

Consultation publique de la Commission de Régulation de l'Énergie 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 L'UNIDEN 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 ?

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

- L'investissement significatif 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 assez 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. Ce positionnement serait bien sûr remis en cause si jamais MIDCAT devait se réaliser...
- L'UNIDEN 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.
- Afin de pouvoir sauvegarder l'organe industriel gazo-intensif français dans le temps, il faut mettre à contribution une réduction des tarifs de transport et distribution 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 ?

L'UNIDEN estime qu'une consultation en deux étapes est la bienvenue au vu de l'importance de la présente consultation (projet de remise en cause de principes tarifaires).

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 ?

L'UNIDEN est plutôt favorable au maintien du rendez-vous annuel au 1^{er} Avril assorti d'une visibilité sur 4 ans.

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 ?

L'UNIDEN est effectivement favorable à une évolution unique annuelle, en standard, donc en principe au 1^{er} Avril. Pour ce qui est de l'année exceptionnelle de la fusion nord-sud (planifiée au 1^{er} Novembre 2018), nous adhérons à la proposition de la CRE de ne faire alors qu'un seul ajustement (donc potentiellement au 1^{er} Novembre et non au 1^{er} Avril).

Par contre, l'UNIDEN souhaite que l'événement important de la fusion ne soit pas accompagné d'un ajustement tarifaire unique dans le temps, lequel pourrait apparaître trop important. En effet à cette date devront être absorbés dans les tarifs d'une part la disparition de la liaison nord-sud et d'autre part l'augmentation des charges de capital (résultant de la mise en service des projets Val de Saône et Gascogne-Midi), tout ceci risquant d'apparaître trop lourd comme « saut » tarifaire. Nous proposons donc une 1^{ère} étape tarifaire au 1^{er} Avril 2017, et compte-tenu que les travaux ci-dessus mentionnés ne seront alors pas achevés (impactant les charges de capital une fois réceptionnés), nous souhaitons que le tarif de la liaison Nord-Sud soit déjà réduit d'environ 50% à cette date.

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 ?

L'UNIDEN est relativement satisfaite des principes de la méthodologie appliquée dans le cadre de la mise en œuvre des tarifs ATRT5 et est donc favorable à les reconduire pour l'ATRT6.

Cependant, comme le souligne la CRE, depuis 10 ans les tarifs de transport de gaz ont très fortement augmentés. Des efforts de stabilisation sont donc nécessaires, malgré les investissements en cours, sur base d'efforts de productivité (que le facteur temps permet à chacun) et de modération des conditions de rémunération des actifs.

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

L'UNIDEN partage l'analyse de la CRE sur les investissements importants réalisés les dernières années et l'impact très fort 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 donc 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 ?

L'UNIDEN est tout à fait favorable, en raison du contexte énergétique présent et à venir, pour une incitation des GRT à la maîtrise stricte 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 ?

L'UNIDEN est très 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 ?

L'UNIDEN partage les propositions de la CRE concernant à la fois les régulations incitatives des investissements réseaux et hors réseaux, d'autant plus que le taux de rémunération des actifs apparaît encore fort élevé.

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 ?

L'UNIDEN est bien entendu favorable à cette proposition, dans la perspective future d'investissements potentiellement plus modérés dans les réseaux car moins demandés par le marché. En effet les grandes évolutions vont provenir à l'avenir plutôt de l'efficacité et de l'optimisation économique de la maintenance du réseau. A ce titre, la R&D occupera encore une place importante, mais éventuellement plus volatile.

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

Comme L'UNIDEN 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 in fine la réduction des tarifs.

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

L'UNIDEN est favorable au maintien d'un dispositif de régulation incitative de la qualité de service. L'UNIDEN apprécie et souligne le travail important qui est réalisé 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. L'UNIDEN pense qu'il faut poursuivre cet effet incitatif mais revoir évidemment les seuils au vu des résultants 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 PITD ?

L'UNIDEN 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 ?

L'UNIDEN 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 ?

L'UNIDEN est plutôt favorable à 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 ?

L'UNIDEN 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 d'ici à sa disparition.

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

L'UNIDEN estime également que les prévisions d'interruption sont trop 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. L'UNIDEN 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% ?

L'UNIDEN demande que soit maintenu un taux de couverture partiel 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 ?

L'UNIDEN est favorable à la péréquation tarifaire de GRTgaz et TIGF, dans les conditions envisagées par la CRE, avec un reversement éventuel inter-opérateur. L'UNIDEN partage tout à fait 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 ?

Oui.

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

Oui.

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

Oui.

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 ?

