

REPONSES DE GRDF - DIFFUSION PUBLIQUE

CONSULTATION PUBLIQUE DU 25 FEVRIER 2016 RELATIVE AUX PROCHAINS TARIFS D'UTILISATION DES RESEAUX DE TRANSPORT DE GAZ (ATRT6) APPLICABLES AU 1ER AVRIL 2017

DATE :

25 MARS 2016

DESTINATAIRE :

COMMISSION DE REGULATION DE L'ENERGIE

B. CADRE DE REGULATION TARIFAIRE

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 ?

Le tableau de la page 17 présente l'évolution des tarifs de transport de gaz depuis 10 ans. Compte tenu du traitement fortement différencié du transit et des termes de sortie du réseau, l'évolution moyenne du tarif ne reflète pas l'évolution du coût de transport pour les clients selon leur situation (client transport, client distribution, transit) et le niveau de NTR qui peut leur être appliqué.

De même, la Consultation Publique ne fournit aucun élément de synthèse sur la répartition des investissements entre réseau principal et réseau régional sur la période et sur l'évolution de la BAR des opérateurs qui en découle mécaniquement.

Or, il semble manifeste que la majeure partie des investissements réalisés par les deux opérateurs sur la période 2005-2016 a essentiellement porté sur le renforcement du réseau principal.

Enfin, compte tenu du planning des travaux tarifaires envisagés par la CRE, la présente Consultation Publique ne fournit aucune information sur les charges de capital et les opex des opérateurs.

GRDF estime donc qu'il est difficile en l'état actuel des informations fournies dans la consultation de se forger une opinion correcte du bilan de la période ATRT5 et notamment de la bonne allocation des hausses tarifaires aux différents termes constitutifs du tarif de transport.

GRDF demande donc à la CRE que des éléments d'analyse complémentaires soient fournis à l'ensemble des parties prenantes à l'occasion de la seconde Consultation Publique prévue à l'été 2016.

GRDF note par ailleurs que les hausses des termes de transport sur le réseau régional ont particulièrement impacté les clients dont le NTR est très élevé, entraînant un risque avéré de dé-raccordement du réseau de distribution et le choix de solutions de type GNL porté. En particulier, contrairement à la réglementation espagnole, la réglementation française actuelle n'interdit pas le dé-raccordement du réseau de distribution au profit de solutions GNL porté. Le risque de faire supporter à l'ensemble de la clientèle existante des coûts échoués est donc important.

GRDF est donc très favorable au projet de refonte des NTR mais encourage la CRE à anticiper davantage les analyses de l'impact de ses décisions sur le portefeuille de clients des transporteurs et des distributeurs et à partager ces analyses avec le marché à l'occasion de la seconde Consultation Publique.

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

Les projets de R&D des GRD sont désormais soumis à un bilan annuel. Les GRT et les GRD ayant des projets de R&D conjoints ou sur des thématiques proches¹, il est donc souhaitable que les obligations soient similaires.

¹ : exemples : injection d'hydrogène dans les réseaux, mise en place de solutions de rebours pour que le biométhane injecté dans le réseau de distribution soit acheminé dans le réseau de transport

C. STRUCTURE TARIFAIRE

1. Niveaux relatifs des termes tarifaires

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 ?

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

Question 22 : Etes-vous 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 ?

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 ?

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 ?

Lors des mises à jour annuelles des tarifs ATRT5, les évolutions des termes tarifaires ont été réalisées de façon différenciées.

Le bilan des évolutions des tarifs présenté en page 17 ne mentionne pas ce point et ne donne que l'évolution moyenne du tarif.

Ainsi, l'évolution cumulée sur les années 2013 – 2016 du Terme de Capacité Régional de GRTgaz a été de 19,9% à comparer à 1,4% de hausse du Terme de Capacité d'Entrée sur le réseau principal (respectivement 58,5% et 7,3% de hausse des TCR et TCE du tarif de TIGF).

La CRE a justifié ces évolutions différenciées par la nécessité d'améliorer l'intégration du marché français au sein du marché européen du gaz.

GRDF souhaite attirer l'attention de la CRE sur les conséquences engendrées par ces modifications de structure qui ont impacté fortement les clients finals français qu'ils soient directement raccordés sur le réseau de transport ou raccordés sur le réseau de distribution.

Certains clients tertiaires ou industriels ont fait part de leur mécontentement quant à l'impact engendrés par ces modifications de structure tarifaire pouvant même conduire à un risque de viabilité de leur entreprise dans des zones généralement éloignées des grandes infrastructures (donc avec un niveau de NTR élevé). Plus généralement, ces modifications de structure tarifaire génèrent également des risques de désabonnement pour les clients qui disposent d'une alternative au gaz naturel réseau.

