



**Réponses de la FNME CGT
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 GRT Gaz et TIGF
et aux prochains tarifs d'utilisation
des terminaux méthaniers régulés**

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 ?

Non, la CRE n'a pas correctement appréhendé les grands enjeux, au regard de l'insécurité liée à la libéralisation du secteur de l'énergie et des évolutions liées à la Loi de Transition Energétique et Croissance Verte. D'ailleurs, 10 ans après la création en France de 3 zones tarifaires qui ont ouvert grand la porte de la spéculation au détriment de la sécurité d'approvisionnement, on revient à une zone unique...

Question 2 Avez-vous des observations sur le programme de travail et le calendrier envisagés par la CRE pour l'élaboration des tarifs ATRT6 ?

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

Oui, nous y sommes favorable, mais avec la possibilité de pouvoir prendre en compte la renégociation de l'indice de la masse salariale.

Question 4 Etes-vous favorable à une évolution annuelle des tarifs ATRT6 au 1^{er} avril ainsi qu'à une évolution unique du tarif au moment de la création de la zone unique, dans les conditions envisagées par la CRE ?

Oui, nous y sommes favorable.

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

Le tarif ATRT5 a étoffé les infrastructures de nouvelles capacités de transport liées à la fluidification du réseau, ce qui a été un point d'entrée confortable au marché à la desserte du transit européen.

Pour autant, l'ATRT5 n'a pas permis au consommateur résidentiel de voir le montant de sa facture diminuer.

Nous ne sommes pas favorables aux orientations préliminaires de la CRE car elles ne prennent pas suffisamment en compte le coût réel de maintenance industrielle que représentent ces nouvelles infrastructures.

Il serait nécessaire et judicieux d'inclure une incitation à augmenter les investissements de maintenance ou à les régulariser via le CRCP.

Question 6 La non-reconduction de la bonification de 300 points de base pour la période ATRT6 vous paraît-elle désormais souhaitable ?

Question 7 Etes-vous favorable à l'étude d'un mécanisme incitant GRTgaz et TIGF à la maîtrise de leurs coûts unitaires d'investissements dans les réseaux ?

Non, pas sans un bilan sur la période écoulée, car les coûts peuvent être très différents suivant les installations et leurs localisations.

Question 8 Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un mécanisme incitant GRTgaz à la maîtrise de ses charges de capital sur les actifs hors réseaux au même titre que les charges d'exploitation ? Que pensez-vous du mécanisme envisagé par la CRE ?

Non, nous n'y sommes pas favorable.

Question 9 Avez-vous d'autres propositions à formuler concernant l'évolution de la régulation incitative des investissements de GRTgaz et de TIGF ?

Oui, nous sommes favorable à la mise en place d'une régulation incitative pour les investissements liés à la promotion du gaz et favorisant les nouveaux usages du gaz (mobilité, usage du gaz dans les transports, développement du bio-méthane, développement du gaz associé aux énergies renouvelables,...).

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – ATTM5 Mars 2016 - dr.cp1@cre.fr ;

Question 10 Etes-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 ?

Oui, nous sommes favorable à l'introduction d'un dispositif de régulation incitative des dépenses de R&D d'où l'intérêt de garder la R&D intégrée « CRIGEN ».

Les consommations stagnantes et prévues à la baisse, nécessitent de nouveaux projets en lien avec la loi de transition énergétique et croissance verte pour laquelle la recherche est déterminante et a toute sa place.

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

Oui, nous y sommes favorable, mais en encadrant le mécanisme de restitution annuellement pour mieux encadrer et mieux mener à bien les projets.

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

Question 13 Etes-vous favorable à la suppression des trois indicateurs portant sur les délais de réalisation des raccordements, le nombre de réclamations et les délais de transmission aux GRD des fichiers relatifs aux enlèvements aux PTD ?

Non, nous ne sommes pas favorable à la suppression des trois indicateurs, qui sont des éléments qualitatifs, car s'en dispenser pourrait être un nouveau levier de productivité demandé aux salariés.

Question 14 Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des cinq données les plus utiles à l'équilibrage des expéditeurs ?

Non, nous ne sommes pas favorable à l'accentuation de la priorité à la conduite en défaveur de l'exploitation, ce qui peut avoir un impact sur la sécurité et l'activité des équipes.

Question 15 Etes-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 ?

Non, nous ne sommes pas favorable à l'accentuation de la priorité à la conduite en défaveur de l'exploitation, ce qui peut avoir un impact sur la sécurité et l'activité des équipes.

Question 16 Etes-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 ?

