

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

-- Réponses de Solvay Energy Services --

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 ?

Solvay partage en très grande partie l'analyse de la CRE sur plusieurs points:

- L'investissement massif dans les infrastructures gazières a permis au fil du temps de promouvoir un marché de gros liquide et diminuer la concentration.
- L'état actuel du réseau français très développé ainsi que les perspectives de demande à moyen et long terme réduites ne doivent pas inciter à de nouveaux investissements massifs, hormis ceux prévus et nécessaires pour la fusion des zones.
- Solvay partage évidemment l'analyse concernant l'effet dramatique de la "relocalisation" des industries françaises outre atlantique dû à un accès à l'énergie plus compétitif. La part de la consommation du secteur industriel en France, comme le rappelle la CRE, représente 37 % de la consommation totale et le prix du gaz a un effet immédiat sur la rentabilité des industries, et la pérennisation de l'emploi dans ce secteur.
- La récente visite du premier ministre, du ministre du travail et du ministre de l'emploi d'une des plus grandes plateformes industrielles françaises est un signal fort de l'importance de la prise en compte de la compétitivité de l'industrie et de l'emploi industriel, fortement impacté par le coût d'accès à l'énergie.
- Afin de pouvoir sauvegarder l'organe industriel français dans le temps: il faut passer par une réduction des tarifs de transport pour les consommateurs industriels.

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

Solvay estime qu'une consultation en deux étapes est la bienvenue au vu de l'importance de la présente consultation.

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 ?

Solvay n'a pas d'avis particulier sur la question.

Question 4 Etes-vous favorable à une évolution annuelle des tarifs ATRT6 au 1er 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 ?

Solvay est favorable à la proposition de la CRE. Cependant, afin de préparer la structure tarifaire vers le système cible avec une seule zone, Solvay souhaite que la CRE envisage de manière progressive la transition du revenu de GRTgaz au niveau de la liaison Nord-Sud sur d'autres termes tarifaires afin de préparer une transition progressive et fournir de la visibilité à l'ensemble des acteurs, sans perturber également le marché.

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 ?

Solvay est satisfait de la méthodologie appliquée dans le cadre de la mise en œuvre des tarifs ATRT5 et est donc favorable aux principes de régulation en majorité transposés pour l'ATRT6.

Cependant, comme le souligne la CRE, depuis 10 ans les tarifs de transport de gaz ont fortement augmentés afin de renforcer le réseau. La stabilisation du niveau d'investissement et donc la stabilisation des tarifs est fortement attendue par les industriels dans un contexte économique toujours plus dur pour ces derniers.

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

Solvay partage l'analyse de la CRE sur les investissements importants réalisés les dernières années et l'impact en terme tarifaires. La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a pour objectif clair de réduire les consommations d'énergie fossile d'ici 2030 et donc l'investissement massif n'apparaît plus en adéquation avec le contexte actuel. A ce titre, les 300 points de base ne doivent pas être reconduits pour la période ATRT6.

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 ?

Solvay est tout à fait favorable, en raison du contexte énergétique présent et à venir, pour une incitation des GRT à la maîtrise des coûts unitaires d'investissements.

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 ?

Solvay est favorable à la proposition de la CRE.

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

Solvay partage les propositions de la CRE concernant à la fois les régulations incitatives des investissements réseaux et hors réseaux.

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 ?

Solvay est favorable à cette proposition, car dans la perspective future d'investissement dans les réseaux plus faibles car moins demandés par le marché, les grandes évolutions vont provenir de l'efficacité et l'optimisation économique de la maintenance du réseau. A ce titre, la R&D occupera une place importante, pour les nouveaux projets mais également sur les projets en cours. L'investissement dans la recherche doit permettre également de trouver des solutions plus économiques et in fine de réduire le tarif.

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

Comme Solvay est favorable à la mise en place d'une régulation incitative des dépenses de recherche et développement, il est essentiel qu'à minima une fois par an un bilan des projets soit mis en place. Les projets de R&D doivent avoir pour objectifs d'améliorer la sécurité du réseau de transport, la disponibilité des capacités, et la réduction des tarifs.