Par ailleurs, le choix de limiter les hausses des termes tarifaires du réseau principal au détriment des termes tarifaires du réseau régional est assez contradictoire avec le fait que la quasi-totalité des projets d'investissements actuels et futurs concernent le réseau principal, comme l'indique GRTgaz dans son plan décennal de développement du réseau de transport : *«L'analyse et les projets présentés dans ce document concernent essentiellement le réseau principal.»*

Les éléments présentés dans la consultation concluent au fait qu'avec le tarif 2016, les recettes et les charges sont quasiment équilibrés sur le réseau principal et sur le réseau régional et ce, après la hausse très importante des termes tarifaires du réseau régional depuis 3 ans.

Ce constat laisse donc penser qu'il y avait un important déséquilibre avant 2013 d'autant qu'à cette date plusieurs gros projets d'investissements concernant le réseau principal n'étaient pas en service (et ne pesaient donc pas sur les charges relatives au réseau principal) ; ce qui est assez surprenant.

Tout cela conduit, nous semble-t-il, à relativiser les résultats présentés qui sont issus d'une allocation des coûts par nature imprécise (notamment sur la répartition des charges d'exploitation des GRTs).

Il nous semble donc par conséquent qu'il convient désormais de ne plus opérer d'évolutions différenciées des termes tarifaires et de ne plus dégrader la compétitivité du gaz naturel pour les clients français.

Ainsi le scénario 2bis (scénario 2 : hausse égale entrées et sorties du réseau principal et pas de rééquilibrage amont / aval + variante coûts de transit : hausse égale aux autres termes) nous semble le plus approprié.

2. Evolution de l'offre aval

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

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

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 »?

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

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

La refonte des NTR nous semble effectivement incontournable compte tenu des biais actuels constatés sur le prix excessif de l'acheminement sur le réseau régional et d'une situation qui n'a pas pris en compte les évolutions de réseaux survenues depuis 2000.

GRDF est favorable aux principes proposés et insiste sur la nécessité d'une dose suffisante de péréquation. Si la distance des sites au réseau principal a prévalu à l'origine pour construire le système tarifaire qui a permis de financer la construction des antennes du réseau régional, ce critère perd aujourd'hui une partie de sa pertinence dès lors que les réseaux existent et ne nécessitent plus que dans de très rares cas des travaux de renforcement.

Par ailleurs, la dépéréquation engendrée par les NTR est sans commune mesure avec celle retenue pour les tarifs réglementés de vente (via les niveaux de prix), ce qui pose problème dans certains cas pour l'ouverture des marchés. **Ainsi, l'écart de prix maximal sur le TRV est de 3 €/MWh² alors qu'il peut atteindre 12 €/MWh entre un client au NTR 0 et un client au NTR de 14³ sachant que le NTR maximal sur le réseau de GRTgaz est de 29.**

Les NTR élevés ont d'ailleurs amplifié la problématique de compétitivité du gaz pour certains clients engendrée par l'évolution très importante des termes tarifaires sur le réseau régional (voir réponse aux questions 20-22).

Comme la CRE, GRDF a une préférence pour la méthode 3 qui semble être un bon compromis et a le mérite de minimiser les inconvénients que les 2 premières méthodes pourraient engendrer pour certains clients. Cette méthode devrait faciliter l'acceptation de cette refonte.

² : écart sur le prix proportionnel au tarif B1 entre le niveau de prix 1 et le niveau de prix 6

³ : en considérant un client type B1 (consommation de 17 MWh/an et une modulation de 75 jours)

Le niveau de déperéquation résultant d'un nombre de NTR égal à 8 nous semble largement suffisant.

La Consultation Publique ne propose pas d'alternative vis-à-vis de la recette tarifaire à recouvrer via les termes TCR. En effet, il semble qu'il soit uniquement envisagé une répartition différente entre les clients (via les niveaux de NTR).

Il pourrait légitimement être également soumis à l'avis des parties prenantes le principe d'une répartition différente des charges entre les termes tarifaires à l'occasion de cette refonte, compte tenu des augmentations successives très significatives déjà opérées sur les TCR.

Enfin, il aurait été intéressant de faire figurer dans la présente Consultation Publique une étude d'impact selon les types de clients.

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

Comme la CRE dans sa délibération du 10 mars 2016 sur l'ATRD5, GRDF est favorable à ce transfert des « charges 3R » au 1er janvier 2017 dont s'acquitte GRDF dans le cadre de l'ATRD4 en vigueur jusqu'au 1er juillet 2016.

Selon le principe partagé par tous les GRD, ce transfert rend au transporteur sa légitimité de prescripteur sur des installations de transport dont il est propriétaire et seul exploitant.

L'augmentation induite de TCL (terme de capacité de livraison) impacte différemment les deux transporteurs mais aboutit à une valeur comparable qui n'obère pas l'avenir d'un éventuel tarif péréqué à la maille France.

Si ce dispositif, retenu par la CRE dans le cadre de l'ATRD5, sera appliqué à compter du 1er janvier 2017 simultanément à l'entrée en vigueur du prochain tarif ATRT6, **GRDF, comme indiqué dans sa réponse à la Consultation Publique de la CRE sur les conditions générales des contrats d'interface, serait favorable à la signature à cette même échéance des nouveaux contrats d'interface sur la base de conditions générales qui intègrent ces nouvelles dispositions.**

Enfin, pour les ELD, dont l'entrée en vigueur des prochains tarifs ATRD5 est prévue pour 2017, ce principe de transfert des charges à l'ATRT6 devrait être réalisé de manière simultanée.