Non, nous ne sommes pas favorable à l'accentuation de la priorité à la conduite en défaveur de l'exploitation, ce qui peut avoir un impact sur la sécurité et l'activité des équipes.

Question 17 Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur les prévisions non engageantes de maintenance ?

Non, nous ne sommes pas favorable à l'accentuation de la priorité à la conduite en défaveur de l'exploitation, ce qui peut avoir un impact sur la sécurité et l'activité des équipes.

Question 18 Souhaitez-vous que soit supprimé le mécanisme existant de régulation incitative à la commercialisation des capacités ou préférez-vous que le taux de couverture au CRCP des recettes afférentes soit porté à 80% ?

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

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – ATTM5 Mars 2016 - dr.cp1@cre.fr ;

Question 20 Etes-vous favorable à la proposition de la CRE d'aligner la répartition des charges et des recettes des GRT sur les réseaux amont et aval ?

Question 21 Etes-vous favorable à la stabilité de la répartition des recettes des GRT entre les entrées et les sorties du réseau principal ?

Question 22 Etes-vous favorable à la démarche proposée par la CRE pour refléter les coûts des transits vers l'Italie et l'Espagne ?

Question 23 Etes-vous favorable à l'imputation d'une partie des coûts relatifs à la création de la zone unique aux points d'entrée du réseau de transport ou uniquement sur les points de sortie du réseau principal ?

Oui, nous sommes favorable à l'imputation d'une partie des coûts relatifs à la création de la zone unique, mais exclusivement sur les points de sortie du réseau principal.

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 ?

Question 25 Etes-vous favorable à une prise en compte de la création de la zone unique dans le tarif ATRT6 au moment de cette création ou souhaitez-vous une évolution progressive ?

Oui, nous sommes favorable à la prise en compte lors de la création de la zone unique dans le tarif ATRT6 au moment de cette création, et nous ne souhaitons pas l'évolution progressive.

Question 26 Etes-vous favorable à une refonte des NTR ?

Question 27 Etes-vous favorable aux principes de refonte des NTR proposés par la CRE ?

Question 28 Partagez-vous la préférence de la CRE pour la méthode 3 « nouveau calcul de tous les NTR en fonction de la distance au réseau principal et du diamètre des ouvrages pour TIGF, en excluant les hausses de NTR » ?

Question 29 Préférez-vous que le NTR maximal soit fixé à 8 ou bien à 12 ?

Question 30 Avez-vous d'autres remarques concernant la révision des NTR à l'étude ?

A priori et au regard des éléments transmis par la CRE, nous ne sommes pas favorable à la refonte des NTR. Cependant, si une étude concernant la révision des NTR est envisagée, elle devrait être complétée d'études géoéconomique prenant en compte la discontinuité du réseau dans certaines régions.

Question 31 Etes-vous favorable à la répercussion du transfert des charges « 3R » sur le terme de capacité de livraison aux PITD ?

La répercussion du transfert des charges « 3R » sur le terme de capacité de livraison aux PITD apporte une vraie cohérence puisque réalisé par les GRT.

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – ATTM5 Mars 2016 - dr.cp1@cre.fr ;

Question 32 Etes-vous favorable à la création d'une « remise développement » visant à réduire le coût des nouveaux raccordements et des adaptations de postes existants ?

Oui, nous y sommes favorable, mais avec une refonte du mode de calcul d'un B/I en cohérence avec les impacts environnementaux et en prenant en compte les externalités.

Question 33 Etes-vous favorable aux modalités proposés par les GRT pour le calcul et l'application d'une telle « remise développement » ?

Question 34 Etes-vous favorable à la création d'un point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique ?

Oui, nous sommes favorable à la création d'un point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique (achat vente).

Néanmoins, aujourd'hui la difficulté est d'avoir des capacités à rebours avec la Belgique...

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

Question 36 Avez-vous d'autres remarques ou suggestions d'évolutions concernant le futur tarif ATRT6 ?

Nous sommes favorable à une meilleure prise en compte des charges d'exploitation dans l'ATR6, à commencer par celles induites par la masse salariale et les effectifs.

Il est important de noter que la masse salariale et les effectifs décroissent, alors que les bénéfices et les bonus reversés par la CRE ont augmenté (sans parler des aides diverses CICE, CIR, etc...).

Ce modèle court-termiste ne favorise pas l'emploi et ne sécurise pas l'activité.

De plus, dans un contexte où l'hypothèse la plus probable conduit à une stagnation, voire une baisse des volumes transportés, il va bien falloir assurer malgré tout l'exploitation et la sécurité du réseau y compris s'il est sous utilisé...

