

Pole de compétitivité AVENIA

Prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et Teréga

Date de la contribution : 04/10/2019

Le pôle de compétitivité Avenia a pour mission d'accompagner l'innovation collective de tous les métiers du sous-sol, au service de la transition énergétique et industrielle. Il regroupe plus de 200 adhérents nationaux, académiques, associatifs et industriels. Il soutient l'innovation des start-up ainsi que le transfert de technologies entre métiers.

Question 1 : Quelle est votre position quant à l'introduction éventuelle d'une différenciation entre la rémunération des actifs historiques et des nouveaux actifs pour le tarif ATRT7 ?

La mission de la CRE est d'accompagner les opérateurs de transport dans la transition industrielle en cours qui s'inscrit sur plusieurs décennies et donc accompagner des projets structurants dont la rentabilité est à définir sur le long terme.
Le cadre de rémunération doit donc être stable et nous ne soutenons donc pas le principe de cette différenciation qui conduit finalement à une instabilité régulière des conditions de rémunération et donc à un désinvestissement progressif.
Or, c'est justement aujourd'hui qu'il faut accompagner avec volontarisme les industriels pour investir pour adapter leur outil de transport à la révolution énergétique en cours.

Question 2 : Avez-vous des remarques concernant le traitement des actifs cédés envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Le pôle Avenia n'a pas les compétences requises pour juger de ces dispositions

Question 3 : Êtes-vous favorable aux grands principes tarifaires que la CRE envisage pour le tarif ATRT7 ?

Défavorable

Commentaire :

Le principe d'une remise en cause drastique tous les 4 ans des principes tarifaires applicables aux opérateurs de transport, alors que ceux-ci engagent des investissements donc la rentabilité s'inscrit sur plusieurs décennies, organise une instabilité financière chronique.
Ceci ne semble pas correspondre aux principes fondateurs des tarifs qui doivent couvrir l'ensemble des coûts supportés par un opérateur responsable dans un cadre stable qui, s'il doit être adapté régulièrement, ne doit pas être remis en cause à de tels niveaux.
Une baisse du CMPC de 5.25% à 4 % (médiane de la fourchette de 3.6 à 4.4) correspond à une baisse de rémunération de l'ordre de 24%.
L'impact de telles mesures sur la viabilité des entreprises concernées et de leurs prestataires est-elle évaluée ?

Question 4 : Êtes-vous favorable au calendrier et aux principes d'évolution tarifaire envisagés par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Défavorable

Commentaire :

Nous comprenons que la CRE envisage de réduire significativement la rémunération des opérateurs de transport (CMPC) en la ramenant dans une fourchette entre 3.6 et 4.4%, associée à une assiette de projets autorisés elle-même en forte baisse.
Ces niveaux de rémunération sont extrêmement bas et à comparer à ceux de la grande distribution. Est-ce raisonnable ?

Pole de compétitivité AVENIA

Cette démarche est de notre sens regrettable car elle asphyxie progressivement toute initiative de l'opérateur pour adapter l'outil industriel à la transition énergétique, asphyxie qui se propage à l'ensemble du tissu économique des prestataires et sous traitants. Cette démarche conduira à la destruction programmée de toute une filière économique. Est ce l'objectif ?

Cette démarche est évidemment comptablement efficace à court terme mais de notre sens contre productive car ces activités de transport haute pression imposent un très haut niveau de maintenance préventive. Les niveaux de rémunération proposés ne semblent pas répondre à ces enjeux et conduiront inmanquablement les opérateurs à réduire la fréquence des travaux préventifs pour retrouver des marges de manœuvre financières. A dix ans, les ruptures d'approvisionnement pour maintenance curative vont donc statistiquement augmenter et leurs coûts pour la collectivité seront bien plus élevés que les gains courts termes attendus.

Question 5 : Êtes-vous favorable au périmètre des charges et produits couverts par le CRCP envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Ni favorable, ni défavorable

Commentaire :

Nous souhaitons que la discussion de ce périmètre favorise les actions de recherche, développement et pilotes des opérateurs pour accompagner avec volontarisme la transition industrielle globale à laquelle, ils ont à faire face. Si la priorité énergétique est indéniable, l'enjeu de la transition numérique est également prégnant.

Question 6 : Êtes-vous favorable aux mécanismes de régulation incitative des investissements proposés par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Ni favorable, ni défavorable

Commentaire :

Ces mécanismes sont souhaitables

Nous sommes cependant réservés sur les mécanismes d'incitation à la réduction des coûts d'investissement car ils balaient les indispensables relations de confiance avec un opérateur, par définition responsable, autour de la définition préliminaire des coûts et la recherche d'économies courts termes en cours de réalisation.

Nous sommes davantage favorables à la mise en place de mécanismes de régulation incitative pour accompagner les investissements inscrits dans la transition énergétique et digitale (bonus).

Question 7 : Êtes-vous favorable aux évolutions du dispositif de régulation incitative de la qualité de service envisagées par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Favorable

Commentaire :

L'amélioration continue de la qualité du service au client final est indispensable.

Par contre, la zone unique TRF induit une qualité de service de plus en plus partagée entre les opérateurs et il peut sembler de plus en plus délicat d'en identifier la contribution individuelle de chaque acteur.

