

## Réponse de Storengy à la consultation publique de la Commission de Régulation de l'Energie relative aux prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz de GRTgaz et TIGF et aux prochains tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers régulés

### Synthèse

Cette consultation publique est l'occasion pour Storengy de mettre en lumière le sujet des conditions d'accès aux PITS. Pour les opérateurs de stockage, les conditions d'accès aux PITS, que ce soit en termes économiques, ou davantage encore, d'un point de vue physique (interruptibilité), revêtent une importance cruciale pour leur attractivité commerciale et leur compétitivité relative.

- (1) **Dans un contexte où les PITS de GRTgaz et de TIGF présentent des caractéristiques d'interruptibilité très différentes avec des écarts de service potentiels importants, un alignement des tarifs aux PITS ne peut être envisagé.** Les expéditeurs ne peuvent qu'attribuer une valeur très fortement dégradée à une capacité interruptible et au produit de stockage qui en dépend. Une péréquation fausserait de fait le libre jeu de la concurrence entre opérateurs de stockage, y compris dans un futur contexte de régulation des opérateurs où la concurrence s'opérerait via les ventes des capacités par un système d'enchères.

**Storengy est favorable à une disponibilité ferme équivalente sur tous les PITS de la future zone unique.** À cette condition, et à cette condition seulement, un alignement des tarifs aux PITS serait envisageable.

Si, au contraire, l'écart de disponibilité (interruptibilité) des PITS devait perdurer, la question se poserait de relever le ratio actuel entre les tarifs de GRTgaz et ceux de TIGF pour le repositionner dans le haut de la fourchette préconisée.

- (2) Toute évolution des tarifs aux PITS devrait être conforme au principe selon lequel : les tarifs doivent refléter les coûts nets – i.e. « coûts moins bénéfices ».

En vertu de ce principe, les tarifs aux PITS devraient être bas, voir négatifs, étant donné que les stockages induisent des coûts faibles (raccordement, compression additionnelle...) et des bénéfices considérables procurés au réseau en termes de coûts évités (réduction des investissements, réduction des frais d'exploitation des GRT) et de sécurité d'approvisionnement.

En outre, le stockage est différent des autres points d'entrée/sortie en ce qu'il n'est pas une source nette de demande ou d'approvisionnement et que ses utilisateurs ont déjà payé une redevance aux points d'entrée/sortie.

Dans ces conditions, **Storengy considère qu'un discount de 100% pour les PITS serait fondé économiquement et s'oppose donc à une évolution à la hausse desdits tarifs.**

On peut mentionner à titre d'exemples que l'Espagne et le Danemark pratiquent des tarifs nuls aux PITS.

Par ailleurs, contrairement à ce que peut laisser entendre le texte de la consultation, l'article 10 du Code de réseau, actuellement discuté en comitologie, ne devrait pas remettre en cause le discount de 85% actuellement en vigueur en France (qui se veut le reflet des coûts directs liés au stockage, sans en intégrer pleinement les bénéfices). L'autorité de régulation nationale conserverait tout loisir de dévier du discount indicatif de 50%.

**Question 1 :** *Considérez-vous que la CRE a correctement appréhendé les grands enjeux relatifs aux tarifs de transport de gaz naturel à l'horizon 2020 ?*

Le texte de la consultation propose une exposition à la fois claire, concise et pertinente de l'état des lieux du marché du gaz en France et en Europe, et des grandes problématiques à venir.

**Question 3 :** *Etes-vous favorable à un maintien du calendrier de l'ATRT5, soit une évolution du tarif de transport au 1er avril de chaque année, assortie d'une visibilité sur l'évolution du tarif aux interconnexions pour l'ensemble de la période tarifaire ATRT6 ?*

Storengy soutient la proposition de la CRE de maintenir l'évolution des ATRT au 1<sup>er</sup> avril. Ce rythme d'évolution permet aux expéditeurs d'avoir la connaissance simultanée de leurs coûts à venir à la fois sur le transport et le stockage. Cette visibilité leur fournit davantage de confort au moment de souscrire les capacités de stockage.

**Question 5 :** *Quel bilan tirez-vous de la mise en oeuvre du tarif ATRT5 ? Etes-vous favorable aux orientations préliminaires de la CRE concernant le cadre de régulation pour la période ATRT6 ?*

La mise en œuvre de l'ATRT5 a donné lieu à une priorisation des enjeux selon leur importance en termes financier pour les opérateurs de transport. Si cela est compréhensible, Storengy regrette néanmoins que, durant la période d'exercice de l'ATRT5, certaines évolutions des conditions d'accès aux PITS n'aient pas pu être mises en place (comme par exemple l'évolution des coefficients de majoration infra annuels des termes au PITS). Si les conditions d'accès au PITS peuvent apparaître comme des éléments mineurs de revenu pour les transporteurs, elles constituent en revanche un sujet essentiel du point de vue commercial pour les opérateurs de stockage et, doivent pouvoir évoluer dans un délai raisonnable pour répondre aux changements rapides du marché de la flexibilité gaz en France.

