

| |
|--|
| <p>Consultation publique de la CRE relative aux prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz de GRTgaz et TIGF et aux prochains tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers régulés</p> |
|--|

Version finale

Question 1 Considérez-vous que la CRE a correctement appréhendé les grands enjeux relatifs aux tarifs de transport de gaz naturel à l'horizon 2020 ?

L'AFG partage globalement la vision de la CRE quant aux grands enjeux gaziers à l'horizon 2020. On peut cependant souligner que la note technique de la CRE ne fait pas mention de la mise en place de la régulation des stockages qui va fortement mobiliser les acteurs du marché.

En outre, l'AFG estime que la production d'électricité à partir de gaz même si elle a été faible entre 2009 et 2014 devrait retrouver un regain d'intérêt sous l'effet d'une meilleure compétitivité du gaz. L'AFG croit également que la mobilité au gaz va se développer dans les prochaines années.

Enfin, l'AFG constate que la place de marché française reste en retrait en termes de liquidité par rapport aux places de marché néerlandaise, britannique, belge et allemande. La structure tarifaire du transport peut avoir une influence sur cette liquidité, et nous recommandons à la CRE d'examiner les mesures qui pourraient être prise en ce sens.

Question 2 Avez-vous des observations sur le programme de travail et le calendrier envisagés par la CRE pour l'élaboration des tarifs ATRT6 ?

L'AFG est globalement favorable avec le calendrier proposé. Cependant, la période estivale est toujours une période complexe pour envisager de répondre à des consultations publiques. Prévoir de lancer la deuxième consultation en septembre 2016 paraît plus opportun.

Question 3 Etes-vous favorable à un maintien du calendrier de l'ATRT5, soit une évolution du tarif de transport au 1er avril de chaque année, assortie d'une visibilité sur l'évolution du tarif aux interconnexions pour l'ensemble de la période tarifaire ATRT6 ?

Le choix de reconduire un calendrier similaire à celui de l'ATRT5 a l'avantage d'offrir beaucoup de visibilité aux acteurs du marché.

Question 4 : Etes-vous favorable à une évolution annuelle des tarifs ATRT6 au 1er avril ainsi qu'à une évolution unique du tarif au moment de la création de la zone unique, dans les conditions envisagées par la CRE ?

L'AFG est plutôt favorable à la mise en place d'un mouvement tarifaire unique au 1^{er} novembre 2018 à condition que cela n'ait aucune incidence sur les chiffres d'affaires des opérateurs.

Question 5 Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre du tarif ATRT5 ? Etes-vous favorable aux orientations préliminaires de la CRE concernant le cadre de régulation pour la période ATRT6 ?

Concernant les orientations préliminaires, l'AFG n'est pas favorable à la mise en œuvre d'une régulation incitative au coût unitaire du fait de son inadéquation avec les modalités d'action des opérateurs de transport. Ce thème sera détaillé ultérieurement.

Question 6 La non-reconduction de la bonification de 300 points de base pour la période ATRT6 vous paraît-elle désormais souhaitable ?

L'AFG n'estime pas nécessaire d'envisager une non-reconduite de la bonification. Il peut être intéressant de garder une formule de bonification qui pourrait être utilisée en cas de besoin.

Question 7 Etes-vous favorable à l'étude d'un mécanisme incitant GRTgaz et TIGF à la maîtrise de leurs coûts unitaires d'investissements dans les réseaux ?

L'AFG ne trouve pas qu'il soit pertinent de mettre en place un mécanisme incitant GRTgaz et TIGF à maîtriser leurs investissements au travers de coûts unitaires de référence.

Les opérateurs sont en effet en charge de projets extrêmement dimensionnant qui font l'objet d'analyse fines en amont des décisions d'investissement et qui sont pilotées de très près à chaque étape de développement.

Une régulation incitative au coût unitaire mal dimensionnée dès le départ d'un projet pourrait pénaliser ce même projet et ainsi l'ensemble des acteurs. Plus largement cela pourrait desoptimiser le pilotage global des investissements (en incitant à réaliser des investissements présentant des meilleurs coûts unitaires à défaut d'être les plus pertinents techniquement ou sur le plan de la sécurité).

La régulation incitative semble plus adaptée à des notions qui offrent de la valeur sur le marché pour les acteurs telles que la qualité de service, la simplification et la rationalisation des démarches de commercialisation.

Les grands projets type Gascogne-Midi et Val-de-Saône ont par ailleurs individuellement leur propre régulation incitative.