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

Solvay est favorable au maintien d'un dispositif de régulation incitative de la qualité de service. Solvay apprécie et souligne le travail important qui est réalisé et par les GRT en concertation pour discuter des indicateurs en tenant compte des demandes des acteurs. L'analyse de la CRE montre qu'entre 2009 et 2015, d'importants progrès ont été réalisés par les GRT, notamment dans le domaine des données de consommations. Solvay pense qu'il faut poursuivre cet effet incitatif mais revoir évidemment les seuils au vu des résultats en constante amélioration.

Question 13 Êtes-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 PITT ?

Solvay est favorable à la suppression de ces trois indicateurs.

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

Solvay est tout à fait favorable à l'incitation financière concernant la disponibilité des données relatives à l'équilibrage des expéditeurs.

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 ?

Solvay est plutôt favorable pour la proposition de la CRE d'un indicateur de qualité de service portant sur le nombre de jours car les moyennes ont un effet lissant.

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 ?

Solvay estime que sur ce point il serait préférable d'inciter sur les capacités effectives (fermes et interruptibles disponibles) que sur les capacités fermes uniquement, notamment à la liaison Nord-Sud.

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

Solvay estime également que les prévisions d'interruption sont très conservatrices. Les bornes minimales et maximales d'interruption prévues sont parfois tellement larges qu'elles sont inutilisables. En prenant le cas de la liaison Nord-Sud, il existe parfois des prévisions de disponibilité minimal 100 % de TRI et maximal 0 % de TRI. Ces prévisions doivent être clairement

améliorées afin d'aider les expéditeurs à mieux prévoir leur programmation. Solvay est donc très favorable à un mécanisme d'incitation financière sur les prévisions des taux de disponibilité.

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% ?

Solvay préfère maintenir un taux de couverture au CRCP afin que soit conservé un mécanisme de régulation incitative.

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

Solvay est favorable à la péréquation tarifaire de GRTgaz et TIGF, dans les conditions envisagées par la CRE, avec un reversement éventuel inter-opérateur. Solvay partage la préoccupation de la CRE concernant les points de sortie vers les pays voisins.

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 ?

Solvay remercie la CRE pour l'analyse détaillée et les différentes projections en fonction des scénarii.

Certains points sont cependant à critiquer dans l'étude, notamment l'hypothèse de base que le coût de transit vers l'Espagne et l'Italie soient maintenus constants. De plus, dans le tableau avec les simulations, Solvay ne comprend pas l'augmentation importante au PIR Pireneos si le coût de transit est supposé constant.

Dans l'absolu, la disparition des coûts de liaison à la Nord-Sud doivent être supportés par les termes de sorties aux interconnexions situés en zone Sud, afin de pouvoir soulager un maximum les consommateurs français, tout en restant constant pour les expéditeurs de gaz en transit.

En ce qui concerne le choix des scénarios à privilégier, Solvay privilégie le scénario numéro 1 : hausse égale entre entrée et sortie et rééquilibrage entre l'amont et l'aval. Cependant, les projections ne doivent pas être analysées sur une hypothèse de conservation des coûts de transit qui doivent être revus à la hausse pour compenser la perte de revenu de GRTgaz.

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 ?

Solvay est favorable à la remise en question des tarifs aux PITS dans la même proportion que les autres termes d'entrée et de sortie.

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 ?

Solvay est favorable à la proposition de la CRE. Cependant, afin de préparer la structure tarifaire vers le système cible avec une seule zone, Solvay souhaite que la CRE envisage de manière progressive la transition du revenu de GRTgaz au niveau de la liaison Nord-Sud sur d'autres termes tarifaires afin de préparer une transition progressive et fournir de la visibilité à l'ensemble des acteurs, sans perturber également le marché.

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

Solvay est totalement favorable au système de refonte des NTR. Comme le souligne la CRE, les écarts maximaux entre plusieurs sites raccordés au réseau de transports sont relativement élevés par rapport aux autres pays européens. Solvay accueille très favorablement la proposition de refonte des NTR car c'est l'occasion de permettre aux industriels un tarif plus homogène par rapport au système actuel, hérité du passé.