Question 8 : Avez-vous des remarques concernant le cadre de régulation incitative de l'innovation et de la R&D envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

De par nos missions, nous constatons le rôle moteur des opérateurs de transport dans l'implémentation des nouvelles technologies et méthodes dans les opérations de transport (smart grids...) y compris dans la montée en puissance des nouveaux gaz (biogaz et hydrogène notamment).

Cette contribution est indispensable et irrigue l'ensemble du tissu industriel de la filière.

Nous pensons qu'en cette période mutation profonde, il faut encore accélérer et donc encore augmenter les marges de manœuvre et bonifier les initiatives engagées.

Pole de compétitivité AVENIA

Question 9 : Êtes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE concernant le niveau des charges à couvrir pour la période ATRT7 pour GRT gaz et Teréga ?

Ni favorable, ni défavorable

Commentaire :

Nous soutenons le principe d'une enveloppe de charges d'un niveau défini sur quatre ans, qui permet à chaque opérateur de construire un programme industriel moyens termes cohérent et efficace.

Nous sommes par contre dubitatif lorsque ces mécanismes deviennent trop intrusifs que ce soit dans les échéanciers de réalisation annualisés ou la descente de ce contrôle des charges à des niveaux de détail injustifiés d'autant plus que la définition de budgets détaillées plusieurs années à l'avance semble sujette à caution.

Nous sommes davantage favorables à la définition d'enveloppes pluriannuelles donnant une réelle autonomie de pilotage à l'entreprise, sous réserve évidemment d'un audit de contrôle en fin de période tarifaire.

Question 10 : Avez-vous des remarques concernant les souscriptions prévisionnelles de GRT gaz et Teréga pour la période 2020-2023 ?

Les souscriptions prévisionnelles nous semblent refléter les tendances constatées d'évolution des consommations. Il nous semble cependant que cet indicateur est insuffisant pour permettre l'analyse des missions des opérateurs.

En effet, si le réseau semble aujourd'hui globalement adapté aux consommations annuelles, l'enjeu des consommations de pointe est crucial pour évaluer les risques de tension sur les réseaux et donc les actions nécessaires de renforcement localisé à engager.

Le risque industriel aujourd'hui nous semble en effet davantage associé à la rupture d'approvisionnement hivernale dont les conséquences économiques pour l'économie nationale seraient majeures.

Question 11 : Avez-vous des remarques concernant les grands principes tarifaires et la méthode que la CRE envisage de retenir pour le tarif ATRT7 ?

Nous confirmons notre inquiétude de voir la CRE mettre en oeuvre une politique tarifaire de plus en plus intrusive dans la vie quotidienne des entreprises, évoluant d'un nécessaire contrôle à un pilotage de plus en plus direct. Nous regrettons également que la CRE puisse envisager une réduction aussi majeure des rémunérations à 4 ans sans évaluation identifiée de ces mesures sur la viabilité de ces entreprises.

L'objectif de la CRE est probablement de peser sur la rémunération des opérateurs pour contenir l'incontournable hausse des tarifs gaziers dans un contexte de baisse des consommations, démarche illusoire dont la principale conséquence est de progressivement asphyxier une filière industrielle pourtant indispensable au succès de la transition industrielle.

Une réflexion de fond sur les tarifs gaziers et une modulation plus forte de ces tarifs entre bandeaux et pointes serait probablement plus efficace pour assurer un équilibre économique global de la filière.

Question 12 : Êtes-vous favorable aux niveaux de rabais envisagés par la CRE pour les capacités interruptibles aux PIT 5 ?

Favorable

Commentaire :

Ce mécanisme permet effectivement de favoriser l'achat de capacités interruptibles à l'entrée des stockages. Il est cependant nécessaire de s'assurer que ces mécanismes n'engendrent pas de comportements inadéquats du marché, au risque de ne pas assurer une répartition géographiquement adaptée des stocks à l'entrée de l'hiver.

Question 13 : Êtes-vous favorable à la suppression de l'IAPC et à la réduction, voire la mise à zéro, du terme tarifaire de livraison pour les sites fortement modulés ?

Pole de compétitivité AVENIA

Défavorable

Commentaire :

Alors que la baisse progressive des consommations annuelles (mais pas les pointes) conduira inmanquablement à une refonte globale de la politique tarifaire aux points de transit et de livraison pour assurer l'équilibre du système, nous ne sommes pas favorable, par principe, à la réduction ou mise à zéro d'un terme tarifaire spécifique.

Question 14 : Êtes-vous favorable à l'adaptation de la formule de calcul de la modulation hivernale pour les clients « à souscription » envisagée par la CRE à compter du 1er avril 2020 ?

Défavorable

Commentaire :

Même réponse que pour la question précédente.

Nous souhaitons qu'une réflexion globale sur l'évolution des termes tarifaires soit conduite collectivement sous l'égide de la CRE pour définir des trajectoires lisibles et partagées.

Dans ce contexte, même si individuellement justifiée, nous ne soutenons l'idée d'adaptations ponctuelles dont l'inscription dans l'inscription dans une trajectoire globale n'est pas évaluée.