

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

Réponse d'EDF

25 mars 2016

En premier lieu, EDF accueille favorablement la démarche en plusieurs phases adoptée par la CRE concernant les prochains tarifs ATRT6 et ATTM5. Cette démarche devrait permettre de préparer dans les meilleures conditions la mise en œuvre de la prochaine période tarifaire.

EDF regrette néanmoins que les points suivants n'aient pas été explicitement abordés par la CRE dans le cadre de la présente consultation, compte tenu de leur impact structurant :

- la révision de la tarification des capacités d'entrée en Belgique depuis le terminal de Dunkerque au PIR Alveringem dans les conditions prévues par la délibération de la CRE du 12 juillet 2011 et rappelée par EDF dans ses courriers de décembre 2014 et décembre 2015 ;
- les demandes de services de transport (tarif de transport interruptible courte distance du PIR Dunkerque à Pitgam et rebours interruptible du PEG Nord à Pitgam) évoquées avec les services de la CRE en fin d'année 2014, en début d'année 2015 et plus récemment en décembre 2015. Le tarif de transport courte distance dans la zone de Dunkerque permettrait notamment de renforcer l'attractivité du marché français en introduisant de la flexibilité dans l'utilisation de leurs capacités par les expéditeurs (voir réponse Q36).

Question relatives à l'ATRT6

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 ?

EDF considère que les grands enjeux relatifs aux tarifs de transports en gaz naturel à l'horizon 2020 ont été bien identifiés par la CRE.

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

Comme indiqué dans le propos liminaire, EDF considère que la démarche proposée par la CRE permettra de réunir les conditions nécessaires pour une bonne mise en œuvre de la prochaine période tarifaire.

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 ?

Comme exprimé à l'occasion de diverses consultations européennes et nationales, EDF considère que les acteurs de marché doivent disposer d'une bonne visibilité à la fois sur l'établissement des tarifs de transport, sur leur publication et sur leur mise à jour.

EDF considère que le calendrier actuel est de nature à répondre aux besoins exprimés ci-dessus et se prononce en faveur du maintien du calendrier de l'ATRT5 pour la prochaine période tarifaire.

EDF note également que le calendrier des enchères des produits annuels et trimestriels CAM sera probablement décalé respectivement de mars à juin et de juin à juillet¹. Un tel changement viendrait conforter le choix de maintenir le calendrier actuel qui permettra la publication de tous les tarifs engageants et de toutes les informations nécessaires pour les enchères correspondantes pour une année gazière donnée.

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 ?

EDF est favorable à une évolution annuelle des tarifs ATRT6 au 1er avril. Par ailleurs, pour des raisons de simplicité, EDF se prononce en faveur d'une évolution unique du tarif au moment de la création de la zone unique.

De plus, comme souligné dans sa réponse à la dernière consultation de la CRE sur la mise à jour tarifaire de l'ATRT5², EDF accueille très favorablement le souhait de la CRE de traiter dans la présente consultation les modalités d'affectation (notamment entre l'amont et l'aval) des hausses tarifaires induites par la disparition du terme de liaison Nord/Sud lors de la fusion des zones prévue en 2018.

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 ?

EDF tire un bilan globalement positif de la mise en œuvre de l'ATRT5 et est favorable aux orientations préliminaires de la CRE concernant le cadre de régulation pour la prochaine période tarifaire.

Néanmoins, comme indiqué dans son propos liminaire, EDF souhaite le recalcul du prix pour la prestation de transport de gaz réalisée par GRTgaz au profit de Fluxys au titre des capacités

¹ ACER Public Consultation on the revised ENTSOG proposal for Incremental Capacity to amend the Network Code on Capacity Allocation Mechanisms – 31 August 2015

² Consultation publique de la CRE relative à la mise à jour des tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz de GRTgaz et TIGF au 1er avril 2016

d'entrée en Belgique depuis le terminal de Dunkerque dans les conditions fixées par la CRE en juillet 2011³.