**Question 10 - Êtes-vous favorable à l'introduction pour GRTgaz et TIGF d'un dispositif de régulation incitative des dépenses de R&D où les sommes allouées à la R&D mais non utilisées seraient restituées aux utilisateurs en fin de période tarifaire ?**

**& Question 11 - Que pensez-vous de la mise en place d'un bilan annuel des projets de R&D des GRT ?**

Storengy partage l'analyse de la CRE et considère que les investissements en R&D des transporteurs sont utiles et contribuent à diversifier les usages du gaz et par là-même des infrastructures gazières. Storengy est donc favorable à la mise en place d'un dispositif d'incitation pour ces investissements en R&D des GRT.

La publication d'un bilan annuel rendant compte des projets menés (description, avancements, résultats) ne pose pas de problème de principe. Cependant, dans son application, cette mesure de transparence ne doit pas conduire les opérateurs de réseaux (1) à perdre la maîtrise du choix de leurs investissements et (2) à diffuser des informations à caractère sensible en termes d'innovations, de propriété intellectuelle, voire de partenariats confidentiels.

**Question 12 - Êtes-vous favorable au maintien d'un dispositif de régulation incitative de la qualité de service ?**

De façon générale, Storengy est favorable aux dispositifs de régulation incitative sur la qualité de service, qui permettent de disposer des meilleures prévisions possibles sur l'état du réseau. En particulier, deux points méritent de figurer en bonne place dans ces mécanismes d'incitation : (1) la qualité des données nécessaires à l'équilibrage, et (2) la qualité des prévisions de maintenance.

**Question 15 - Êtes-vous favorable à l'introduction d'un indicateur de qualité de service portant sur le nombre de jours où la capacité technique effective est inférieure au maximum théorique de capacité ferme, ou préférez-vous que l'indicateur actuel soit maintenu, en détaillant les résultats par point ?**

Quel que soit l'indicateur retenu (taux de disponibilité actuel ou nouvel indicateur du nombre de jours où la capacité technique effective est inférieure au maximum théorique capacité ferme), il paraît essentiel que l'intégralité des points d'interconnexion puisse faire l'objet du même suivi, et de la même incitation.

De ce point de vue, le nouvel indicateur proposé pose une difficulté pour les PITS en l'absence de capacités fermes théoriques aux PITS de GRTgaz. En lieu et place, le maximum de capacités commercialisées pourrait être retenu.

L'homogénéisation du suivi avec un indicateur pour les PIR, les PITTM et les PITS, est indispensable afin que les signaux incitatifs envoyés aux opérateurs de réseaux ne soient pas exclusivement en faveur des PIR au détriment des PITTM et PITS.

**Question 16 - Êtes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des capacités fermes ? Sur quels points des réseaux de GRTgaz et de TIGF une incitation financière vous paraît-elle la plus pertinente ?**

Storengy milite pour l'amélioration de la disponibilité (climatique et interruptible) aux PITS Nord et Sud Atlantique. Le caractère non-ferme de ces capacités constitue un handicap et un frein à la souscription pour les capacités de stockage associées. Ainsi, dans la configuration de marché actuelle, l'objet liaison Nord-Sud ne doit pas être considéré indépendamment des PITS mais toujours de façon groupée « liaison Nord-Sud + PITS » puisque les infrastructures physiques sont communes à ces deux objets.

Dans un contexte de fusion des zones, l'incitation éventuelle à la disponibilité de capacité ferme sur la liaison Nord-Sud doit s'accompagner d'une incitation équivalente sur la disponibilité aux PITS Atlantique.

**Question 19 - Êtes-vous favorable à la péréquation des tarifs de GRTgaz et TIGF, dans les conditions envisagées par la CRE ?**

Les écarts de niveau de disponibilité effective aux PITS de GRTgaz Sud et ceux de TIGF ont justifié l'introduction d'un ratio de 1,33 entre les tarifs de GRTgaz et ceux de TIGF. Ce ratio a été fixé par la CRE sur la base de l'étude de Pöyry mentionnée dans le texte de consultation, qui avait conclu qu'un

facteur multiplicatif compris entre 1,33 et 2 permettrait de refléter la différence de fermeté des capacités aux PITS.

Dans un contexte où les PITS présentent des caractéristiques d'interruptibilité très différentes avec des écarts de service potentiels importants, un alignement des tarifs aux PITS ne peut être envisagé. Les expéditeurs ne peuvent qu'attribuer une valeur très fortement dégradée à une capacité interruptible et au produit de stockage qui en dépend. Une péréquation constituerait une entrave au libre jeu de la concurrence entre opérateurs de stockage, y compris dans un futur contexte de régulation des opérateurs puisque la concurrence s'opérera via les ventes des capacités par un système d'enchères. Au contraire, si l'écart de disponibilité (interruptibilité) des PITS devait perdurer, la question se poserait de relever le ratio actuel pour le repositionner dans la fourchette haute préconisée.

