

DIRECTION DEVELOPPEMENT COMMERCE
Département Tarification Economie Régulation
DDC- TER-13-0204

Pau, le 10 novembre 2013

Contribution de TIGF à la Consultation publique relative à la mise à jour des tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz au 1^{er} avril 2014

En préambule, TIGF souhaite profiter de cette mise à jour tarifaire pour renouveler sa demande de couverture du Revenu Autorisé 2013.

En effet, sur un plan comptable, le Revenu Autorisé 2013 n'est pas couvert sur l'année civile en cours à hauteur de 3,1 M€ et le risque pour 2014 est aujourd'hui estimé à 5 M€ supplémentaires.

TIGF considère opportun de profiter de cette mise à jour pour identifier clairement les modalités pratiques et la date de recouvrement de ces Revenus Autorisés non perçus

Question 1 : Etes-vous favorable au maintien des tarifs des PITS en zones GRTgaz et à la baisse de ceux du PITS en zone TIGF ? Quel facteur entre les tarifs du PITS en zone TIGF et ceux du PITS en zone GRTgaz Sud vous paraît le plus adéquat ?

La mise en place du PEG commun Grand Sud au 1^{er} avril 2015 changera profondément la structure du marché dans le sud. Avec la disparition de la liaison PIR Midi, les stockages situés en zone GRTgazSud et ceux situés en zone TIGF seront soumis à une concurrence directe dans l'intérêt du consommateur final.

Dans un contexte européen d'harmonisation des règles d'accès aux réseaux, il nous semble opportun d'adopter des règles identiques en France, à minima sur les stockages du Grand Sud directement mis en concurrence. Cela procurera aux clients du stockage une plus grande lisibilité des offres et simplifiera leur gestion contractuelle et opérationnelle.

Enfin TIGF souhaite rappeler que toute mise en concurrence doit se faire dans des conditions transparentes et non discriminatoires et constate que de nombreuses remarques et questions sont restées sans réponses que ce soit sur la réalité physique des contraintes climatiques mais aussi sur la pertinence des critères retenus pour la quantifier. TIGF demande donc formellement une égalité des tarifs aux PITS.

Question 2 : Considérez-vous nécessaire d'harmoniser la structure tarifaire aux PITS entre les réseaux de GRTgaz (tarif d'entrée supérieur au tarif de sortie) et de TIGF (tarif de sortie supérieur au tarif d'entrée) ? Si oui, dans quel sens ?

L'étude Poyry montre que la tendance européenne est en ligne avec la pratique de TIGF.

TIGF préconise de maintenir le système en place sur le réseau TIGF.

Question 3 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE de maintenir le tarif en euros courants à la liaison Nord-Sud au 1^{er} avril 2014 ?

TIGF considère que le tarif à la liaison Nord Sud doit être cohérent avec les coûts supportés par le GRT et l'état des congestions. De ce fait, une évolution des termes tarifaires au regard d'une mise à jour des coûts d'étude et des investissements du projet Val de Saône semble par exemple opportune.

Par ailleurs, le maintien du tarif pourrait créer des disparités importantes entre les réservations Long Terme et celles effectuées prochainement aux enchères.

En ce sens, TIGF considère qu'il n'est pas souhaitable de maintenir le tarif en euros courants à la liaison Nord Sud au 1^{er} avril 2014.

Question 4 : Etes-vous favorable au maintien des tarifs d'entrée et du coût du transit sur le réseau français ? Préférez-vous un maintien en euros courants ou en euros constants ?

TIGF considère comme prioritaire l'attractivité du marché français et son renforcement à l'échelle européenne. Néanmoins il faut noter que ce type de mesure, ajoutée aux baisses annoncées par ailleurs, conduira à des hausses significatives sur le réseau régional.

Question 5 : Etes-vous favorable à la tarification du produit trimestriel à un tiers du produit annuel lorsque l'interconnexion n'est pas congestionnée ? Etes-vous favorable à la tarification du produit trimestriel à un quart du produit annuel lorsque l'interconnexion est congestionnée ?

TIGF partage l'avis de la CRE et considère comme essentiel le fait que les tarifs de transport favorisent les souscriptions annuelles de capacité.

Cela dans un but de visibilité pour les GRT en termes de recettes de capacités et pour les expéditeurs en termes de gestion de l'approvisionnement de leurs clients. Cela est également primordial pour le bon fonctionnement du système gazier en général, secteur nécessitant des investissements de long terme.

