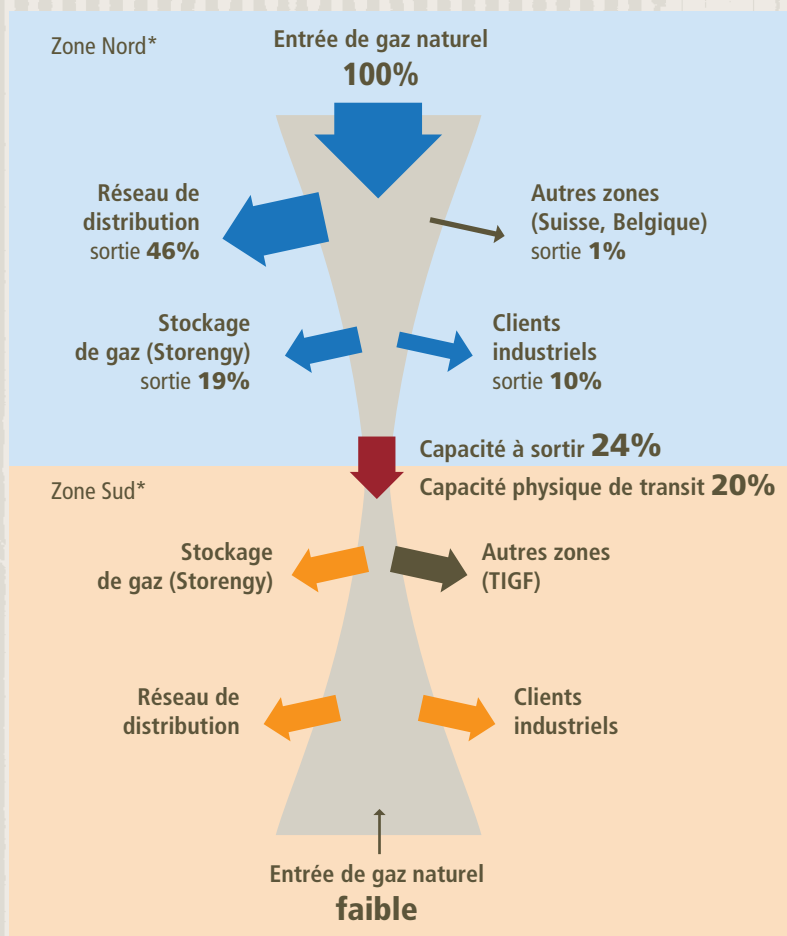
L'offre d'acheminement de GRTgaz repose sur 2 zones de marché, les zones nord et sud*. Sur chacune d'entre elles s'établit un équilibre de marché qui permet de déterminer les prix du gaz naturel. L'existence de ces 2 zones traduit les limites physiques du réseau. Grâce aux investissements réalisés par le passé, GRTgaz a déjà ramené le nombre de zones de 4 en 2005 à 2 en 2009.

La zone nord étant physiquement plus fortement connectée à des sources d'approvisionnement, elle bénéficie d'un niveau de liquidité et de concurrence satisfaisant sur le marché de gros*. En revanche, les marchés de la zone sud sont peu actifs. De ce fait, les consommateurs du sud, notamment industriels, ne bénéficient pas de prix aussi attractifs qu'au nord. L'année 2012 et le début d'année 2013 ont été ainsi caractérisés par des écarts de prix importants entre ces deux zones (34% d'écart en mars 2013).

La CRE a donc considéré, dans sa délibération du 19 juillet 2012 (voir annexe 2), que Val de Saône était, en complément du projet Éridan, l'ouvrage le plus adapté pour permettre la fusion des zones. Cette fusion permettra de disposer d'un prix de gros unique pour le gaz sur la majeure partie du territoire français.

Le projet Val de Saône, en augmentant la possibilité de faire circuler davantage de gaz de la zone nord vers la zone sud, diminuera drastiquement les risques de congestion entre ces deux zones. Le sud du pays bénéficiera alors d'un niveau de liquidité et de conditions de marché identiques à celles du nord et ce, même en cas de diminution des livraisons de gaz naturel liquéfié (GNL), ce qui est la situation actuelle (voir page 13 sur le contexte actuel du GNL lié aux conséquences de la catastrophe de Fukushima).

QU'EST-CE QU'UNE CONGESTION ?



Dans cet exemple, les quantités de gaz à sortir de la zone nord (24%) sont supérieures à la capacité physique du réseau de transport principal de gaz naturel (20%).

En effet, l'ordre de réalisation sera fonction du sens des flux dominants :

>> Si les flux gaziers nord-sud sont dominants (cas actuel avec les faibles arrivées de GNL dans le sud), le projet Val de Saône sera réalisé en premier d'autant qu'il contribue directement à la fusion des zones tarifaires nord et sud ;

>> Si les flux gaziers sud-nord restent dominants (cas de la réalisation non confirmée à ce jour des projets de nouveaux terminaux méthaniers à Fos), la réalisation de l'Arc Lyonnais prendrait le pas sur celle de Val de Saône.

Compte tenu de la conjoncture gazière prévisible à court et à moyen termes, il est très probable que Val de Saône soit la première canalisation réalisée (prise de décision mi 2014).

La congestion du réseau de GRTgaz entre les zones nord et sud apparaît lorsque les livraisons de gaz naturel liquéfié (GNL) diminuent. Ainsi actuellement, les capacités de l'axe nord-sud sont réservées à 100% par les expéditeurs en moyenne ce qui est le signe d'une saturation de l'axe. Les mises en service des projets Eridan et Arc de Dierrey contribueront à réduire ces risques de congestion sans pour autant les éliminer.

Si les deux projets Arc Lyonnais et Val de Saône concourent tous les deux à la diversification et à la sécurisation des sources d'approvisionnement, l'objectif de désaturation de l'axe nord-sud pourra entraîner des décisions différentes pour l'ordre de réalisation de ces projets qui sont distincts et indépendants l'un de l'autre.