Question 8 Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un mécanisme incitant GRTgaz à la maîtrise de ses charges de capital sur les actifs hors réseaux au même titre que les charges d'exploitation ? Que pensez-vous du mécanisme envisagé par la CRE ?

L'AFG est favorable sur le principe à la mise en place d'une régulation incitative sur les dépenses hors réseaux. Cependant l'AFG s'interroge sur la pertinence de garder les systèmes d'informations dans le périmètre de cette régulation incitative car ces derniers sont désormais des outils extrêmement dimensionnant de l'offre faite aux clients. Offre qui peut être amenée à devoir évoluer du fait des besoins des clients, de la technologie rendue disponible. Il peut être contraignant d'allouer aux systèmes d'informations une enveloppe qui briderait des investissements nécessaires au marché.

Question 9 Avez-vous d'autres propositions à formuler concernant l'évolution de la régulation incitative des investissements de GRTgaz et de TIGF ?

Voir réponse question 8

Question 10 : Etes-vous favorable à l'introduction pour GRTgaz et TIGF d'un dispositif de régulation incitative des dépenses de R&D où les sommes allouées à la R&D mais non utilisées seraient restituées aux utilisateurs en fin de période tarifaire ?

L'AFG est favorable à la mise en place d'une régulation incitative en matière de R&D même si elle s'interroge sur la caractéristique véritablement incitative de la démarche.

Question 11 Que pensez-vous de la mise en place d'un bilan annuel des projets de R&D des GRT ?

L'AFG est favorable à la mise en place d'un bilan annuel des projets de R&D des GRT.

Question 12 Etes-vous favorable au maintien d'un dispositif de régulation incitative de la qualité de service ?

L'AFG n'est pas opposée au maintien de la régulation incitative pour la qualité de service.

Question 13 Etes-vous favorable à la suppression des trois indicateurs portant sur les délais de réalisation des raccordements, le nombre de réclamations et les délais de transmission aux GRD des fichiers relatifs aux enlèvements aux PITD ?

L'AFG est tout à fait favorable à ce que les indicateurs qui ne servent pas soient supprimés.

Question 14 Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des cinq données les plus utiles à l'équilibrage des expéditeurs ?

L'AFG est favorable à ce principe. En effet, l'AFG rappelle qu'avec l'entrée en vigueur du code équilibrage les expéditeurs ne disposent plus de tolérance en matière de déséquilibre et sont donc exposés au prix marginal. Dans ce contexte, il est indispensable pour les expéditeurs de disposer des meilleurs données disponibles pour réaliser leur équilibrage et minimiser leur exposition face au prix de règlement de déséquilibre. Cependant, l'AFG insiste également sur le fait que les opérateurs doivent disposer de moyens appropriés pour fournir le niveau de qualité attendue en matière de données (cf moyens alloués aux SI).

Question 15 : Etes-vous favorable à l'introduction d'un indicateur de qualité de service portant sur le nombre de jours où la capacité technique effective est inférieure au maximum théorique de capacité ferme, ou préférez-vous que l'indicateur actuel soit maintenu, en détaillant les résultats par point ?

Le suivi de la disponibilité des capacités souscrites est préférable au suivi de la disponibilité des capacités techniques. L'AFG propose donc de maintenir l'indicateur actuel.

Question 16 Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des capacités fermes ? Sur quels points des réseaux de GRTgaz et de TIGF une incitation financière vous paraît-elle la plus pertinente ?

Un bon plan de maintenance favorise à la fois la disponibilité mais aussi la sécurité des installations. Il peut être complexe d'associer sécurité et incitation financière.

Question 17 Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur les prévisions non engageantes de maintenance ?

Connaitre les prévisions non engageantes de maintenance peut être une information intéressante pour les fournisseurs mais pas déterminante dans la mesure où elle ne sera pas engageante.

Question 18 Souhaitez-vous que soit supprimé le mécanisme existant de régulation incitative à la commercialisation des capacités ou préférez-vous que le taux de couverture au CRCP des recettes afférentes soit porté à 80% ?

Aucune solution ne l'emporte chez les adhérents de l'AFG mais la solution retenue devra être cohérente avec les mesures du code CAM.

Question 19 Etes-vous favorable à la péréquation des tarifs de GRTgaz et TIGF, dans les conditions envisagées par la CRE ?

L'AFG souligne qu'une certaine vigilance est de mise car la péréquation des tarifs pourrait entraîner des évolutions significatives de tarifs pour certains acteurs.