Storengy est favorable à une disponibilité ferme équivalente sur tous les PITS de la future Zone unique. À cette condition, et à cette condition seulement, un alignement des tarifs au PITS serait envisageable.

**Question 24 - Etes-vous favorable à une évolution des tarifs aux PITS dans la même proportion que pour les autres termes d'entrées et de sortie du réseau principal ?**

Dans sa délibération du 29 janvier 2014, la Commission de Régulation de l'Energie a pris la décision de maintenir stables en euros constants les termes tarifaires aux points d'interconnexion réseaux (PIR), aux points d'interface transport terminal méthanier (PITTM) ainsi qu'aux PITS pendant la période tarifaire ATRT5.

En vertu du principe selon lequel les tarifs doivent refléter les coûts nets (« coûts moins bénéfices »), [cf. <sup>(1)</sup> et <sup>(2)</sup>], les tarifs aux PITS devraient être établis à un niveau bas, voire négatif, puisque les stockages induisent :

- des coûts faibles (raccordement, compression additionnelle...),
- à comparer aux bénéfices considérables procurés au réseau en termes de coûts évités (réduction des investissements) mais aussi en termes de réduction des frais d'exploitation des GRT et de sécurité d'approvisionnement.

En outre, le stockage est différent des autres points d'entrée/sortie en ce qu'il n'est pas une source nette de demande ou d'approvisionnement et que ses utilisateurs ont déjà payé une redevance aux points d'entrée/sortie.

---

<sup>1</sup> Cf. Rapport Baringa « Gas storage and the EU network code on Harmonised Transmission tariff structures for gas » diligencé par VGN, INES, GSOG (29/07/2015).

<sup>2</sup> Commission Européenne : COM(2016)49 : « [...]in some cases suppliers have to pay twice. Such tariff structures may make storing gas less attractive and even, where tariffs are unduly high, uncompetitive. Therefore, the question of transmission tariffs to and from storage should be addressed in work to develop EU-wide network codes so as to ensure a level playing-field between competing flexibility instruments and tariff structures should reflect costs".

Dans ces conditions, **Storengy considère qu'un discount de 100% pour les PITS serait fondé économiquement et s'oppose donc à une évolution à la hausse desdits tarifs.**

On peut mentionner à titre d'exemples que l'Espagne et le Danemark pratiquent des tarifs nuls aux PITS.

Par ailleurs, contrairement à ce que peut laisser entendre le texte de la consultation, l'article 10 du Code de réseau, actuellement discuté en comitologie, ne devrait pas remettre en cause le discount de 85% actuellement en vigueur en France (qui se veut le reflet des coûts directs liés au stockage, sans en intégrer pleinement les bénéfices). L'autorité de régulation nationale conserverait, le cas échéant, la possibilité de dévier du discount indicatif de 50%, à la hausse ou à la baisse. Ce levier d'action s'inscrirait d'ailleurs dans la continuité des textes actuels [cf. <sup>(3)</sup>], lesquels octroient, de façon tout à fait explicite, la possibilité pour les régulateurs nationaux de baisser les tarifs de transport aux points d'interconnexions avec les stockages gaziers afin d'inciter à l'utilisation des stockages.

En tout état de cause, la rédaction actuelle de l'article 10 du Code de réseau n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle n'est pas fondée économiquement, conduit les utilisateurs du stockage à payer deux fois pour le même service et fait l'impasse sur les avantages procurés au système par le stockage : elle mérite donc d'être challengée dans le cadre du processus de comitologie.

**Question 35 - Êtes-vous favorable à la création de 35 GWh/j de capacité ferme à Oberqailbach dans le sens France-Allemagne ?**

Cette création de capacité rebours s'inscrirait dans la logique d'une amélioration du cadre général d'interopérabilité des marchés en Europe. Elle contribuerait par là-même à conforter l'attractivité du marché gazier européen. Storengy est favorable à cette proposition.

**Question 40 - En tant qu'utilisateur ou utilisateur potentiel des terminaux, estimez-vous pertinent de continuer à favoriser la flexibilité à l'amont plutôt qu'à l'aval ?**

Les difficultés de flexibilité à l'aval de l'offre des terminaux méthaniers sur le marché français pourraient donner lieu à des travaux communs entre opérateurs de stockage et opérateurs de terminaux méthaniers, afin d'élaborer et proposer des solutions communes de flexibilité.

Quoi qu'il en soit, le développement de la flexibilité aval ne devrait pas se traduire par de nouveaux investissements dans un contexte de disponibilité très large des capacités des regazéification en Europe.

---

<sup>3</sup> Commission Européenne : COM(2014)654 on the short term resilience of the European gas system: "national regulators have tools at their disposal to provide economic incentives to market players – eg **through lowering transmission tariffs for injecting gas in storage – to stimulate increased injections**".