

CONSULTATION PUBLIQUE N°2019-006 DU 27 MARS 2019 RELATIVE A  
LA STRUCTURE DU PROCHAIN TARIF D'UTILISATION DES RESEAUX DE  
TRANSPORT DE GAZ NATUREL DE GRTGAZ ET TEREGA

Réponses de PETROINEOS MANUFACTURING France (PIMF)

Question 1 : Partagez-vous le bilan de la CRE sur le dimensionnement des réseaux français de transport de gaz naturel et sur la nécessaire prudence dans le lancement de nouveaux projets d'investissement?

Oui, totalement.

Question 2 : Etes-vous favorable au maintien du calendrier tarifaire actuel d'avril à avril, à l'exception des termes tarifaires applicables aux PIR qui évolueraient au 1er octobre de chaque année ?

Oui.

Question 3 : Etes-vous favorable au maintien de la classification des réseaux, principal et régional, envisagée par la CRE ?

Oui.

Question 4 : Etes-vous favorable au maintien de la classification de la compensation stockage envisagée par la CRE ?

La « compensation stockage » ne fait évidemment pas partie de « transmission services » (au sens du code de réseau Tarif).

Par défaut, elle devrait donc être classée qu'en « non-transmission services » ou « service annexe », qui est alors amené à jouer le rôle de « fourre-tout ». On peut légitimement se poser la question de sa compatibilité avec le Code de Réseau Tarif

Question 5 : Etes-vous favorable au maintien des principes de tarification (tarification à la capacité, selon un modèle entrée-sortie) et de péréquation en vigueur dans le tarif ATRT6 ?

Oui.

Question 6 : Etes-vous favorable à conserver globalement la répartition entrée/sortie actuelle ?

Oui.

Question 7 : Etes-vous favorable aux principes de tarification envisagés par la CRE pour le réseau principal ?

Oui.

Question 8 : Etes-vous favorable à la requalification du PIR Jura en PIRR ?

Oui.

Question 9 : Etes-vous favorable au maintien des rabais tarifaires envisagés par la CRE pour les capacités interruptibles ?

PIMF est favorable au rabais de 50% envisagé par la CRE pour les capacités d'entrée (représentatif de la réalité). Par contre, pour les points de sortie (dont les taux d'interruption constatés sont en gros d'un niveau inférieur ou égal à 15%), il ne nous semble par logique d'appliquer un abattement de 25% : c'est 15% qu'il faut retenir dans la situation actuelle.

Question 10 : Etes-vous favorable à l'apurement du CRCP sur l'ensemble des termes tarifaires ou préférez-vous le maintien d'un apurement sur les seuls termes du réseau aval ?

PIMF est favorable à la position envisagée par la CRE, à savoir un apurement du CRCP sur l'ensemble des termes tarifaires.

Question 11 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE de répercuter la baisse des souscriptions en entrée et en sortie du réseau de manière équivalente sur l'ensemble des termes tarifaires du réseau amont ?

Avec la réduction anticipée des consommations de gaz naturel en France, notamment au niveau des industriels (au-delà des ajustements récents induits par des conversions du fuel au gaz), la France va devenir progressivement un pays de transit. A ce titre, il apparaît normal de plutôt répercuter les augmentations induites sur les tarifs d'entrées.

Question 12 : Quelle est votre position sur l'offre de transfert de capacités entre PIR à prix préférentiel selon les modalités proposées par GRTgaz ?

PIMF a une position réservée sur ce point

Question 13 : Etes-vous favorable à la possibilité pour un expéditeur de faire évoluer sa souscription de capacités aux PITTM la veille pour le lendemain, tout en conservant l'intégralité du volume de capacités initialement souscrites ?

Oui. Tout ce qui peut générer de la flexibilité lissera les prix du PEG et améliorera la liquidité. Cela pourra aussi améliorer l'attractivité des terminaux Français

Question 14 : Etes-vous favorable à l'évolution de la règle d'attribution des capacités au PITTM de Fos à compter de 2021 proposée par la CRE, pour tenir compte de la réduction de la capacité de regazéification à Tonkin ?

Oui.

Question 15 : Etes-vous favorable à l'offre de pooling aux PITTM proposée par GRTgaz ?

Oui

Question 16 : Etes-vous favorable au maintien dans le tarif ATRT7 des principes de tarification du réseau régional en vigueur dans le tarif ATRT6 ?

Oui.

Question 17 : Êtes-vous favorable à une baisse de 8 à 4 des coefficients mensuels du tarif des capacités de janvier et février ?

Oui

Question 18 : Etes-vous favorable à la suppression du 2eme seuil des pénalités pour dépassement de capacité comme proposé par GRTgaz ?

Oui , cela correspond bien à une réalité industrielle. Le facteur 20 est déjà extrêmement dissuasif.

Question 19 : Etes-vous favorable à l'arrêt du système de redistribution des pénalités, qui seraient reversées par les GRT via le tarif ?

Oui, cela contribue à la simplification du système

Au-delà de la question posée, il nous semblerait légitime que les revenus issus des dépassements de consommations bénéficient aux tarifs « aval » plutôt qu'aux tarifs « amont ».

Question 20 : Etes-vous favorable à la suppression de l'offre d'acheminement interruptible à préavis court ? Si oui, considérez-vous que cette suppression devrait intervenir en parallèle de la mise en oeuvre de l'interruptibilité ?

PIMF comprend l'analyse de la CRE.

Cependant, il faut faire très attention à la cohérence avec les autres types d'interruption qui sont actuellement en discussion, notamment l'éventuelle interruptibilité secondaire.

