

## Réponse de l'AFIEG à la Consultation publique du 23 juillet 2019 n°2019-013 relative au prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et Teréga

4 octobre 2019

### Question 1 Quelle est votre position quant à l'introduction éventuelle d'une différenciation entre la rémunération des actifs historiques et des nouveaux actifs pour le tarif ATRT7 ?

Nous sommes favorables à cette différenciation qui devrait inciter les opérateurs à mieux dimensionner leurs dépenses d'investissement aux besoins de la sécurité d'approvisionnement, et limitant ainsi le risque de surinvestissement.

### Question 2 Avez-vous des remarques concernant le traitement des actifs cédés envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Non

### Question 3 Etes-vous favorable aux grands principes tarifaires que la CRE envisage pour le tarif ATRT7 ?

Oui

### Question 4 Etes-vous favorable au calendrier et aux principes d'évolution tarifaire envisagés par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Oui

### Question 5 Etes-vous favorable au périmètre des charges et produits couverts par le CRCP envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Oui

### Question 6 Etes-vous favorable aux mécanismes de régulation incitative des investissements proposés par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Oui

### Question 7 Etes-vous favorable aux évolutions du dispositif de régulation incitative de la qualité de service envisagées par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Oui

### Question 8 Avez-vous des remarques concernant le cadre de régulation incitative de l'innovation et de la R&D envisagé par la CRE pour le tarif ATRT7 ?

Non

### Question 9 Etes-vous favorable aux orientations envisagées par la CRE concernant le niveau des charges à couvrir pour la période ATRT7 pour GRTgaz et Teréga ?

L'AFIEG est globalement d'accord avec les analyses et propositions de la CRE.

S'agissant des prévisions de charges nettes d'exploitation, l'AFIEG partage avec la CRE l'avis que les niveaux demandés par les opérateurs ne sont pas justifiés dans un contexte général de baisse de la demande de gaz. L'AFIEG se prononce par conséquent en faveur de la borne basse recommandée par l'auditeur externe, et souhaite que les niveaux de revenu autorisés demandés par les opérateurs soient revus à la baisse en conséquence.

**Question 10 Avez-vous des remarques concernant les souscriptions prévisionnelles de GRTgaz et Teréga pour la période 2020-2023 ?**

Non

**Question 11 Avez-vous des remarques concernant les grands principes tarifaires et la méthode que la CRE envisage de retenir pour le tarif ATR7 ?**

Le lissage de l'évolution du revenu autorisé prévisionnel des opérateurs est bienvenu dès lors qu'il permet d'éviter de trop grandes variations tarifaires d'une année sur l'autre.

L'AFIEG s'interroge la forte différence de traitement entre les routes de transit et les routes nationales.. A cet égard, et malgré la récente décision du Conseil d'Etat, nous continuons à questionner le choix de Dunkerque comme seule référence pour Pirineos et Oltingue (distance max) tandis que la sortie pour les consommateurs nationaux est basée sur les sources d'approvisionnement géographiquement les plus proches (distance min). Une telle différence de traitement n'est-elle pas de nature à pénaliser excessivement la sortie de la PIR ?

Enfin, le maintien d'une réduction de 80% sur les PITS semble à la fois raisonnable et conforme au code de réseau tarifaire de l'UE.

**Question 12 Etes-vous favorable aux niveaux de rabais envisagés par la CRE pour les capacités interruptibles aux PITS ?**

Cette interruptibilité devrait être traduite dans le prix des capacités plutôt que la recreation de capacités interruptibles à proprement parler. En effet cela recréerait les problèmes d'allocation des souscriptions que l'on a connu par le passé alors que l'interruption s'applique de facto déjà au prorata des souscriptions.

**Question 13 Etes-vous favorable à la suppression de l'IAPC et à la réduction, voire la mise à zéro, du terme tarifaire de livraison pour les sites fortement modulés ?**

L'AFIEG n'est pas favorable à la suppression de l'IAPC. En effet, l'IAPC a été mise en place pour donner un signal à l'investissement en faveur de l'implantation de cycles combinés gaz, et ce, pour éviter des investissements supplémentaires pour le réseau de transport de gaz. Il n'y a aujourd'hui pas de légitimité à supprimer l'IAPC, ce qui reviendrait à revenir sur les règles qui ont permis ces investissements. L'AFIEG demande une stabilité des règles pour assurer de la visibilité aux acteurs du marché.

Toutefois, si la CRE envisageait concrètement de supprimer l'IAPC, l'AFIEG considère indispensable de prendre les mesures tarifaires compensatoires permettant de compenser les surcoûts qui seraient générés pour les CCG par la perte d'IAPC. C'est pourquoi, dans cette hypothèse, l'AFIEG souscrit à la mise à 0 du TCL pour les sites fortement modulés. En revanche, cette mesure ne permettrait pas de répondre à l'entièreté des surcoûts, l'AFIEG demande donc à ce que la mise à 0 s'accompagne également d'un abaissement d'un TCS pour les sites fortement modulés, de sorte à assurer une stabilité de l'équilibre économique pour les CCG.

Enfin, l'AFIEG demande que la CRE respecte le délai de préavis de 4 ans, qui correspond au délai de sortie du contrat pour les acteurs, avant que la suppression de l'IAPC entre effectivement en vigueur. En tout état de cause, celle-ci ne pourrait pas intervenir avant la mise en œuvre des dispositifs d'interruptibilité, dont les gestionnaires de réseau de transport de gaz ont indiqué qu'elle peut être envisagée au 1<sup>er</sup> avril 2021 au plus tôt.

**Question 14 Êtes-vous favorable à l'adaptation de la formule de calcul de la modulation hivernale pour les clients « à souscription » envisagée par la CRE à compter du 1er avril 2020**

Il faut que cela soit basé sur des données que les fournisseurs puissent obtenir facilement (donc sur la base de l'historique journalier 1 an par exemple)

**Remarque concernant la suppression du rabais au titre du terme de proximité**

Nous regrettons que la CRE décide de supprimer le terme de proximité.

Le seul argument mis en avant pour justifier sa suppression semble être que les expéditeurs n'ont aucune obligation de faire bénéficier ce rabais à leurs clients.

Ce rabais reste pourtant pertinent dans la mesure où il n'y a pas de logique économique à facturer aux expéditeurs des tarifs pleins de transport alors que ces derniers n'utilisent qu'une infime partie du réseau.

Pour cette raison, et sachant que les rabais au titre du terme de proximité représentent seulement 2,5 millions d'euros par an, nous demandons à la CRE de ne pas supprimer le terme de proximité.