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

Une question cependant : dans l'absolu, la disparition des coûts de liaison à la Nord-Sud ne pourrait-elle pas être supportée 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, L'UNIDEN 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 absolue des coûts de transit, qui pourraient 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 ?

L'UNIDEN est favorable à la remise en question des tarifs aux PITS dans la même proportion que les autres termes d'entrée et de sortie. L'UNIDEN approuve tout à fait l'orientation de la CRE de ramener de 85% à 50% la réduction des tarifs aux PITS (comparés aux autres points d'entrée ou 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 ?

L'UNIDEN demande une évolution progressive, sans attendre fin 2018 la création de la zone unique. Dans ce cadre, nous préconisons (rappel de notre réponse à la question 4) que soit fait environ la moitié du chemin au 1^{er} Avril 2017.

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

L'UNIDEN n'est pas défavorable à une refonte des NTR.

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

L'UNIDEN est favorable aux principes généraux proposés a priori 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 » ?

L'UNIDEN estime que la première méthode n'est pas satisfaisante, à savoir que certains sites risquent de subir des hausses significatives alors qu'ils ne sont pour rien dans la désaffectation de certains collecteurs qui leur étaient proches et que cela va donc à l'encontre du principe de stabilité du cadre de la régulation.

L'UNIDEN estime que la deuxième méthode n'est pas satisfaisante non plus (transfert de charges des sites éloignés du réseau principal vers les sites proches du réseau principal).

Parmi les trois méthodes proposées, la méthode 3, mais avec 12 NTR semblerait la plus acceptable. Cependant nous pensons qu'une variante « 3bis » pourrait être étudiée également, à savoir limiter le NTR à 4 pour les 1000 clients en transport et limiter le NTR à 12 pour les PITD.

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

Idéalement, comme mentionné précédemment, l'UNIDEN estime qu'il faut que le niveau de NTR maximal soit égal à 12 pour la distribution et 4 pour le transport (notre proposition de variante 3bis). Si la méthode 3 devait être retenue, il faudrait alors l'adopter avec un NTR maximal de 12 (car l'augmentation du TCR de 8% serait déjà quand même considérable pour un site ne changeant pas de NTR, site par ailleurs souvent gazo-intensif...).

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

De manière à répondre précisément à l'esprit de l'article 159 de la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte, l'UNIDEN demande qu'en tout état de cause les sites industriels gazo-intensifs ne puissent connaître d'augmentation du produit NTR*TCR impactant leur site, quelle que soit la solution retenue par la CRE.

L'UNIDEN souhaite par ailleurs, pour rappel, que soit examinée de façon approfondie l'alternative d'un niveau de NTR maximal de 12 pour la distribution et de 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 ?

L'UNIDEN 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 inciter de nouveaux clients industriels à se connecter au gaz. L'UNIDEN partage le souci légitime d'inciter à tout prix les clients industriels à se tourner vers le gaz chaque fois que possible.

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

Oui.

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

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

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

L'UNIDEN n'est pas défavorable à 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. L'UNIDEN insiste par contre pour qu'il ne soit envisagé aucune désodorisation, injustifiable, en particulier pour de si faibles débits et dans de rares situations de secours (où déjà le transfert de l'Allemagne à la France à Obergailbach aura été réduit de plusieurs centaines de GWh/j (le cas échéant), ceci améliorant donc considérablement la sécurité d'approvisionnement de l'Allemagne grâce à la France).

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

ATRT6 ?

L'UNIDEN rappelle les différents éléments de réponse qui nous semblent capitaux :

- L'UNIDEN apprécie l'analyse de la CRE sur la situation actuelle des industriels français ainsi que le besoin de soutenir impérativement la compétitivité pour préserver les emplois industriels en France (à un moment en outre où la modification du processus d'allocation des capacités de stockage risque de coûter cher à cette compétitivité)
- L'UNIDEN pense que la disparition du terme tarifaire à la liaison Nord-Sud doit impérativement se faire progressivement plutôt que brutalement, donc avec une 1^{ère} étape dès le 1^{er} Avril 2017.
- L'UNIDEN estime qu'il faut inciter financièrement non seulement les coûts opératoires (yc hors réseaux), mais aussi 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).
- L'UNIDEN est favorable à une refonte des NTR type 3, mais en privilégiant 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.

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

L'UNIDEN 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 ?

L'UNIDEN 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 ?*

L'UNIDEN considère toujours que les industriels n'auront pas accès au GNL tant qu'ils ne bénéficieront pas de stockages associés à coût privilégié.

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 ?*

L'UNIDEN 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 ?*

Du stockage sera nécessaire dès lors que du déchargement aura lieu.

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 ?*

Sans opinion.

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 ?*

Sans opinion.

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

Pas de remarque.
