

Contribution de TIGF à la consultation publique du 15 oct. 2015 relative à l'évolution des tarifs de transport de gaz

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 ?

La suppression des coefficients de majoration des tarifs infra-annuels aux PITS est une mesure qui pourrait influencer l'équilibre économique de l'activité de stockage.

TIGF considère donc que l'adoption d'une telle évolution doit s'appuyer sur des études approfondies et peut s'inscrire dans le cadre de la refonte prochaine du système ATS.

Les tarifs ATRT6 qui entreront en vigueur le 1^{er} avril 2017 seront établis en cohérence avec la régulation de l'ATS.

TIGF partage donc l'analyse de la CRE, et considère que l'évolution des coefficients de majoration des tarifs infra-annuels devrait être étudiée dans le cadre plus large de l'ATRT6.

Question 2 : Êtes-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 ?

Pas de commentaire.

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

Pas de commentaire.

Question 4 : Êtes-vous favorable à un renforcement de l'incitation relative à la qualité des consommations mesurées aux PITS ? Dans l'affirmative, quelles évolutions de l'indicateur envisageriez-vous ?

Le niveau de qualité des quantités de gaz mesurées aux points de livraison demandé aux GRT est déjà élevé, de même que le risque de perte financière en cas de survenance d'un possible incident sur le comptage.

De plus, chaque renforcement des incitations sur les indicateurs induit des investissements additionnels de la part des GRT pour répondre aux exigences de qualité qui leur sont demandées. Or les investissements déjà consentis sur la qualité des mesures depuis la mise en place du mécanisme d'incitation de la qualité de service sont déjà importants.

TIGF n'est donc pas favorable au renforcement de l'incitation relative à la qualité des consommations mesurées aux PITD.

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

Le stock en conduite projeté est une donnée dont la fiabilité ne dépend pas uniquement des GRT. En effet, il intègre les nominations des expéditeurs aux points d'entrée/sortie du réseau.

Par conséquent, les GRT peuvent suivre un indicateur sur la fiabilité du stock en conduite projeté, mais ne peuvent pas être soumis à une incitation financière sur sa qualité.

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

TIGF souhaite alerter à nouveau sur le risque induit par la mise en place d'une incitation financière sur les indicateurs de maintenance.

Les opérations de maintenance ont attiré à la sécurité du réseau.

Les GRT doivent pouvoir continuer de décider de mener une opération de maintenance qui leur paraît nécessaire, même hors cadre réglementaire sur les prévisions de maintenance, sans avoir à intégrer une pénalisation comme élément d'entrée de leur arbitrage.

TIGF n'est pas favorable à la mise en place d'une incitation financière sur les opérations 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 Commentaire.