

**CONSULTATION PUBLIQUE DU 19 OCTOBRE 2017 N°2017-014
RELATIVE A LA MISE A JOUR DU TARIF D'UTILISATION DES
RESEAUX DE TRANSPORT DE GAZ DE GRTGAZ ET TIGF AU 1ER
AVRIL 2018**

Réponses d'ENGIE

Date : 10 novembre 2017

En préambule, ENGIE prend bonne note que la présente consultation publique ne propose pas de revenir sur les décisions de la délibération tarifaire du 15 décembre 2016. C'est pourquoi ENGIE ne s'exprime pas à nouveau sur les sujets abordés lors des précédentes consultations relatives à l'ATRT6.

Par ailleurs, ENGIE déplore que cette consultation n'aborde pas la question des impacts ATRT au 1^{er} avril 2018 de la réforme de l'accès aux stockages et demande de la visibilité (avant la fin de l'année 2017) sur les grands principes qui seront retenus pour la refacturation de la compensation stockage (fréquence, modalités, répartition...).

Au-delà des enjeux des infrastructures, il convient de penser aux intérêts des consommateurs qui vont voir leur facture de gaz considérablement évoluer sur l'année 2018. Afin de pouvoir les accompagner au mieux, les fournisseurs ont besoin de visibilité et de clarté.

Enfin, ENGIE regrette le très court délai accordé aux acteurs de marché pour se prononcer sur cette consultation. Entre la publication de la consultation publique le 31 octobre et la date limite de réponse le 10 novembre, seuls 7 jours ouvrés sont en effet accordés.

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 ?

De manière générale, ENGIE est favorable aux propositions de la CRE visant à maîtriser la hausse des tarifs des GRT au 1^{er} avril 2018. ENGIE s'interroge néanmoins sur les préconisations de la CRE concernant :

(1) La prise en compte des coûts de levée des congestions :

ENGIE considère que les coûts supportés par les GRT pour assurer leur mission de continuité d'acheminement du gaz doivent être pris en charge. Ainsi le coût des mécanismes de gestion des congestion et celui des mécanismes de secours en cas d'inefficacité des premiers (telle la souscription de capacités de stockage) devraient être pris en charge, soit dans un compte de neutralité, soit dans le tarif.

De surcroît, ENGIE conteste le caractère prétendument exceptionnel des congestions survenues lors de l'hiver 2016/17. Ces congestions sont en effet identifiées dans chaque Winter Outlook de GRTgaz et TIGF, et ont fait l'objet d'une délibération de la CRE en 2014. Le Winter Outlook 2017/18 mentionne notamment que « la congestion Sud-Est est considérée comme fortement probable en cas d'approvisionnements limités en GNL et notamment en période de froid. Elle pourrait être aggravée par la faible souscription du PITS Sud-Est. »

Il serait dommageable pour le marché gaz français que la non prise en compte a priori des coûts de gestion des congestions pousse les GRT à être particulièrement prudents sur l'appel aux mécanismes dédiés et les incite à recourir à des mécanismes hors marché au détriment d'une catégorie d'utilisateurs du réseau.

Le cas échéant, cela conduirait en outre à une volatilité accrue de la future place de marché unique, faisant porter un risque prix sur les expéditeurs pour palier l'incapacité des GRT à assurer correctement leur mission de continuité d'acheminement.

De plus, le refus d'anticiper les coûts des congestions pour l'hiver 2017/18 et la préconisation d'une réduction sensible de la demande de GRTgaz pour la gestion des congestions pour l'année 2018, aura pour conséquence de faire porter sur les consommateurs un risque de hausse tarifaire accrue au 1^{er} avril 2019 (avec un mécanisme de couverture des écarts de coûts à 100% au CRCP). Un équilibre entre anticipation et couverture a posteriori au CRCP serait préférable pour lisser les éventuelles hausses tarifaires induites.

