

Réponse à la consultation publique n°2019-013 du 23 Juillet 2019 relative au prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TEREKA

Paris, le 6 Octobre 2019

En préambule, TOTAL DIRECT ENERGIE (TDE) rejoint les conclusions de la CRE concernant le dimensionnement du réseau de transport français, telles qu'elles sont exposées en introduction du document de consultation. TDE considère en effet que, suite aux politiques de régulation tarifaire des dernières années qui permettaient aux opérateurs de transport d'envisager sereinement de lourds investissements, le réseau est désormais suffisamment dimensionné pour répondre aux enjeux du marché français.

TDE considère que la priorité doit maintenant être mise sur la maîtrise des charges, afin que les consommateurs ne soient pas soumis à des coûts inutiles. TDE appelle de tous ses vœux la CRE à opérer un virage net quant à la politique tarifaire des opérateurs de transport. Ainsi, les différentes analyses aboutissant à la détermination des tarifs d'utilisation des réseaux (la composition du CRCP, l'évaluation des charges nettes d'exploitation, la détermination du CMPC) doivent faire l'objet d'une grande rigueur, et ainsi la détermination du revenu autorisé des opérateurs de transport doit être effectuée avec la plus grande parcimonie. Le cadre de régulation incitative doit permettre de donner un signal juste -donc tenant compte de cette situation- aux investissements. En ce sens, TDE se félicite que la CRE ait fait appel à des études de consultant externe.

En outre, comme TDE l'avait déjà indiqué en réponse à la consultation de la CRE N°2019-006 en début d'année, les trajectoires prévisionnelles de consommation nationale pour les années à venir sont en baisse dans le contexte de transition énergétique. Dans ce contexte, le cadre de régulation tarifaire des opérateurs de transport doit conduire à une baisse des charges d'exploitation bénéficiant aux consommateurs.

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 ?

TDE est favorable sur le principe à cette proposition qui va dans le sens des arguments avancés en introduction. Il aurait néanmoins été intéressant que la CRE détaille la liste des actifs qui seraient concernés et propose une estimation des impacts économiques de cette décision afin de pouvoir juger de son intérêt au regard de la complexité qu'elle introduit.

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

Il apparaît logique que l'intégralité - et non « *tout ou partie* » comme évoqué par la CRE - des plus ou moins-values constatées lors de cessions d'actifs soient pris en compte dans le CRCP, de manière à ce que les consommateurs bénéficient de la totalité des éventuelles plus-values réalisées alors même qu'ils ont contribué à financer les achats correspondant.

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

TDE est favorable au passage de quatre ans à une année en ce qui concerne le lissage de l'apurement du CRCP. Cela permet d'éviter de trop grands décalages temporels dans le recouvrement des écarts tarifaires.

Comme proposé par la CRE, le maintien d'un seuil d'évolution tarifaire annuelle de +/- 2% semble pertinent afin d'éviter néanmoins de trop gros à-coups tarifaires.

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

Total Direct Energie est favorable au calendrier et à la méthodologie proposée par la CRE. Il convient toutefois de s'assurer que le régulateur se laisse la possibilité d'introduire, en cours de période tarifaire, des évolutions tarifaires, par exemple pour prendre en compte un changement sur la structure tarifaire nécessitant un ajustement sur d'autres termes : en cas de suppression de l'IAPC à une date ultérieure au 01/04/2020, il conviendrait de s'assurer que le cadre tarifaire en place permette d'ajuster le TCL (ou tout autre terme tarifaire qui serait ajusté en conséquence) en cours de période.

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

TDE est globalement favorable au périmètre proposé par la CRE pour le CRCP.

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

TDE est favorable aux mécanismes de régulation incitative des investissements proposés par la CRE pour le tarif ATRT7.

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

Suite à de problèmes récurrents de correction tardive de consommation énergétique sur les consommateurs finaux raccordés au réseau de transport (en particulier Terega) –souvent dû à des révisions de PCS- TDE aimerait qu'un indicateur soit introduit concernant la qualité des télérelèves des sites raccordés au réseau de transport. En effet, de nombreux rejeux, parfois extrêmement tardifs, entraînent pour les fournisseurs et les clients des coûts de gestion supplémentaires pour lesquels il apparaît important d'inciter les opérateurs de transport.