Question 21 : Etes-vous favorable à la suppression du terme de proximité ?

Oui

Question 22 : Etes-vous favorable au maintien de la remise raccordement selon les modalités en vigueur ?

Oui.

Question 23 : Considérez-vous comme la CRE qu'une extension du périmètre de la compensation stockage aux consommateurs raccordés aux réseaux de transport n'est envisageable qu'avec la mise en oeuvre d'un dispositif d'interruptibilité permettant une exonération partielle ou totale de la compensation stockage ?

Fondamentalement, PIMF considère comme anormal que des consommateurs industriels non-climatiques puisse être amenés à payer une compensation stockage : s'il n'y avait que des consommateurs non climatiques, il n'y aurait pas besoin de stockage hivernal. D'autre part, bien que non générateurs de pointe hivernale, les sites en transport sont visés en 1<sup>er</sup> par le PUG, en cas de crise gazière, comme consommateurs pouvant, en dernier recours, aider à passer la pointe hivernale.

Il faut aussi noter que les pointes de consommations chez les industriels sont rarement dues à des phénomènes climatiques, mais la plupart de temps à des événements industriels (par exemple l'arrêt d'une unité productrice de gaz), dont la probabilité qu'ils surviennent en même temps qu'un phénomène hivernal exceptionnel est très faible.

Ces états de fait avaient été reconnus dans le précédent dispositif des « obligations » de stockage: le fournisseur avait un devoir de précaution pour assurer ses engagements contractuels avec ses clients domestiques & autres, mais il ne répercutait pas aux consommateurs industriels puisque non climato-sensibles.

La position de PIMF est donc, pour les raisons précédentes, de demander que l'ensemble des consommateurs industriels (au-delà d'une consommation annuelle minimale) soient exemptés du

terme de compensation stockage, sans distinction entre Distribution et Transport car ne contribuant aucunement au besoin de stockage.

Ceci étant réaffirmé, si d'aventure l'assiette de compensation devait néanmoins être étendue un jour comme ici envisagé, un certain nombre de mesures seraient indispensables :

- Le processus devrait d'abord tenir compte des réalités industrielles qui n'ont pas été suffisamment prises en compte jusqu'ici:

Les processus industriels demandent du temps pour s'arrêter, et donc des préavis ; Ceci a été prévu dans le PUG qui prévoit 3 types d'alertes successives, Alerte Précoce, Alerte et Urgence. Cette réalité est d'autant plus de bon sens que le gaz n'est pas l'électricité, n'a pas besoin de temps de réaction aussi courts ; de plus, les phénomènes climatiques susceptibles d'entraîner des besoins de délestages, sont prévisibles plusieurs jours à l'avance.

Mieux vaut une Alerte Précoce trop prudente, qu'un délestage brutal non prévu !

- Tout processus d'interruptibilité de type secondaire devrait s'appuyer sur le PUG et être conditionné au déclenchement du PUG :

Le processus actuel prévoit déjà, la possibilité pour les Pouvoirs Publics de délester certains consommateurs. Le processus est bien encadré, et il faut donc s'appuyer dessus.

- Il serait bon de revoir la formule de « modulation ». En effet le 1er terme de la formule, la capacité souscrite (dont on défalque la consommation moyenne annuelle), n'est pas le plus pertinent pour les consommateurs industriels : ce 1er terme devrait être remplacé par la consommation moyenne hivernale -- tel que suggéré par la CRE.

Par ailleurs, si d'aventure un quelconque recours à de l'interruptibilité (non rémunérée) devait être finalement envisagé en transport il ne pourrait intervenir avant la suppression préalable de l'IAPC (envisagée pour 2021, tel que présenté en Concertation Gaz par la CRE notamment).

Enfin, abordons la question du non-alignement désormais du périmètre de compensation avec celui du « filet de sécurité » défini à l'article L. 421-6 du code de l'énergie (lequel filet de sécurité s'applique désormais à tous les consommateurs transport comme distribution), question que mentionne la CRE en fin du paragraphe 2.3.2 de la présente consultation. Pour le cas très hypothétique où toutes les capacités de stockage ne seraient pas souscrites une année par les enchères (ce qui est quasi-impossible avec les modalités actuelles..., notamment avec des prix de réserve nuls), alors il est clair que chaque fournisseur impacté répercuterait tout simplement et naturellement ses charges induites par le « filet de sécurité » exceptionnel ...à ses consommateurs les plus climatiques du moment, quel que soit leur réseau de raccordement. Donc il n'apparaît pas vraiment de problème à ce sujet, ...d'autant plus que le « filet de sécurité » n'interviendra manifestement pas avant longtemps !

EN RESUME rappelons que, avec le précédent processus non régulé basé sur les obligations, les consommateurs industriels ne payaient pas le stockage (dans leur immense majorité). Il est donc impensable que soit mis en place un nouveau dispositif ...aboutissant à des hausses de coûts d'acheminement pour les industriels qui seraient, selon les calculs de la CRE, de l'ordre de 40% en transport !

La décision de réguler l'activité stockage n'oblige nullement à ajouter une charge induite sur l'industrie Française

Question 24 : Etes-vous favorable à l'envoi d'un signal économique aux producteurs de biométhane concernant la localisation des installations, afin de réaliser en priorité les installations engendrant le moins de contraintes sur le réseau ?

Oui. A un moment où nous accélérons considérablement la transition énergétique, il est urgent de ménager les budgets des collectivités ...en priorisant bien sûr les solutions les plus efficaces !

Question 25 : Avez-vous toute autre proposition ou remarque sur la structure du tarif ATRT7 ?