

DCR/TER

Pau le 10 novembre 2017

**Contribution de TIGF à la consultation publique du 19 octobre 2017
relative à la mise à jour du tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz
de GRTgaz et TIGF au 1^{er} avril 2018**

Destinataire : Commission de Régulation de l'Énergie

Question 1 – Avez-vous des remarques à formuler sur les évolutions prévisionnelles retenues par GRTgaz et TIGF dans leur demande tarifaire et sur les ajustements envisagés par la CRE?

TIGF exprime quelques commentaires sur les retraitements de la CRE.

Sur les charges d'énergie tout d'abord, TIGF constate d'une part une forte augmentation des quantités acheminées sur sa zone (+ 40 % sur les 9 premiers mois entre 2016 et 2017), et d'autre part que ses charges d'énergies sont proportionnellement faibles.

Néanmoins, la CRE demande à TIGF de baisser le niveau de ses autoconsommations.

Pour les volumes de gaz consommés par exemple, la CRE demande pour 2018 une baisse de -11% par rapport à 2017, et de -9% par rapport à la délibération ATRT6. Ce niveau de charges d'énergie met TIGF à risque pour l'année 2018.

Sur les souscriptions par ailleurs, TIGF précise que les évolutions présentées sont soit factuelles pour le réseau régional, soit prospectives pour les souscriptions au PITS, mais largement étayées par l'analyse des évolutions des conditions de marché en 2018. La CRE a cependant rehaussé ses prévisions tout en exprimant par ailleurs (page 18) qu'elle *"constate comme TIGF, que l'existence d'un spread Nord-Sud sur les produits de spread été-hiver au moment des réservations de stockage est de nature à rendre moins compétitif les stockages de la TRS"*.

Question 2 – Etes-vous favorable au maintien, jusqu'au 1er avril 2019, de deux PITS Nord-Atlantique et Sud-Atlantique distincts?

TIGF est favorable au maintien de ces deux PITS jusqu'au 1er avril 2019.

En effet, d'une part la liaison nord / sud perdure physiquement, ce qui rend inappropriée la fusion des deux PITS Nord-Atlantique et Sud-Atlantique durant la période d'injection. D'autre part, dans le cas contraire, il y aurait distorsion de compétitivité des offres de stockages des deux stockeurs nationaux Storengy et TIGF en zone TRS, Storengy pouvant faire bénéficier du prix PEG Nord l'injection du gaz dans les 24 TWh du stockage de Sérène Sud.

Question 3 – Etes-vous favorable à ne pas corriger le niveau des termes aux PITS au 1er avril 2018, d'une éventuelle perte de valeur des stockages du sud de la France liée à la création de la zone de marché unique compensé par un report de cette valeur sur d'autres termes tarifaires ?

La CRE choisit de ne pas tenir compte des études qui lui sont présentées au risque de constater au terme que la campagne de commercialisation des stockages, un déficit de remplissage des stockages du sud de la France en 2018.

Il en découlera potentiellement des coûts de gestion des congestions dont il a été démontré qu'ils pouvaient très largement dériver.

L'étude du cabinet Pöyry diligentée par TIGF, conduit à une évaluation de la perte de valeur des stockages du sud de la France à 1 €/MWh stocké. Cette estimation est certes indicative et les hypothèses prises peuvent être discutées mais, néanmoins, la perte de valeur est réelle.

TIGF est donc défavorable à ce que les tarifs de transport soient établis sans tenir compte de cette évolution structurelle.

TIGF considère en particulier qu'une mesure minimale devrait être l'annualisation ou la compensation du tarif à la liaison Nord/sud, qui représente en l'état un surcoût tangible et objectif à payer pour injecter du gaz dans les stockages de la zone TRS.

Question 4 – Etes-vous favorable, comme la CRE, à ne pas inciter financièrement les GRT sur la disponibilité des infrastructures à ce stade ?

Malgré les progrès réalisés, l'enjeu des restrictions TRF reste majeur et se traduit par des indisponibilités fréquentes et significatives qui contraignent la fluidité d'accès au réseau. Hors, l'expérience de TIGF démontre que cette indisponibilité TRF est significativement perfectible et considère qu'un principe d'incitation est un levier efficace dont il serait regrettable de se priver.

Question 5 – Etes-vous favorable, comme la CRE, à la proposition des GRT concernant l'évolution des modalités de reversement des excédents d'enchères ?

Sans objet.

Question 6 – Etes-vous favorable aux principes de tarification envisagés par la CRE pour le terme d'entrée à Oltingue ?

TIGF ne se prononce pas.

Question 7 – Etes-vous favorable, comme la CRE, à la proposition de GRTgaz de permettre à un expéditeur de décaler un bandeau de souscription sur les PITTM ?

TIGF ne se prononce pas.

Question 8 – Etes-vous, comme la CRE, défavorable à l'introduction d'une « réfaction transport » pour le raccordement d'installations de bio méthane ?

Dans le but de faire une proposition équilibrée limitant les risques de dérive, TIGF et GRTgaz ont complété la demande de "réfaction transport" d'une proposition de plafonnement de la mesure biométhane à 16 €/MWh/j/an).

Il faut également préciser qu'à ce jour, les raccordements de postes d'injection de biométhane ne génèrent pas non plus de recettes de souscription pour la distribution.

Les objectifs de capacités d'injection de biométhane fixés dans la PPE (8 TWh à l'horizon 2023) conduisent à envisager un développement soutenu des postes d'injection de biométhane. Compte tenu de la discontinuité du tarif de raccordement sur les réseaux de transport et de distribution, on peut anticiper que ces postes seront principalement installés sur le réseau de distribution. Il en découlera la nécessité de mettre en place des postes de rebours pour reporter sur le réseau de transport les surplus de gaz présents sur les réseaux de distribution.

Ainsi, le prix à payer pour la communauté gazière pourrait s'avérer bien supérieur au montant de la "réfaction transport". A titre d'illustration, sur la trajectoire tarifaire ATRT6, les GRT ont estimé que 2 M€ auraient dû être recouverts par le tarif au titre de la réfaction alors qu'un seul poste de rebours se chiffrait à environ 3 M€.

Fin du document