Dans le calcul de cet indicateur, il serait intéressant de mesurer le nombre moyen de rejeu pour une date donnée par site raccordé au réseau et le délai moyen entre la date de livraison concernée et le dernier rejeu.

Par ailleurs, TDE est contre la suppression de l'indicateur relatif à la quantité de réduction des capacités disponibles. Il y a toujours des niveaux d'indisponibilité importants et donc préjudiciables pour les expéditeurs, notamment sur les capacités d'entrée aux PIR et les capacités au PITS, il convient donc de maintenir cet indicateur.

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 ?

TDE n'a pas de remarque concernant le cadre de régulation incitative de l'innovation et de la R&D envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7.

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

TDE est globalement favorable et partage l'analyse de la CRE (page 30). La situation actuelle est bien celle d'une fin de cycle d'investissements et nous sommes donc favorable à leur limitation.

Les demandes formulées par les opérateurs de transport atteignent des niveaux totalement injustifiables dans ce contexte. Certaines demandes sont tellement exagérées que TDE se demande dans quelle mesure les opérateurs de transport ne surestiment pas volontairement leurs besoins dans le cadre de cet exercice afin d'influencer à la hausse le résultat.

Ainsi, en première approche, TDE se félicite que les analyses préliminaires de la CRE conduisent à revoir assez nettement à la baisse les revenus autorisés des opérateurs de transport, avec des montants prévisionnels jusqu'en 2023 qui restent inférieurs aux montants en vigueur pour 2019.

Néanmoins TDE ne comprend pas le positionnement de la CRE (3.3.2 page 36) consistant à considérer, pour l'estimation des charges nettes d'exploitation, une borne haute correspondant à la demande des opérateurs et une borne basse correspondant aux conclusions de l'audit externe diminuées d'ajustements complémentaires de la CRE. Il semble encore curieux (3.7.2) que la CRE utilise une moyenne entre ces deux valeurs pour présenter ses conclusions.

En effet, cette méthode n'est pas justifiée et semble n'avoir aucune rationalité économique -d'autant plus que les opérateurs de transport ont tout intérêt à gonfler leurs demandes dans un contexte où le revenu autorisé retenu est une fonction croissante de la demande qu'ils formulent.

TDE ne comprend pas pourquoi l'on ne retiendrait pas directement les niveaux déterminés dans les rapports d'audit effectués par un organisme indépendant dont les analyses semblent pertinentes, niveaux qui seraient diminués des ajustements pertinents proposés sur les postes « énergie » et « R&D » par la CRE.

En d'autres termes, TDE souhaite que la CRE adopte directement ce qu'elle appelle la « borne basse » concernant l'évaluation des charges nettes d'exploitation.

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

Il est dommage que la CRE ne présente pas un REX sur les souscriptions des capacités et les prévisions qui en avaient été faites au préalable lors des délibérations tarifaires précédentes, et les hausses de tarifs qui ont été différées (avant ATRT6).

TDE partage les conclusions des opérateurs de transport quant au fait que les capacités aux interconnexions vont être moins souscrites dans les années qui viennent.

A court terme, il n'y a selon nous pas forcément de souscription à prévoir en court-terme et d'une façon plus générale aucun mécanisme incitatif pour souscrire des capacités aux PIR à long terme (pas de mécanismes de capacité par exemple).

TDE regrette que pour GRT Gaz ne soit pas affichée l'hypothèse retenue pour le niveau de souscription des capacités de stockages. Il semblerait que l'hypothèse de forte souscription de stockage soit la plus probable et viendrait le cas échéant minorer les perspectives de baisse de souscription.