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

EDF partage l'analyse de la CRE que les investissements de fluidité dans les réseaux de transport de gaz ont été largement réalisés. Pour autant, il pourrait être intéressant de garder une formule de bonification utilisable au cas par cas.

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 ?

EDF n'y est a priori pas défavorable. Toutefois, EDF s'interroge sur la pertinence d'une incitation sur les coûts unitaires sur les grands projets menés par les GRT compte tenu de leur complexité et du fait que la CRE dispose déjà de moyens suffisants pour auditer, contrôler et valider les coûts d'investissement des GRT.

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 ?

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

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 ?

Question 11 Que pensez-vous de 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 ?

Concernant les questions 8 à 12, EDF est de manière générale favorable aux mécanismes de régulation incitative dès lors qu'ils sont simples, objectifs et proportionnés.

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 ?

EDF est favorable à la suppression des trois indicateurs susmentionnés.

³ Délibération de la CRE du 12 juillet 2011 portant décision sur les conditions de raccordement du terminal méthanier de Dunkerque au réseau de GRTgaz et sur le développement d'une nouvelle interconnexion avec la Belgique à Veurne

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 ?

EDF est favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des cinq données les plus utiles à l'équilibrage des expéditeurs.

En effet, avec l'entrée en vigueur du code de réseau européen équilibrage, les expéditeurs ne disposent plus de tolérance quant à leurs déséquilibres journaliers et sont, par conséquent, exposés au prix marginal. Dans un tel cadre, il est donc indispensable que les expéditeurs disposent des meilleures données possibles afin de réaliser leur équilibrage dans les meilleures conditions et minimiser leur exposition au prix de règlement de déséquilibre.

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 ?

EDF se satisfait de l'indicateur actuel de qualité de service qui reflète les taux de disponibilité. EDF serait favorable à compléter, et non remplacer, cet indicateur par un indicateur supplémentaire portant sur le nombre de jours.

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 ?

EDF considère que les acteurs de marché doivent bénéficier d'une bonne visibilité en particulier sur les capacités fermes.

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

Un mécanisme d'incitation visant à fiabiliser les prévisions de maintenance des GRT pourrait être utile aux expéditeurs. Toutefois, comme il s'agit d'informations non engageantes, il convient de rester prudent vis-à-vis d'une incitation financière ; aussi celle-ci devrait être limitée à une phase expérimentale avant d'être mise en place d'une façon plus structurelle.

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% ?

EDF n'est pas opposée à ce que le taux de couverture au CRCP des recettes afférentes soit porté à 80%, à l'exception des capacités Nord vers Sud qui devraient rester au taux actuel de façon à continuer à inciter pleinement GRTgaz.

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

EDF est favorable à la péréquation des tarifs de GRTgaz et de TIGF puisque celle-ci va de pair avec une zone unique à l'horizon 2018.

EDF considère en outre qu'il s'agit du « sens de l'histoire » et l'objet même d'une fusion des zones. En effet, une telle péréquation permettra de mettre un terme aux disparités de prix payés par les clients selon la situation géographique dans laquelle ils se trouvent.

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 ?

EDF est favorable à la proposition de la CRE d'aligner la répartition des charges et des recettes des GRT sur les réseaux amont et aval. Ce rééquilibrage permettra (i) d'être en phase avec les objectifs du futur code de réseau Tarifs qui prévoit que les tarifs devront être fixés de manière à refléter les coûts supportés par les GRT et (ii) d'augmenter le recouvrement des coûts sur le réseau régional qui ne génère aujourd'hui que 49% des recettes alors qu'il représente près de 53% des charges des GRT. EDF considère à ce titre que le léger allègement du recouvrement des coûts supporté par le réseau principal est cohérent avec l'objectif de préservation de 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 ?

Dans un contexte de concurrence internationale EDF souligne qu'il est essentiel de préserver l'attractivité des marchés français et d'améliorer sa liquidité en évitant toute hausse généralisée des termes d'entrées sur le réseau principal.