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 ?

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

GRDF reste d'ailleurs attaché à ce que les transporteurs étudient toutes les possibilités visant à la réduction du coût de leurs raccordements qui atteignent des niveaux trop élevés.

Le principe de l'application d'une remise développement paraît d'autant plus fondé que de nouvelles consommations génèrent des recettes d'acheminement transport complémentaires qui contribuent à la baisse du tarif. Les freins au développement de nouvelles consommations doivent donc être levés.

Les dispositifs proposés par les deux Transporteurs diffèrent sur leur principe et sur leurs modalités de mise en œuvre. La CRE propose de faire converger les deux dispositifs en capant l'aide commerciale à 50 % maximum de la valeur du raccordement et en limitant pour le principe de calcul de B/I de GRTgaz la durée prise en compte à 10 ans.

En maintenant une part significative du coût du raccordement à la charge du demandeur, le risque industriel du transporteur sera limité.

Pour éviter tout travers et toute distorsion de concurrence que pourrait induire la remise développement, GRDF considère que certains principes doivent être posés :

- **Les modalités proposées aux industriels et aux distributeurs doivent être suffisamment homogènes pour éviter toute distorsion et tout risque d'inciter un client industriel à se dé-raccorder du réseau de distribution ou un nouveau prospect sur ZDG à contourner le code de l'énergie pour obtenir un raccordement direct au réseau de transport.**
- A ce titre, GRDF considère que l'aide commerciale pour un raccordement direct au réseau de transport ne doit pas être proposée à un client déjà raccordé au réseau de distribution ou à un prospect situé sur ZDG.
- Pour éviter de pénaliser les clients industriels distribution ayant des consommations importantes et étant situés à proximité des réseaux de transport, GRDF propose à la CRE

de poursuivre les réflexions sur les évolutions à apporter au tarif de proximité TP afin de lui permettre d'être aussi adapté aux cas singuliers.

Pour l'aide apportée aux Distributeurs,

- Dans le cadre d'un appel d'offre sur une commune non desservie, des modalités pratiques devront être validées afin qu'une seule remise développement soit calculée, valable pour l'ensemble des distributeurs répondant à l'appel d'offre, que la confidentialité des données commerciales fournies par les distributeurs soit garantie et que la réponse du transporteur soit fournie dans des délais compatibles avec l'appel d'offre.
- Si la CRE maintient le principe d'un plafonnement à 50 % de la valeur du raccordement, et que le client final ou le distributeur conserve donc une part importante du coût du raccordement il pourrait être proposé l'application d'une règle plus simple pour caler un niveau forfaitaire de l'aide commerciale à plusieurs niveaux intermédiaires entre 0 et 50 % (0, 20, 35 et 50 % du montant du raccordement) selon par exemple le potentiel à 10 ans de la DSP retenu dans l'étude du distributeur et/ou le niveau prévu de consommation journalier et annuel d'un prospect déclenchant le renforcement du poste transport.
- Pour des raisons juridiques, la pratique de GRDF n'est pas de demander d'engagement de consommation aux prospects. Il ne paraît donc pas souhaitable de conditionner le montant de l'aide à la nécessité pour le distributeur de contractualiser un tel engagement. Chaque opérateur doit assumer une part du risque industriel inhérent au projet de développement.

L'ensemble de ces arguments plaide donc pour la mise en œuvre d'un dispositif simple et qui ne risque pas de fausser la concurrence pour les raccordements de nouvelles DSP.

Le détail des éléments à communiquer au GRT restera donc à préciser mais la simplicité devra être recherchée d'autant que les délais de constitution d'une offre de réponse à un appel d'offres de DSP sont très courts.

Les GRT proposent d'affecter les recettes d'acheminement complémentaires en priorité à l'éventuel renforcement du réseau de transport. GRDF considère que cette disposition introduit une distorsion de traitement entre les clients finaux.

Le réseau de transport doit disposer de capacités permettant le développement et ces capacités doivent être financées par tous les clients raccordés à ce réseau de transport. Le principe de la tarification de l'acheminement sur les antennes suppose que les coûts de construction initiaux sont couverts avant que le réseau ne soit saturé. Un réseau saturé produit donc déjà des recettes d'acheminement qui contribuent au financement des renforcements à construire. Il ne paraît donc pas légitime d'intégrer au dispositif d'aide commerciale la question des éventuels renforcements du réseau de transport qui ne sauraient être individualisés sur tel ou tel client raccordé.

Extension du réseau de transport régional :

Au motif de la limitation du nombre de NTR, les GRT proposent de facturer directement une part du financement des extensions du réseau régional sur les clients. GRDF considère que cette disposition ne contribuera pas à favoriser le développement.