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

TDE ne comprend pas les raisons évoquées par la CRE qui poussent à maintenir un niveau de rabais important aux PITS : « *ne pas dégrader l'attractivité des stockages, maintenir une incitation à leur remplissage et tenir compte de leur rôle pour le bon fonctionnement du système* » : selon TDE l'ensemble de ces problématiques est adressé par ailleurs par la régulation des stockages, la sécurité d'approvisionnement et les caractéristiques techniques des stockages (la gestion des portes notamment).

TDE demande que la question soit traitée de nouveau à une échéance permettant la mise en œuvre opérationnelle du changement sans conséquence sur les capacités déjà contractualisées sur l'horizon de l'ATRT7.

Par ailleurs, TDE tient à rappeler qu'au cours des précédents tarifs ATRT, les tarifs aux PIR en entrée étaient limités à l'inflation. TDE s'interroge sur les propositions de la CRE en la matière, qui manifestement ne reprennent pas le principe appliqué précédemment.

Question 12 Etes-vous favorable aux niveaux de rabais envisagés par la CRE pour les capacités interruptibles aux PITS ?

TDE n'a pas de remarque sur cette question.

Question 13 Etes-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 ?

Comme nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer, il convient de rappeler que le signal tarifaire véhiculé par l'IAPC a permis aux gestionnaires de réseaux de transport d'éviter de déployer de lourds investissements et a ainsi conduit au développement de CCG à proximité des points d'entrée sur les réseaux. Si des investissements ont par la suite été réalisés par les GRT dans le cadre du renforcement du réseau et de la fusion des zones, cela ne doit donc pas remettre en cause cette disposition tarifaire, car les CCG ne sauraient être pénalisées par les investissements réalisés postérieurement à leur mise en service.

Si la CRE souhaitait réformer ce dispositif, elle ne saurait le faire avec effet immédiat. Nous souhaitons en effet rappeler qu'aux termes de la délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 17 novembre 2016 et de l'article 4.4 de la section C du contrat d'acheminement GRTgaz, le préavis minimum de résiliation de l'Offre d'Acheminement Interruptible à Préavis court est fixé à quatre ans. Aussi, dans les cas où l'offre aurait déjà été souscrite, la suppression envisagée ne saurait intervenir avant la fin de ce préavis, sauf à constituer, au regard des dispositions contractuelles, une rupture brutale et abusive. En outre, la CRE ne dispose pas de la possibilité, dans sa future délibération tarifaire relative à l'ATRT, de revenir sur une disposition produisant encore des effets (le préavis de 4 années prévu dans sa précédente délibération), sauf à en fragiliser sa validité. Seule la loi peut en effet habiliter la CRE à adopter des mesures rétroactives, ce qui en l'espèce n'est pas le cas. En tout état de cause, elle ne pourrait donc pas légitimement s'appliquer à compter de l'entrée en vigueur de l'ATRT7.

De surcroît, des mesures alternatives compensatoires devraient nécessairement être mises en place pour neutraliser les impacts économiques majeurs associés (près de 2 millions d'euros par CCG). A ce titre, il nous apparaîtrait judicieux que ces mesures interviennent en priorité par des évolutions tarifaires. Après analyse des impacts qui seraient générés le cas échéant par la suppression de l'IAPC, plusieurs axes d'évolutions nous semblent privilégiés, ces évolutions s'appliquant spécifiquement aux sites fortement modulés (SFM) :

- baisse du terme de capacité de livraison (TCL) à 0,
- diminution du terme de capacité de sortie du réseau principal (TCS) de l'ordre de 30%

Par ailleurs, au-delà de ces mesures, il nous semble intéressant de réfléchir à l'assouplissement, pour les SFM, des modalités de réservation des capacités mensuelles et journalières. En effet, les évolutions

communiquées sur le passage de coefficients mensuels de 8 à 4 pour les mois de janvier et février pourraient être amplifiées et élargies de sorte à permettre une souscription de capacité au plus près des besoins journaliers réels des SFM, par exemple en fixant à 1 les 12 coefficients mensuels.

Par ailleurs, toute modification du contrat de flexibilité infra-journalière imposant une plus grande implication des SFM sera évidemment possible, les SFM disposant à la fois des outils et des process permettant une plus grande flexibilité, mais devra nécessiter des compensations tarifaires supplémentaires, et ne peut en aucun cas être la contrepartie d'une baisse du TCL.