(2) La prise en charge dans le revenu autorisé 2018 d'une partie des coûts de raccordement des installations d'injection de biométhane sur le réseau de transport :

ENGIE est favorable à toute initiative visant à réduire le coût de raccordement des installations d'injection de biométhane au réseau. Le montant demandé par GRTgaz représente moins de 0,03% du revenu autorisé 2018.

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

ENGIE n'a pas d'objection à la proposition de maintenir deux PITS distincts jusqu'au 31 mars 2019.

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 ?

Dans le cadre réglementaire actuel du stockage, ENGIE rejoint l'avis de la CRE, tout en reconnaissant la validité du raisonnement de TIGF.

Toutefois, dans le cas où ce cadre réglementaire évoluerait dès le 1^{er} avril 2018 dans le sens d'une régulation de l'accès aux stockages, ENGIE souhaite que cette question soit à nouveau soulevée dans le cadre de la mise en place des tarifs d'accès aux stockages.

Par ailleurs, ENGIE remarque que, dans le tableau de synthèse des tarifs projetés au 1^{er} novembre 2018, en page 19 de la consultation, les tarifs des PITS Sud-Atlantique et Nord-Atlantique

apparaissent identiques à ceux des autres PITS. ENGIE s'interroge sur cette évolution qui ne semble pas conforme à la délibération du 15 décembre 2016 (§ 1.4.2.8.2).

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

ENGIE est favorable à la proposition de TIGF d'introduire une incitation financière à la disponibilité des capacités fermes, en l'appliquant aux capacités souscrites.

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

ENGIE est favorable à l'évolution proposée et reconnaissante de l'effort de clarté fait par GRTgaz lors de la présentation de cette évolution en Concertation gaz.

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

ENGIE est favorable à la proposition de la CRE.

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 ?

ENGIE est favorable à cette proposition.

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

Comme le souligne la CRE, l'objectif de la PPE est d'augmenter sensiblement la quantité de biométhane injecté dans les réseaux, à hauteur de 8 TWh en 2023. La LTECV indique une cible de 10% de gaz vert en 2030.

Le biométhane constitue en effet une ressource particulièrement importante dans la décarbonation, notamment dans le domaine du transport de marchandises ou de personnes, où seul le GNV est en mesure de se substituer au diesel. Et qu'à ce titre, les objectifs de production de biométhane pourraient être augmentés, avec priorité à l'injection.

Les réseaux gaziers ont été conçus pour acheminer le gaz naturel depuis les points d'entrée sur le réseau national jusqu'aux réseaux de distribution, puis jusqu'aux consommateurs. Le développement des installations de production de gaz vert va nécessiter une adaptation importante des réseaux, afin de prendre en compte la multiplication des points d'injection. En inscrivant dans la loi, puis dans la PPE, les objectifs ambitieux rappelés ci-dessus, les pouvoirs publics ont implicitement décidé cette adaptation des réseaux et les coûts afférents.

La réfaction du raccordement sur les réseaux de distribution à hauteur de 40 % a été décidée par le Ministre et devrait prochainement faire l'objet d'un texte réglementaire.

Le raccordement des unités de méthanisation sur réseau de transport, bien que plus coûteux, présente plusieurs avantages par rapport au réseau de distribution :

- Une capacité d'injection souvent très supérieure, y compris en été. Le raccordement au réseau de transport est en particulier la seule solution pour raccorder les plus gros projets ;
- Une couverture du territoire national complémentaire à celle des réseaux de distribution, qui permet à des unités de méthanisation de se raccorder en zone rurale.

Attribuer aux seuls réseaux de distribution la charge de l'adaptation au développement de la méthanisation compromettrait l'atteinte des objectifs de production.

Sans une inflexion volontariste de l'environnement réglementaire de la méthanisation, la probabilité d'atteinte des objectifs est très faible. La réfaction sur le réseau de transport participerait de cette évolution réglementaire.

Pour ces raisons, ENGIE est favorable à cette mesure.