

## Réponse de Storengy à la consultation publique de la Commission de Régulation de l'Energie relative à la mise à jour des tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz au 1<sup>er</sup> avril 2016

En préalable, Storengy souhaite aborder le sujet de la répartition des hausses tarifaires proposées dans le texte de la consultation.

Dans sa délibération du 29 janvier 2014, la Commission de Régulation de l'Energie a retenu le principe de **maintenir stables en euros constants les termes tarifaires** aux points d'interconnexion réseaux (PIR), aux points d'interface transport terminal méthanier (PITTM) **ainsi qu'aux PITS pendant la période tarifaire ATRT5**. Cette décision reste donc valide pour la mise à jour de l'ATRT5 au 1<sup>er</sup> avril 2016.

### Question 1 : Partagez-vous l'analyse de la CRE selon laquelle une évolution des coefficients de majoration des tarifs infra-annuels aux PITS devrait être étudiée dans le cadre plus large de l'ATRT6 ?

Dans l'intérêt du bon fonctionnement du marché et afin de favoriser la mise en place d'un équilibre marché des réseaux de transport, Storengy considère utile et opportun de supprimer, dès le 1<sup>er</sup> avril 2016, la majoration des tarifs infra-annuels aux PITS.

Storengy tient d'abord à rappeler que cette question de suppression des coefficients de majoration a été portée à la connaissance des services de la CRE et des acteurs du système gazier dès 2013. Depuis, Storengy a continué de porter cette position et d'alerter sur ce sujet qui obère l'attractivité des stockages sur des horizons court terme.

Ainsi que le §. 1.6.1 du texte de consultation le mentionne, les souscriptions réelles aux PITS sont estimées en recul de 4% par rapport aux prévisions de la dernière mise à jour de l'ATRT5 pour 2015. La reconduction du niveau de souscription fait figure d'hypothèse raisonnable dans un contexte où les fournisseurs ont souscrits des capacités de soutirage principalement pour répondre à leurs obligations et où les conditions de marchés actuelles n'offrent pas d'opportunité de souscriptions complémentaires. Face à ce constat d'un marché peu dynamique avec des souscriptions en-deçà des attentes, la suppression des coefficients de majoration infra-annuels serait susceptible d'améliorer le fonctionnement des marchés tant au PEG Nord, qu'au PEG TRS, conformément aux missions de la Commission de Régulation.

Les évolutions des règles d'équilibre s'orientent aujourd'hui prioritairement vers un recours au marché et deviennent plus contraignantes avec la suppression des tolérances pour les expéditeurs. Dans ce contexte, une suppression de la majoration du tarif journalier favoriserait le recours aux débits d'injection ou soutirage du stockage pour les fournisseurs, en vue de leur propre équilibre, et dans la perspective de répondre aux besoins d'équilibre du réseau (achats/ventes de gaz liés au

niveau de stock en conduite de l'opérateur de transport et produits localisés). Cela permettrait de fluidifier le marché, en donnant un intérêt économique aux re-nominations des fournisseurs sur les stockages au plus proche des besoins du marché ou un accès facilité à des produits de stockage court terme.

L'impact d'une suppression des coefficients de majoration intra-annuels est relativement faible. Etant donné que plus de 90% des capacités de stockage sont réservées au 1er avril, plus de 90% des capacités au PITS sont réservées en annuel. L'impact d'un recalage des termes tarifaires en raison de la suppression des majorations infra-annuelles serait limité à une hausse inférieure à 3% des termes tarifaires d'entrée et sortie aux PITS (soit environ 0,05% du revenu autorisé de GRTgaz sur 2016) en raisonnant à revenu constant.

Il ne semble pas que l'étude de cette proposition, qui contribue à améliorer le marché en le fluidifiant, nécessite d'être repoussée de nouveau au prochain tarif démarrant le 1er avril 2017, d'autant plus que la date de mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire relatif aux conditions d'accès aux stockages est encore inconnue.