Concernant les points d'entrée, EDF souhaiterait par ailleurs une baisse du tarif aux PITTM, à la fois pour refléter les conditions techniques (pression d'entrée supérieure justifiant un tarif moindre), mais surtout pour favoriser l'importation de GNL en France en renforçant la compétitivité des terminaux français par rapport aux terminaux méthaniers dans les pays voisins. A ce titre, EDF estime que les niveaux des tarifs aux PITTM devraient être plus comparables à ceux des Pays-Bas et de la Belgique (environ 30€/MWh/j/an). EDF souligne qu'une baisse du tarif aux PITTM devrait générer des flux additionnels de transit, lesquels devraient conduire à une baisse des tarifs de transport.

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

EDF est favorable à la démarche proposée par la CRE pour refléter les coûts des transits vers l'Italie et l'Espagne.

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 ?

En premier lieu, EDF se félicite de la démarche d'anticipation de la CRE concernant le traitement de la suppression du terme de liaison Nord/Sud à l'horizon. Cette démarche permet ainsi d'offrir un temps suffisant aux acteurs de marché pour exprimer leurs points de vue et espérer une très bonne visibilité sur les évolutions à venir.

S'agissant des coûts relatifs à la création de la zone unique, EDF se prononce en faveur d'une imputation uniquement sur les points de sortie du réseau principal (comme dans le scénario 3) mais suggère de modifier également la péréquation entre les points d'entrée.

En effet, EDF estime qu'une telle imputation permettra avant tout de préserver l'attractivité du marché français du gaz qui est soumis à une forte concurrence internationale : une modération tarifaire à l'entrée sur le réseau principal contribuera à attirer les flux de gaz vers les infrastructures françaises plutôt que vers leurs concurrentes notamment en Europe du Nord-Ouest. La création de la zone unique pourrait cependant être l'opportunité de différencier les termes d'entrée : parce qu'en termes de débouchés le bénéfice de la fusion des zones sera plus important pour les expéditeurs amenant du gaz en zone TRS que pour les expéditeurs amenant du gaz en zone GRTgaz Nord, EDF suggère que le tarif d'entrée au PIR Pirineos puisse également être revu à la hausse.

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 ?

Dans le cadre du scénario 3, EDF constate que seuls les tarifs PITS sorties subiraient une hausse de 5% alors que les entrées PITS ne bougeraient pas. EDF estime néanmoins que les tarifs au PITS ne devraient pas subir de hausse compte tenu de l'apport des stockages pour l'ensemble du système gazier.

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 ?

EDF, par souci de simplicité et de lisibilité, est favorable à la prise en compte de la création de la zone unique dans le tarif ATRT6 au moment de sa création. EDF rappelle néanmoins que les hausses tarifaires devront être connues suffisamment à l'avance par les acteurs de marché.

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

EDF comprend la nécessité d'une refonte des NTR et y est donc favorable.

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

EDF est favorable aux principes de refonte des NTR proposés par la CRE à la seule condition qu'elle n'occasionne pas de hausse de NTR, ni de hausse globale des coûts (NTR x TCR) notamment pour les CCG. Cette évolution devrait *a minima* se faire à conditions de coûts

équivalentes, voire permettre d'homogénéiser le positionnement concurrentiel des CCG sur le marché de l'électricité.

Par ailleurs, en ce qui concerne le raccordement de certaines CCG et compte tenu des infrastructures qui ont été réalisées, EDF s'interroge sur la définition de ces nouveaux réseaux qui pourraient être considérés comme du réseau principal. EDF souhaiterait que la CRE instruisse cette question et se tient à disposition pour tout complément d'information.

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 » ?

EDF partage la préférence de la CRE pour la méthode 3 qui n'impacte que le TCR, pour autant que la hausse de TCR ne soit pas appliquée aux CCG. EDF souligne toutefois qu'un délai d'application suffisant devra être prévu en cas de refonte des NTR afin que les changements SI soient réalisés pour procéder à la modification du terme TCR.

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

EDF n'a pas de préférence concernant le NTR maximal.

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

EDF n'a pas d'autres remarques à formuler concernant la révision des NTR à l'étude.

