

REPONSES DE GRDF - DIFFUSION PUBLIQUE

CONSULTATION PUBLIQUE DU 27 JUILLET 2016 RELATIVE AUX PROCHAINS TARIFS D'UTILISATION DES RESEAUX DE TRANSPORT DE GAZ (ATRT6) APPLICABLES AU 1ER AVRIL 2017

DATE :

16 SEPTEMBRE 2016

DESTINATAIRE :

COMMISSION DE REGULATION DE L'ENERGIE

INTRODUCTION

- Globalement GRDF est favorable aux évolutions envisagées par la CRE qui visent à assurer une plus grande cohérence des cadres de régulation tarifaire des opérateurs de transport et de distribution.
- Par cohérence avec la trajectoire tarifaire ATRD5 qui prend en compte un transfert des charges 3R entre distributeur et opérateurs de transport au 1er janvier 2017, GRDF estime indispensable que la délibération de l'ATRT6 reprenne explicitement ce point et la même date de transfert. Ce point ne devrait poser aucun problème aux opérateurs de transport dans la mesure où la CRE envisage de caler leur tarif sur les années calendaires 2017-2020.
- Dans la suite, GRDF ne reprend que les questions sur lesquelles il souhaite apporter des compléments ou exprimer formellement son accord ou désaccord éventuel avec les orientations envisagées.

Question 15 : Que pensez-vous du projet GRTgaz 2020 présenté par GRTgaz ?

GRDF estime indispensable que les opérateurs d'infrastructures s'inscrivent pleinement dans la transition énergétique ; notamment pour accompagner le développement du biométhane, de la mobilité gaz naturel, power to gas, etc. ...

Il nous semble également important que GRTgaz dispose des moyens nécessaires pour participer aux débats européens qui pourraient fortement influencer le marché du gaz naturel en France et pour s'adapter aux évolutions réglementaires.

Enfin, le projet de conversion du réseau de gaz B en gaz H dans le Nord de la France s'impose de fait à l'ensemble des opérateurs d'infrastructure de la zone.

GRDF considère que le tarif doit couvrir l'ensemble des coûts associés à ses différents projets.

Question 22 : Etes-vous favorable au rééquilibrage progressif entre les coûts et les recettes sur le réseau principal et le réseau régional, de manière à atteindre l'équilibre en fin de période ATRT6 ?

GRDF a constaté sur toute la période de l'ATRT5 de très fortes hausses des termes de transport sur le réseau régional TCR.

Les clients raccordés au réseau régional sont donc dorénavant plus fortement mis à contribution que par le passé en regard de ceux qui sont raccordés au réseau principal. Toute augmentation de cet écart contribue plus encore à pénaliser la compétitivité de l'offre de gaz naturel sur le réseau régional. Cette compétitivité étant nécessaire au maintien des activités tertiaires et industrielles dans les territoires concernés, **il ne nous paraît pas souhaitable de poursuivre la démarche proposée d'autant que les écarts actuels sont déjà très élevés.**

Question 23 : Etes-vous favorable à une hausse du terme de sortie PIR Pirineos, au moment de la création de la place de marché unique et de la disparition du terme à la liaison Nord-Sud ?

GRDF est favorable à une hausse du terme de sortie PIR Pirineos, au moment de la création de la place de marché unique et de la disparition du terme à la liaison Nord-Sud.

Question 24 : Partagez-vous la proposition de maintenir l'équilibre actuel entre les tarifs unitaires pour le transit et pour le transport domestique ?

Question 25 : Etes-vous favorable à un rééquilibrage des coûts unitaires des deux principales routes de transit (France-Espagne et France-Italie) au moment de la disparition du terme à la liaison Nord-Sud ?

GRDF est favorable au maintien de l'équilibre actuel entre les tarifs unitaires pour le transit et pour le transport domestique.

Si la CRE souhaite procéder à un rééquilibrage des coûts unitaires des deux principales routes de transit en alignant le prix Espagne sur le prix le plus bas Italie, GRDF considère que ce rééquilibrage ne devrait pas affecter les autres termes tarifaires et notamment entraîner une hausse des termes relatifs au transport régional.

Question 31 : Etes-vous favorable à l'instauration d'un NTR maximal sur les réseaux de GRTgaz et de TIGF ? Etes-vous favorable à une limitation à 8 du NTR sur les réseaux de transport régionaux de GRTgaz et de TIGF ?