**Question 2 : Etes-vous favorable à l'introduction, selon les modalités décrites ci-dessus, d'un nouveau produit de capacité aux PITS de GRTgaz appelé Capacité d'interface transport – stockage (CITS), en lieu et place des capacités fermes et interruptibles ?**

Cette évolution paraît opportune. Le nouveau produit hybride de Capacité d'Interface Transport-Stockage constitue un moyen de maximiser l'attribution de capacités aux clients, tout en tenant compte des spécificités physiques et contractuelles des PITS Atlantique, et ceci notamment grâce à la nomination unique des expéditeurs sur les stockages prévue pour avril 2016. La réduction du préavis de souscription de dix jours à trois jours constituerait un progrès du point de vue des clients du stockage.

Dans son analyse préliminaire, la CRE indique que le tarif de la capacité dite « CITS », capacité mixte ferme climatique / interruptible, serait en baisse de 3,9% par rapport au tarif actuel de la capacité ferme climatique pour les PITS Atlantique. Cet abaissement du prix pour la capacité d'entrée et de sortie au PITS Atlantique reflète à juste titre la moindre disponibilité du produit par rapport aux autres PITS.

Néanmoins, cette baisse semble faible au regard des écarts de prix qui existent aujourd'hui entre prix des capacités interruptibles et prix des capacités fermes (prix interruptible Injection Nord Atlantique = 50% du prix ferme, Soutirage Sud Atlantique = 75% du prix ferme).

Storengy milite pour une réduction plus importante du tarif de la CITS Atlantique, qui reflète mieux son niveau de disponibilité.

Par ailleurs, il convient de signaler que la mise en place de la CITS ne modifie en rien le niveau de disponibilité effectif aux PITS de GRTgaz. L'écart de service rendu entre les PITS de GRTgaz Sud et ceux de TIGF ne sera pas affecté par l'introduction de ce nouveau produit de capacité. Par conséquent, les évolutions à la baisse des tarifs liés à la mise en place de la CITS ne pourront être mécaniquement répercutées aux tarifs de TIGF via le ratio de 1,33 fixé par la CRE.

Enfin, dans le contexte futur de la fusion des zones Nord et Sud de transport prévue en 2018, si le niveau d'interruptibilité des différentes CITS venait à être modifié, la structure du tarif ATRT6 devrait en tenir compte et évoluer en conséquence.

**Question 3 : Etes-vous favorable à la commercialisation de 20 GWh/j de capacité ferme quotidienne à Oberqailbach dans le sens France vers Allemagne dès le 1er avril 2016 dans les conditions proposées par GRTgaz ? Si vous êtes expéditeur, envisageriez-vous de souscrire ce produit?**

Pas de réponse à cette question.

**Question 4 : Etes-vous favorable à un renforcement de l'incitation relative à la qualité des consommations mesurées au PITD ?**

Pas de réponse à cette question.

**Question 5 : Etes-vous favorable à la création d'un indicateur portant sur la fiabilité de l'indicateur de stock en conduite projeté ?**

Suivre le stock en conduite projeté de façon fiable constitue un paramètre important et dimensionnant pour l'activité des clients de Storengy. Une bonne appréhension de la situation journalière d'équilibre du réseau est essentielle à la fois en termes de fiabilité, mais aussi en termes de pertinence et de ponctualité dans la publication des indicateurs. Par conséquent, tout système qui améliore cette connaissance de la situation d'équilibre est bénéfique au fonctionnement du marché gazier et aux acteurs de ce marché.

**Question 6 : Etes-vous favorable à la création d'un nouvel indicateur portant sur le respect des programmes de maintenance ?**

Il y a un intérêt pour l'ensemble du marché à avoir un indicateur de respect des programmes de maintenance. Dans sa conception, un tel indicateur devrait alors comporter une incitation au relâchement des capacités en cas d'aléa sur les chantiers de maintenance.

**Question 7 : Avez-vous d'autres commentaires ou propositions concernant le dispositif de régulation incitative de la qualité de service des GRT ?**

Pas de réponse à cette question.