

**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 de GRTgaz et TIGF au 1er avril 2016**

Réponses d'ENGIE

Date : 09/11/2015

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 un cadre plus général, ENGIE souhaite une tarification la plus faible possible, voire nulle, des PITS, le stockage contribuant grandement à la flexibilité du réseau dans son ensemble.

Concernant l'évolution proposée dans la présente consultation, ENGIE est favorable à la stricte proportionnalité des tarifs aux PITS, conformément à la proposition de Storengy, afin de favoriser des arbitrages à court terme.

Par ailleurs, ENGIE est favorable à une agilité régulatoire tenant compte des besoins et évolutions du marché. Nous ne partageons pas l'analyse de la CRE selon laquelle cette évolution devrait attendre le 1^{er} avril 2017.

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 ?

ENGIE est favorable à la création de la CITS, pour les raisons suivantes :

- La réduction du préavis de souscription à 3 jours apporte une plus grande souplesse de réservation de capacités de stockage ;
- Cette évolution contribue à la simplification de l'offre de GRTgaz.

En matière d'uniformisation tarifaire, nous sommes favorables à une harmonisation complète des tarifs aux PITS en France, y compris avec les tarifs de TIGF, à un prix le plus bas possible.

Question 3 : Etes-vous favorable à la commercialisation de 20 GWh/j de capacité ferme quotidienne à Obergailbach 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?

ENGIE rejoint l'analyse de la CRE, en notant :

- qu'aucune création de capacité physique dans le sens rebours ne vient justifier l'affermissement de cette capacité,
- que cette évolution viendrait modifier le taux d'interruption et donc la valeur de la capacité rebours déjà souscrite.

Nous sommes donc défavorables à cette proposition, a fortiori pour une mise en œuvre en 2016.

Si une telle capacité venait à être commercialisée, nous demandons qu'elle soit associée à la possibilité de résilier la totalité des capacités rebours déjà souscrites.

Question 4 : Etes-vous favorable à un renforcement de l'incitation relative à la qualité des consommations mesurées au PITD ? Dans l'affirmative, quelles évolutions de l'indicateur proposeriez-vous ?

ENGIE considère que la qualité des données de prévision et de mesure mises à disposition par les transporteurs est primordiale pour permettre aux expéditeurs de remplir leurs obligations d'équilibrage journalier. A ce titre tout renforcement de la régulation incitative est positif. Cependant nous craignons que les améliorations incrémentales de la qualité des données ne concernent désormais que les consommateurs / PITD non équipés de télé-relève. Nous ne souhaitons pas que les objectifs fixés par la régulation incitative conduisent à des investissements supplémentaires en matière de comptage ou de télé-relève.

Question 5 : Avez-vous des commentaires sur l'indicateur portant sur le stock en conduite projeté et sur l'opportunité de suivre la fiabilité de cette information en plus de la ponctualité de sa publication ?

ENGIE considère que l'existence de deux indicateurs distincts « stock en conduite projeté » et « déséquilibre prévisionnel » complique la compréhension de l'état du système. Le premier indicateur a parfois montré des faiblesses et des incohérences avec le second. Nous privilégions donc l'indicateur de déséquilibre prévisionnel, et sommes favorables à un suivi de sa fiabilité.

Nous souhaiterions par ailleurs disposer d'un indicateur de déséquilibre par expéditeur, basé sur la prévision de consommation de GRTgaz ou de TIGF.

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

ENGIE est favorable à la mise en place d'une incitation financière de la qualité du programme de maintenance des transporteurs, sous deux angles :

- la performance,
- la prévisibilité.

Les expéditeurs détenteurs de capacités de long terme supportent en effet lourdement l'impact d'un programme de travaux conséquent, dans la mesure où ils doivent payer les capacités non disponibles, et prendre d'autres dispositions coûteuses pour acheminer le gaz vers leurs clients.

Concernant la **performance** du programme de travaux, nous souhaitons que la CRE incite les transporteurs à respecter les meilleurs standards européens. Lorsque plusieurs solutions techniques existent, le transporteur pourrait justifier son choix par une analyse coûts-bénéfices, en tenant compte non seulement des coûts directs du transporteur mais également du coût subi par les utilisateurs du réseau en cas d'indisponibilité des capacités.

Concernant la **prévisibilité**, nous proposons :

- le maintien d'un programme travaux indicatif fourni en août N-1, où des marges seraient clairement affichées (ex : décalage possible de x jours de l'opération ; réduction minimale / maximale envisagée) ;
- le maintien d'un programme travaux consolidé fourni en novembre N-1, où des marges seraient clairement affichées (ex : décalage possible de x jours de l'opération ; réduction minimale / maximale envisagée) et où une notion de réduction probable serait introduite ;
- l'obligation de fournir un programme travaux engageant en février N, avec des dates non modifiables et un niveau de réduction probable assorti d'une fourchette min-max .

L'incitation financière pourrait porter sur le strict respect de la fourchette min-max et sur la minimisation de l'écart entre min et max (moyenné sur l'année). L'incitation non financière pourrait porter sur la qualité des programmes prévisionnels d'août et novembre. Nous proposons de pénaliser d'autant plus fortement un écart à la fourchette min-max qu'il est annoncé tardivement.

Enfin, l'analyse des taux d'indisponibilité d'autres GRT européens montre une différence dans les modalités de détermination des capacités fermes en entrée-sortie. Alors que la plupart des GRT européens intègrent l'aléa maintenance dans la détermination du niveau de capacités fermes, GRTgaz considère que les capacités sont fermes hors périodes de travaux. Nous demandons un benchmark européen sur la méthode de détermination des capacités fermes, et un ajustement des capacités fermes commercialisées en France à la pratique des autres GRT européens. A défaut, nous demandons que les capacités fermes non disponibles ne soient pas facturées aux utilisateurs du réseau.

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

La mise en œuvre du code de réseau équilibrage implique le respect par les GRT de l'ordre de mérite des produits d'équilibrage. Nous proposons la mise en place d'un indicateur de suivi du respect de cet ordre de mérite, et une plus grande transparence des règles d'intervention des GRT sur le marché.