Enfin TDE attire l'attention de la CRE sur les conséquences qu'aurait la suppression de l'IAPC sur les réservations de capacité de livraison : les opérateurs n'auraient d'autre choix que de diminuer leur réservation annuelle, ce qui aboutirait à une perte de revenus pour les GRT, et donc à une hausse des tarifs pour l'ensemble des consommateurs.

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 ?

TDE souhaite formuler les remarques suivantes quant au calcul de la modulation hivernale pour les clients « à souscription » envisagée par la CRE :

- La formule proposée, basée sur les consommations observée l'hiver en cours, introduit une divergence avec l'évaluation du filet de sécurité qui lui se base sur l'état du portefeuille au 1^{er} Janvier de l'hiver précédent. TDE s'interroge sur la cohérence d'avoir deux périodes d'observation différentes pour des mécanismes liés.
- La formule proposée implique pour les acteurs concernés le calcul des compensations stockage sur une courte période en Avril afin d'être en mesure de les facturer. Les opérateurs de transport ont-ils la capacité opérationnelle à appliquer ce mécanisme sans surcoût significatif pour les utilisateurs ?
- Le cas des rejeux de consommation doit être précisé. Contrairement à la tarification sur la capacité, une tarification basée sur l'énergie induit potentiellement un recalcul du terme à chaque correction ce qui introduit une lourdeur opérationnelle dans les processus.
- Le terme « Int » mériterait davantage de précision. Selon notre compréhension il ne s'agit pas de capacités interruptibles du point de vue du transporteur (notion qui n'existe pas à ce jour sur le réseau de distribution) mais de l'anticipation d'un nouveau mécanisme dont les textes vont être publiés. Si c'est bien le cas, cette partie de la formule n'est pas applicable à ce jour.

Ces réflexions mises à part, TDE partage l'opinion de la CRE selon laquelle cette proposition reflète plus fidèlement le besoin en stockage et la contribution à la pointe hivernale des consommateurs industriels que la méthode actuelle basée sur la capacité. Dans le cas où le périmètre de la compensation stockage serait étendu aux clients raccordés au réseau de transport, TDE serait favorable à la mise en place d'une formule de calcul de la modulation basée sur les principes proposés ici.

Concernant le périmètre de la compensation stockage

TDE regrette que la consultation ne comporte pas de questions sur ce thème et souhaite néanmoins porter à la connaissance de la CRE les éléments ci-après.

Tout d'abord, un correct dimensionnement des actifs à réguler nous paraît être un préalable incontournable à toute modification d'assiette, d'où l'importance des problématiques soulevées par question 9 de cette consultation et les éléments de réponse apportés par TDE.

L'extension du mécanisme envisagée aux clients transports aurait un impact économique significativement négatif pour cette catégorie de consommateur. Le mécanisme d'interruptibilité proposé ne compensera pas l'ensemble des coûts engendrés par l'extension de l'assiette de compensation stockage aux clients transport, notamment les pertes d'opportunité liées aux interruptions effectives dans le cadre du mécanisme d'interruptibilité primaire et secondaire, à laquelle il faut rajouter les coûts d'implémentation opérationnelle de ces mécanismes.

Il nous semble dès lors important de rappeler que les contrats de flexibilité infra journalière conclus aujourd'hui de manière obligatoire et à titre gratuit, entre les SFM et GRTGaz permettent une gestion fine du réseau grâce aux processus opérationnels exigés et notamment par les déclarations des programmes horaires et la possibilité offerte au GRT de demander au producteur de moduler sa consommation de gaz. Au vu de ces contraintes et notamment la possibilité par le GRT de modifier en infra journalier la consommation horaire des SFM, il nous semblerait pertinent d'envisager pour ces sites une exonération du terme de compensation stockage, au même titre que les détenteurs de capacité de livraison interruptible souscrites auprès de GRT Gaz dans l'offre actuelle.