Par ailleurs, il est important que les opérateurs puissent recouvrer leur revenu autorisé dans des délais raisonnables.

Question 20 Etes-vous favorable à la proposition de la CRE d'aligner la répartition des charges et des recettes des GRT sur les réseaux amont et aval ?

La répartition des charges doit se faire en cohérence avec le futur code tarif.

L'AFG est favorable à la proposition de rééquilibrer la répartition des charges et des recettes des GRT sur les réseaux amont et aval. Ce rééquilibrage permettra d'augmenter le recouvrement des coûts sur le réseau régional qui génère aujourd'hui uniquement 49% des recettes contre 53% des charges. En outre cela permettra d'induire un petit allègement du recouvrement des coûts supporté par le réseau principal et donc de préserver l'attractivité du marché français.

Question 21 Etes-vous favorable à la stabilité de la répartition des recettes des GRT entre les entrées et les sorties du réseau principal ?

Pour préserver l'attractivité du marché français, l'AFG est en faveur d'une répartition des recettes portant plus sur les points de sortie.

Question 22 Etes-vous favorable à la démarche proposée par la CRE pour refléter les coûts des transits vers l'Italie et l'Espagne ?

La démarche proposée par la CRE devra être cohérente avec la mise en application du code Tarif.

Question 23 Etes-vous favorable à l'imputation d'une partie des coûts relatifs à la création de la zone unique aux points d'entrée du réseau de transport ou uniquement sur les points de sortie du réseau principal ?

L'AFG propose d'imputer les coûts sur les seuls points de sortie.

Question 24 Etes-vous favorable à une évolution des tarifs aux PITS dans la même proportion que pour les autres termes d'entrées et de sortie du réseau principal ?

Les codes réseaux européens ne sont pas encore finalisés, et n'ont pas vocation à être engageants sur les termes tarifaires aux points d'interface transport stockage (PITS). L'AFG souhaite que le niveau tarifaire des PITS soit déterminé en tenant compte de futures règles de commercialisation des capacités de stockage. Une attention particulière doit être portée

sur les tarifications de l'ensemble des PITS français afin de ne pas créer de biais de compétitivité des différents produits de stockage dans la cadre de la future régulation, compte tenu des caractéristiques d'interruptibilité des capacités. La prise en compte des bénéfices apportés par le stockage en termes d'économie d'investissements dans le réseau (valeur système) devrait conduire à une réduction des PITS.

Question 25 Etes-vous favorable à une prise en compte de la création de la zone unique dans le tarif ATRT6 au moment de cette création ou souhaitez-vous une évolution progressive ?

L'AFG est favorable à l'évolution du tarif au moment effectif de la fusion. L'AFG souligne néanmoins que les évolutions tarifaires devront être connues suffisamment à l'avance par les acteurs du marché.

Question 26 Etes-vous favorable à une refonte des NTR ?

La fin des TRV et le développement actuel du GNL porté font qu'il est opportun d'étudier la refonte des NTR qui viserait à répartir les coûts entre les différents consommateurs de manière plus équitable.

Question 27 Etes-vous favorable aux principes de refonte des NTR proposés par la CRE ?

Il est, au regard des éléments fournis par la CRE, difficile de se positionner sur les propositions avancées dans la note technique. Toute refonte devra faire l'objet d'une présentation détaillée lors d'une future concertation gaz et d'une étude d'impact sur les évolutions pour les consommateurs. Cette refonte devra également garantir les principes que souhaite poursuivre la CRE avec la présente note technique à savoir : préserver l'équilibre des recettes générées par les réseaux principal et régional.

Les acteurs du marché seront ainsi mieux armés pour porter une préférence sur les propositions indiquées.

Par ailleurs, toute refonte doit également tenir compte des engagements commerciaux existants et intervenir dans des délais réalistes au regard de ces engagements. La date du 1^{er} avril 2017 évoquée est-elle en ligne avec ces engagements ?

Question 28 Partagez-vous la préférence de la CRE pour la méthode 3 « nouveau calcul de tous les NTR en fonction de la distance au réseau principal et du diamètre des ouvrages pour TIGF, en excluant les hausses de NTR » ?

Voir réponse à la question 27

Question 29 Préférez-vous que le NTR maximal soit fixé à 8 ou bien à 12 ?

Voir réponse à la question 27

Question 30 Avez-vous d'autres remarques concernant la révision des NTR à l'étude ?

Voir réponse à la question 27

Question 31 Etes-vous favorable à la répercussion du transfert des charges « 3R » sur le terme de capacité de livraison aux PITD ?