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

Lors de la consultation publique de la CRE relative à l'ATRD5, EDF s'était prononcée en faveur du transfert des charges « 3R » aux ouvrages de raccordement au réseau de transport considérant que les coûts devaient être portés par l'opérateur en charge du pilotage des chantiers afférents. Par ailleurs, EDF accueille favorablement la proposition d'augmenter le seul terme TCL des PITD permettant ainsi de ne pas pénaliser les sites raccordés sur le réseau de transport.

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 ?

EDF est favorable à la création d'une remise-développement dès lors que le mécanisme envisagé garantit un effet positif immédiat sur le tarif d'acheminement pour l'ensemble des utilisateurs existants.

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

EDF est favorable à la proposition de la CRE de limiter le dispositif à 50% des coûts de raccordement et 10 ans de recettes d'acheminement attendues.

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

EDF est favorable à la création d'un point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique qui est cohérente avec la logique du *Gas Target Model* visant un trading hub à hub. EDF souligne toutefois qu'une telle création ne doit ni réduire les services actuels ni en augmenter leur coût.

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

EDF n'est pas opposée à la création de 35GWh/j de capacité ferme à Obergailbach sans investissements physiques : un tel produit serait de nature à améliorer les opportunités de transit et donc à renforcer l'attractivité du marché français.

EDF s'interroge toutefois sur le coût du dispositif et les modalités de mise en œuvre. Notamment, s'il induit des charges fixes additionnelles celles-ci devront être recouvrées par les capacités de sortie à Obergailbach, y compris en l'absence de souscription de telles capacités ferme. Par exemple les capacités rebours pourraient transformées en capacités ferme (avec une priorité aux capacités ferme souscrites) sur une base M-1. La majoration de tarif qui en résulterait couvrirait les charges fixes additionnelles à recouvrer.

EDF suggère que ce dispositif soit mis en œuvre à titre expérimental et fasse donc l'objet d'un REX avant d'être pérennisé.

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

EDF a deux autres remarques d'ordre général :

1. Tarif de proximité : concernant le tarif de proximité, EDF souhaite que soient revus et clarifiés les critères d'éligibilité au tarif de proximité.
2. Produits de capacités flexibles avec une tarification adaptée à l'utilisation des CCG : EDF est favorable à la mise en place de produits de capacités flexibles dont la tarification permette une meilleure exploitation des CCG sur les moments les plus opportuns économiquement. Les prix des produits mensuels actuellement proposés par GRT Gaz sont trop élevés pour cet usage. Par ailleurs, EDF souligne que des produits de capacité adaptés à l'exploitation opportune des CCG sont – ou sont sur le point d'être – proposés en Belgique et en Italie. EDF souhaiterait que la CRE puisse instruire la présente demande au cours des prochains mois d'ici la prochaine consultation sur l'ATRT6.

EDF souhaite, par ailleurs, rappeler ses propositions relatives à de nouveaux services à Dunkerque :

Comme indiqué en préambule, EDF suggère que de nouveaux services soient proposés par GRTgaz pour améliorer la flexibilité de l'utilisation des capacités par les expéditeurs et accroître ainsi l'attractivité du marché français :

- a) En premier lieu, EDF souhaite qu'un service de transport interruptible courte distance entre le PIR Dunkerque et le PITTM Dunkerque soit proposé, afin d'introduire de la flexibilité dans l'utilisation des capacités d'entrée issues de la souscription au PITTM ou au PIR Dunkerque, et de faciliter ainsi l'accès au marché français. Dans la mesure où ce service serait interruptible, celui-ci ne viendrait d'aucune manière amputer le volant de capacités fermes commercialisables par GRTgaz au PIR Dunkerque et les flux liés à la capacité ferme du PIR Dunkerque seraient prioritaires sur ceux liés au service courte distance.

Cette adaptation de l'offre de transport vise à corriger le biais inhérent au système de tarification entrée/sortie pour le transport sur de faibles distances : un expéditeur possédant de la capacité d'entrée sur le PEG Nord via le PITTM de Dunkerque devrait payer une seconde fois cette capacité depuis le PIR Dunkerque alors que, physiquement, la capacité manquante ne correspond qu'à un tronçon de quelques kilomètres⁴ entre le PIR Dunkerque et la station de compression de Pitgam.