Question 37 Avez-vous des observations sur le programme de travail et le calendrier envisagés par la CRE pour l'élaboration du tarif ATTM5 ?

Non.

Question 38 Etes-vous favorable au cadre de régulation envisagé par la CRE pour la période ATTM5 ?

Oui.

Question 39 Considérez-vous que les services actuellement offerts par les terminaux méthaniers régulés sont de nature à attirer de nouveaux utilisateurs dans le terminal ? Quelles modifications de l'offre proposeriez-vous ?

Les services proposés n'attirent pas de nouveaux utilisateurs actuellement, cependant ils font preuve d'imagination, alors faut-il peut-être aménager le terme de capacité de regazéification (qui ne représente que 10% du terme appliqué) avant de supprimer une porte d'entrée à de potentiels petits utilisateurs (ces derniers ne devant pas non plus « bouchonner » les gros utilisateurs).

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 ?

Non, il faut l'encadrer ou la maîtriser, car continuer à favoriser la flexibilité met en tension l'infrastructure en aval qui est liée au nombre de touché (indépendant de la capacité du navire) et nécessite la disponibilité de l'infrastructure aval (réseau de transport et éventuellement stockages souterrain).

Accroître cette flexibilité ou ne pas l'encadrer revient à avoir des goulets d'étranglements sur les terminaux, qui pourraient générer des investissements inutiles et se répercuteraient in fine sur les usagers.

Accroître la flexibilité peut aussi engendrer des coûts supplémentaires pour l'opérateur du terminal (dépenses d'entretien et de maintenance) face à un environnement plus incertain.

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – ATTM5 Mars 2016 - dr.cp1@cre.fr ;

Question 41 Pensez-vous qu'il serait pertinent de permettre la réservation, dès l'établissement du programme annuel, d'opérations autres que les déchargements ? Sous quelles conditions ?

Oui, il est pertinent de permettre la réservation dès l'établissement du programme annuel, ce qui minimise l'impact sur la flexibilité aval, indirectement.

Néanmoins, chaque réservation d'une opération de rechargement ne doit pas nécessairement donner lieu à la réservation symétrique d'un déchargement en dehors des créneaux réservés aux déchargements car engendrant des coûts supplémentaires. Le client a tout intérêt à annuler un rechargement de sorte que l'équilibrage aval et la sécurité d'approvisionnement soient garantis.

Question 42 Quels développements attendez-vous du chargement de camions citernes et quelles évolutions pourraient être mises en place dans le cadre de l'ATTM5 afin d'en faciliter le développement ?

Nous sommes favorables au développement du chargement de camions citernes. La réalisation d'investissements, y compris pour le soutage des navires doit être prise en compte dans le cadre du prochain tarif ATTM5.

Cependant, il nous apparaît nécessaire que la réglementation évolue à l'égard du GNL citerne afin que cela ne contribue pas à la dés optimisation (dé-raccordement) du réseau de transport et ou de distribution, car le NTR (niveau de tarification régional) se trouverait impacté et de facto, tous les utilisateurs restant raccordés !

D'autre part le GNL citerne doit être un nouvel outil de promotion de dessertes des communes non raccordées et éloignées du réseau de transport et ou de distribution.

Afin de faciliter le développement de l'activité de chargement camion il pourrait être envisagé un mécanisme de « pooling » entre les 3 terminaux méthaniers d'Elengy.

En revanche, nous sommes défavorables à ce que des expéditeurs qui ne disposent pas de GNL en cuve puissent faire du chargement de camion-citerne via un rebours au PITTM (idem question 41).

Question 44 Avez-vous d'autres remarques ou suggestions d'évolutions dans le cadre de l'ATTM5 ?

Nous souhaitons que l'évolution de l'ATTM5 permette de développer l'activité des terminaux régulés, tout en garantissant la sécurité d'approvisionnement, sans pour autant porter atteinte au développement et à la pérennité des autres infrastructures gazières.

Le développement des nouveaux usages du GNL terrestre pour alimenter des process plus respectueux de l'environnement ne doit se faire qu'à la condition qu'il n'existe pas de réseau d'infrastructure à proximité, afin de ne pas nuire à la collectivité. Cette question devra être examinée et encadrée par la loi pour ne pas créer d'effets d'aubaines de courts termes.

Le nouveau tarif ATTM5 ne doit pas être un vecteur de gains de productivité qui mettrait en danger l'outil industriel et indirectement les femmes et les hommes qui y travaillent.