L'AFG demande à ce que cette question fasse l'objet de plus de concertation.

Question 32 : Etes-vous favorable à la création d'une « remise développement » visant à réduire le coût des nouveaux raccordements et des adaptations de postes existants ?

L'AFG est favorable à la création d'une « remise développement » qui favorisera les ouvrages de raccordement sur les réseaux transport à condition que les bénéfices pour l'ensemble de la communauté soient supérieurs aux coûts et garantis.

Question 33 : Etes-vous favorable aux modalités proposés par les GRT pour le calcul et l'application d'une telle « remise développement » ?

Voir question 32

Question 34 Etes-vous favorable à la création d'un point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique ?

L'AFG n'est pas opposée sur le principe à la mise en place du point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique, mais il est difficile de prononcer de manière ferme à ce stade de la concertation dans la mesure où les modalités de mise en œuvre ne sont pas explicitées dans la note technique.

Question 35 Etes-vous favorable à la création de 35 GWh/j de capacité ferme à Obergailbach dans le sens France-Allemagne ?

Cette mesure peut servir tous les marchés en rendant plus attractif le marché français. Cependant, l'AFG estime qu'elle ne peut être envisagée qu'au regard de ses éventuels impacts sur les expéditeurs qui ont déjà souscrits des capacités interruptibles.

Les modalités et le coût du dispositif de mise en œuvre doivent faire l'objet d'une présentation transparente. L'AFG suggère que ce dispositif soit mis en œuvre à titre exceptionnel et fasse l'objet d'un retour d'expérience.

Dans ce contexte, la création éventuelle de nouvelles capacités fermes devra se faire selon des règles transparentes, notamment par le biais d'un appel d'offres.

Question 36 Avez-vous d'autres remarques ou suggestions d'évolutions concernant le futur tarif ATRT6 ?

RAS

Question 37 Avez-vous des observations sur le programme de travail et le calendrier envisagés par la CRE pour l'élaboration du tarif ATTM5 ?

RAS

Question 38 Etes-vous favorable au cadre de régulation envisagé par la CRE pour la période ATTM5 ?

L'AFG est favorable au cadre de régulation envisagé par la CRE mais souligne que les conditions du rebours virtuel sont à examiner de manière plus approfondies.

Question 39 Considérez-vous que les services actuellement offerts par les terminaux méthaniers régulés sont de nature à attirer de nouveaux utilisateurs dans le terminal ? Quelles modifications de l'offre proposeriez-vous ?

Le marché du GNL carburant marin est en plein développement dans le monde et en particulier en Europe, et ce malgré l'actuel contexte de prix défavorable. Les grands ports

européens ont déjà, ou vont à court terme proposer des services d'approvisionnement en GNL carburant, notamment avec l'usage de navires de soutage (Rotterdam, Zeebruges, ...). Les terminaux méthaniers français sont situés à proximité d'un important trafic de navires de marchandises et de passagers. La chaîne logistique de petite capacité devra être intégrée à la réflexion relative au futur tarif.

Question 40 En tant qu'utilisateur ou utilisateur potentiel des terminaux, estimez-vous pertinent de continuer à favoriser la flexibilité à l'amont plutôt qu'à l'aval ?

Le marché français requiert l'attractivité des terminaux méthaniers. Dans ce but, les flexibilités amont sont indispensables du fait d'aléas de la chaîne d'approvisionnement particulièrement forts. Pour autant, l'attractivité dépend également des flexibilités aval qui doivent être maximisées. L'AFG recommande de rechercher des solutions dans le cadre de la concertation GNL.

Question 41 Pensez-vous qu'il serait pertinent de permettre la réservation, dès l'établissement du programme annuel, d'opérations autres que les déchargements ? Sous quelles conditions ?

L'AFG est favorable à la programmation d'opérations autres que les déchargements, en dehors des créneaux réservés, dans le programme annuel, en laissant aux expéditeurs concernés, sans autre forme de contraintes, la responsabilité de l'équilibrage de leur bilan.

Question 42 Quels développements attendez-vous du chargement de camions citernes et quelles évolutions pourraient être mises en place dans le cadre de l'ATTM5 afin d'en faciliter le développement ?

Question 43 Etes-vous satisfaits des publications réalisées par les gestionnaires de terminaux méthaniers sur leurs sites internet ? Estimez-vous pertinent de suivre publications par des indicateurs de qualité de service ?

Question 44 Avez-vous d'autres remarques ou suggestions d'évolutions dans le cadre de l'ATTM5 ?