EDF souligne qu'un tel service de transport courte distance a déjà été intégré à l'offre de certains gestionnaires de réseau de transport européens, et notamment Fluxys, pour répondre à une problématique similaire. En France, des mécanismes de correction du système de tarification entrée/sortie ont aussi été développés dans l'offre de GRTgaz, que ce soit via la création d'un tarif de proximité pour les livraisons de gaz effectués dans un périmètre proche d'un point d'entrée sur le réseau, via l'offre d'acheminement interruptible à préavis court (IAPC) pour les sites situés à moins de 50 km d'un point d'entrée (PITTM ou PIR) ou encore via la mise en place d'un seul point d'entrée contractuel pour deux points de livraison physique proches (PITTM de Fos ou PIR Taisnières). La création d'un service courte distance à Dunkerque s'inscrirait donc dans cette logique économique et tarifaire.

Enfin, le tarif d'entrée interruptible sur le PEG Nord (issu de la combinaison du tarif de service courte distance et du tarif des capacités au PITTM Dunkerque) devrait être au moins égal au tarif d'entrée ferme au PIR Dunkerque. Toutefois, le coût du service courte distance devra refléter à la fois le caractère interruptible et la très faible distance de transport. Ce service pourrait être décliné aux différents horizons temporels des capacités d'entrée.

- b) Un service de transport interruptible rebours entre le PEGN et le PITTM Dunkerque pourrait également être proposé, qui aurait pour objectif de permettre à l'ensemble des utilisateurs du terminal de Dunkerque ayant réservé de la capacité de sortie vers la Belgique (Zeebrugge et ZTP) via Alveringem d'utiliser aussi cette capacité pour exporter du gaz vers la Belgique depuis le PEG Nord. La création d'un tel service concourrait au développement de la liquidité et à la convergence des prix entre les places de marché et par conséquent à l'attractivité du marché français.

Aujourd'hui, pour exporter depuis le PEG Nord, un expéditeur utilisateur du terminal ayant déjà des capacités vers la Belgique doit tout de même souscrire une offre de sortie ferme à Alveringem, ce qui revient pour cet acteur à payer deux fois cette capacité vers la Belgique. Un produit interruptible rebours entre le PEG Nord et le PITTM Dunkerque permettrait de créer une capacité de sortie accessible depuis le PEG Nord avec un faible surcoût.

⁴ Le PIR Dunkerque et le PITTM Dunkerque ne sont éloignés que de quelques centaines de mètres alors que le transport correspondant à une capacité d'entrée sur le PEG se rapporte à plusieurs centaines de kilomètres.

Le tarif associé à cette nouvelle capacité - incluant d'une part le transport rebours entre le PEG et le PITTM et, d'autre part, le transport entre le PITTM et Alveringem - serait par construction supérieur au tarif des capacités fermes de sortie à Alveringem. La tarification du transport rebours au PITTM Dunkerque devrait être établie en cohérence avec celle applicable aux capacités d'entrée à rebours existantes.

Ce service ne crée pas un produit parfaitement substituable à la capacité ferme commercialisée par GRTgaz vers la Belgique depuis le PEG Nord, au demeurant très limitée en volume, et n'entrerait donc pas en concurrence avec celle-ci. Il ne procurerait pas non plus un avantage particulier aux utilisateurs du terminal de Dunkerque par rapport aux autres expéditeurs puisque le tarif global supporté pour exporter du gaz en Belgique via le service de transport rebours serait, par construction, supérieur au tarif des capacités de sortie Alveringem accessibles à tout expéditeur. Le service proposé permettrait, au contraire, de ne pas pénaliser les utilisateurs du terminal en leur permettant d'étendre l'usage contractuel de la capacité physique d'exportation qu'ils auraient réservée.

Question relatives à l'ATTM5

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

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

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 ?

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 ?

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 ?

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

EDF n'a pas de remarques sur les questions relatives à l'ATTM5.

ooOoo