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

Afin de pouvoir garantir la compétitivité des sites industriels partout en France, Solvay souhaite que soit étudié la possibilité de créer deux ensembles distincts de NTR soumis à un TCR identique. Au vu des analyses de la CRE, il serait pertinent de créer par exemple 5 NTRT (de 0 à 4) pour les sites directement raccordés au réseau de transport (1000 clients concernés) et 13 NTRD pour les PITD (de 0 à 9).

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 »?

Solvay estime que la première méthode n'est pas satisfaisante pour les raisons expliquées par la CRE, à savoir que certains sites risquent de subir des hausses significatives et que cela va à l'encontre du principe de stabilité du cadre de la régulation.

Solvay estime que la deuxième méthode n'est pas satisfaisante car cela représente un transfert de charges des sites éloignés du réseau principal vers les sites proches du réseau principal.

Parmi les trois méthodes proposées, la méthode 3, avec 12 NTR est la plus acceptable, même si nous pensons que pour les 1000 clients en transport, il serait nécessaire de limiter le NTR à 4 et de limiter le NTR pour les PITD à 12. Il paraît acceptable, dans cette proposition, de comparer avec le NTR historique et que le NTR final soit la valeur minimale des deux.

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

Solvay estime qu'il faut que le niveau de NTR maximal soit égal à 12 pour la distribution et 4 pour le transport.

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

Solvay estime qu'il faut que le niveau de NTR maximal soit égal à 12 pour la distribution et 4 pour le transport.

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

Solvay n'est pas défavorable à ce transfert car il ne modifie pas le coût pour l'utilisateur final dans le sens où il est juste perçu par un autre opérateur.

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 car la création d'une mesure développement peut et doit inciter de nouveaux clients industriels à se connecter au gaz. Il faut à tout prix inciter les clients industriels à se tourner vers le gaz à la place d'autres énergies de substitution.

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

Oui de plus les frais seront réduits car la rentabilité sur le retour d'investissement sera calculée sur 15 ans au lieu de 10.

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

Solvay est favorable pour un point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique.

Question 35 Etes-vous favorable à la création de 35 Wh/j de capacité ferme à Obergailbach dans le sens France-Allemagne ? Solvay n'est pas défavorable pour la création de 35 GWh/j de capacité ferme mensuelle à Obergailbach, car cela ne demande pas d'investissement d'infrastructure et peut dans certaines configurations rencontrer de la demande.

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

Solvay rappelle les différents éléments de réponse qui nous semblent capitaux :

- Solvay apprécie l'analyse de la CRE sur la situation actuelle des industriels français ainsi que le besoin de soutenir la compétitivité pour préserver les emplois industriels en France
- Solvay pense que la disparition du terme tarifaire à la liaison Nord-Sud doit se faire progressivement plutôt que brutalement
- Solvay estime qu'il faut inciter financièrement la qualité de service (à plusieurs niveaux) notamment à propos des informations permettant aux expéditeurs de s'équilibrer mais également en termes de disponibilité de capacité effective (pas uniquement que ferme).
- Solvay est favorable à une refonte des NTR en mettant en place un niveau maximal égal à 4 pour les clients raccordés directement au réseau de transport et à 12 pour les points d'interface transport distribution. De plus, afin de ne pas défavoriser les investissements antérieurs, de prendre la valeur minimale entre la valeur ajustée et la valeur historique, avec une réévaluation du TCR.

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

Solvay n'a pas d'avis particulier sur la question.

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

Solvay est favorable à la proposition de la CRE.

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 ?*

Solvay n'a pas d'opinion particulière sur la question.

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 ?*

Solvay n'a pas d'opinion sur la question car n'est pas utilisateur.

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 ?*

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 ?*

Question 43 *Etes-vous satisfaits des publications réalisées par les gestionnaires de terminaux méthaniers sur leurs sites internet ? Estimez-vous pertinent de suivre publications par des indicateurs de qualité de service ?*

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