GRDF est favorable à une limitation à 8 du NTR sur les réseaux de transport régionaux de GRTgaz et de TIGF.

Question 32 : Avez-vous des remarques concernant les mécanismes d'interruptibilité envisagés par le tarif ATRT6 ?

La CP en cours de la CRE rappelle ce qui existe dans le tarif actuel ATRT5 et mentionne les 3 projets présentés par la DGEC (Transport 2h, Transport 24h et Distribution 24h).

GRDF considère que le dispositif d'interruptibilité objet du projet d'arrêté a pour objectif de pouvoir traiter un problème de sourcing des expéditeurs induisant une crise d'approvisionnement et ne doit pas être utilisé comme une réponse aux sous-dimensionnement éventuel des antennes des réseaux de transport. Dans une telle situation, les transporteurs seraient incités à ne plus renforcer les réseaux régionaux saturés, accroissant le risque d'avoir à engager des délestages au-delà des quantités interruptibles d'autant plus que le dispositif envisagé ne garantit pas la réalisation effective des interruptions.

GRDF est donc favorable à ce que l'arrêté clarifie le cadre d'activation de l'interruptibilité et n'impacte pas le dimensionnement des réseaux au R2 tant pour les transporteurs que les distributeurs.

En revanche, les contrats d'interruptibilité existants rémunérés par les transporteurs pour être activés en situation de pointe de froid restent le dispositif le plus adapté à la gestion de la saturation du réseau de transport.

En conclusion, le dispositif évoqué pour le contrat d'interruptibilité avec un préavis de 2h signé avec le GRT doit avoir pour seul objet de pallier à une crise d'approvisionnement aux points d'entrées susceptible d'affecter le fonctionnement normal du réseau de transport.

A ce titre, GRDF considère que le coût éventuel de « l'interruptibilité 2h » devrait être exclusivement reporté sur les termes tarifaires du réseau principal.

Question 34 : Etes-vous favorable aux propositions de la CRE concernant le maintien de la modulation mensuelle des termes de capacités mensuelles de sortie du réseau principal, de livraison et d'acheminement sur le réseau régional ?

GRDF partage totalement la proposition de la CRE.

Question 35 : Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant les conditions de mise en œuvre d'une remise développement plafonnée à 50 % ?

GRDF est bien évidemment favorable au développement du gaz naturel.

Faire porter une partie des coûts de raccordement d'un nouveau client par l'ensemble des consommateurs via le tarif de transport contribuerait à l'évidence à la promotion du raccordement gaz. Le principe de l'application d'une remise développement paraît d'autant plus fondé que de nouvelles consommations génèrent des recettes d'acheminement transport complémentaires qui contribuent à la baisse du tarif au bénéfice de l'ensemble des clients (transport/distribution).

GRDF est donc favorable à la création d'une «remise développement».

Les modalités de mise en œuvre doivent néanmoins être encadrées de manière à réduire le risque encouru par la communauté en cas d'écart entre les hypothèses retenues pour le calcul de la remise et la réalité, mais également pour s'assurer qu'il s'agit bien de nouvelles souscriptions.

TIGF propose une application systématique d'une remise de 60 % de la valeur du raccordement avec possibilité de diminuer ce pourcentage dans les cas où le coût de l'infrastructure serait de-corrélé des recettes prévisibles. Le système proposé a l'avantage d'être très simple et très réactif pour les distributeurs.

GRTgaz propose de calculer au cas par cas, sur la base du potentiel annoncé, une remise développement qui viendra diminuer le coût du raccordement une fois celui-ci connu.

GRTgaz envisage de pouvoir porter cette remise jusqu'à 90 % de la valeur du raccordement ce qui devrait contribuer à faciliter l'aboutissement de certaines affaires.

Toutefois ce niveau de remise pourrait inciter les nouveaux prospects situés en zone desservie en gaz ou des clients existants dont les consommations augmenteraient, à contourner les dispositions du code de l'énergie pour éviter le raccordement au réseau de distribution et accéder à un raccordement direct au réseau de transport.

La proposition de GRTgaz est indéniablement plus favorable à l'émergence de nouveaux raccordements mais nécessiterait un encadrement strict.

Quand au développement du marché GNV, GRDF est favorable à la promotion de l'usage de GNV et à tous les dispositifs facilitant la création de nouvelles stations GNC améliorant la couverture du territoire national en cohérence avec les propositions de la filière.