TIGF partage également le principe actuellement en vigueur dans le cadre de l'ATRT5 consistant à ce que les souscriptions mensuelles rapportées à leur durée soient plus chères que les souscriptions annuelles.

En toute logique TIGF approuve l'idée que le tarif du produit trimestriel soit compris entre celui du produit mensuel et celui du produit annuel et considère pertinent de le fixer à 1/3 du prix de la capacité annuelle.

Dans un contexte marqué par de profondes mutations, TIGF souhaite rappeler qu'elle reste très attentive à ne pas complexifier inutilement les règles qui régissent le transport de gaz.

Mettre en place un système tarifaire « à tiroir » selon que le Point est, ou n'est pas, congestionné rajoute de la complexité au dispositif selon TIGF : analyses supplémentaires à mener, développements SI supplémentaires, coûts supplémentaires, perte de visibilité sur les recettes de capacité attendues ... pour un gain escompté pour le marché non avéré.

TIGF est donc favorable à un terme tarifaire unique, comme cela est le cas aujourd'hui, fixé à 1/3 du prix de la capacité annuelle.

Question 6 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE de redistribuer sans délai les excédents de recettes d'enchères aux expéditeurs livrant des clients finals au prorata des volumes livrés ? Etes-vous favorable à l'application de ce principe pour la redistribution des excédents aux interconnexions dans le Nord de la France et à l'interface avec l'Espagne ?

Une redistribution trimestrielle est préconisée par TIGF.

Question 7 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE de réduire à 0 le prix du service de flexibilité intra-journalière dès le 1^{er} avril 2014 ?

Le service de flexibilité mobilise des moyens pour le GRT, que ce soit par l'utilisation de son linepack ou par la contribution des opérateurs adjacents.

Ce service génère des coûts supplémentaires qui doivent être couverts.

TIGF n'est donc pas favorable à la gratuité de ce service.

Question 8 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE d'appliquer le même tarif au PITTM Dunkerque qu'aux PITTM de Montoir et de Fos ? Etes-vous favorable au montant de 45 €/MWh/j/an proposé pour les capacités de sortie au PIR Veurne ?

RAS

Question 9 : Etes-vous favorable à la prise en compte du JTS à 50% au CRCP ?

La finalité du JTS (Joint Transport Storage) est de commercialiser davantage de capacités journalières à la liaison Nord→ Sud et d'améliorer la capacité en entrée du réseau au PITS Sud Atlantique.

TIGF partage l'avis général du marché quant au bienfait de ces mesures pour le fonctionnement global du système. Néanmoins, TIGF souhaite souligner que cette offre basée sur l'utilisation d'une infrastructure régulée inclut un service de stockage dont les conditions d'accès doivent être transparentes. De plus l'utilisation d'une infrastructure régulée congestionnée doit conduire à une mise au CRCP à 100%.

Question 10 : Quelle est votre appréciation de la qualité de service de GRTgaz et TIGF depuis l'entrée en vigueur du tarif ATRT5 ? Quelle est votre appréciation des indicateurs relatifs à l'équilibrage ?

Avez-vous des propositions complémentaires sur la qualité de service des GRT ?

TIGF partage le volontarisme de la CRE sur la qualité de service et met tout en œuvre pour améliorer continuellement ses performances dans l'intérêt des utilisateurs du réseau.

En ce qui concerne les indicateurs relatifs à l'équilibrage, la délibération du 5 février 2013 décrit la feuille de route des évolutions liées à l'équilibrage incluant les indicateurs permettant aux expéditeurs de disposer de plus d'informations.

Par ailleurs, TIGF souhaite attirer l'attention sur deux points :

1. Les prévisions de consommation, que la CRE souhaite inciter à compter du 1^{er} avril 2014, ont été mises en place récemment. Un indicateur de ce type nécessite nécessairement des ajustements et une période d'observation avant d'atteindre des niveaux de performances mesurables. Il nous semblerait donc raisonnable d'effectuer un retour d'expérience sur une période représentative avant d'inciter financièrement cet indicateur.
2. La modification des objectifs et incitations pour certains indicateurs pourrait conduire in fine à de la sur qualité qui va générer des surcoûts pour des bénéfices minimes.