



**Réponses de la FNME CGT à la**

**Consultation publique**

**de la Commission de régulation de l'énergie**

**du 27 juillet 2016**

**sur le prochain tarif d'utilisation**

**des réseaux de transport de gaz naturel**

**de GRTgaz et TIGF.**

**Question 1** Etes-vous favorable au calendrier d'évolution tarifaire lors de la création de la place de marché unique, tel qu'envisagé par la CRE ?

**Question 2** Etes-vous favorable au maintien du calendrier tarifaire actuel (d'avril à avril) et à la définition, dès la délibération ATRT6, des règles d'évolution des termes tarifaires aux PIR pour toute la durée du tarif ?

OUI – Mais en revanche il est nécessaire d'introduire un mécanisme de prise en compte de ce décalage de recouvrement.

**Question 3** Etes-vous favorable au nouveau mécanisme d'incitation à la création de capacités aux interconnexions envisagé par la CRE ? En particulier, êtes-vous favorable au mode de détermination de la prime ex ante sur la base d'une analyse coûts / bénéfices ? En particulier, êtes-vous favorable à une révision de la prime ex post sur la base du niveau effectif de souscription ?

**Question 4** Etes-vous favorable au renforcement du mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts des grands projets tel qu'envisagé par la CRE ? Etes-vous favorable aux seuils et niveaux proposés par la CRE ?

NON - Un tel mécanisme sur les grands projets comporte un risque financier important pour les opérateurs concernant des projets de grande taille, tous spécifiques, pour lesquels les coûts unitaires sont très variables selon les cas et pas toujours maîtrisables par les opérateurs. Dès lors il n'est pas possible, du fait de leur unicité, de modéliser économiquement ces projets et donc les coûts induits.

**Question 5** Pensez-vous opportun d'étendre ce mécanisme aux projets déjà décidés par les GRT ?

NON – cf question 4.

**Question 6** Avez-vous des remarques sur le cadre incitatif envisagé pour les investissements « hors réseaux » ?

Nous ne sommes pas du tout favorables, c'est une vision court-termiste qui génère une prise de risque supplémentaire pour les opérateurs.

**Question 7** Etes-vous favorable à la suppression des 9 indicateurs de qualité de service proposée par la CRE ?

NON.

**Question 8** Etes-vous favorable à l'évolution, pour TIGF, du calcul de l'indicateur portant sur la qualité des quantités intra-journalières télé-relevées aux points de livraison des consommateurs raccordés au réseau de transport et transmises en cours de journée, afin de l'harmoniser avec celui de GRTgaz ?

OUI - De notre point de vue, une harmonisation nous apparaît souhaitable d'une manière générale.

**Question 9** Etes-vous favorable à l'incitation financière de la disponibilité des cinq informations les plus utiles à l'équilibrage des expéditeurs sur les portails publics des GRT ?

NON - Les éléments transmis en marge de la consultation ne nous permettent pas d'apprécier quelle sera la charge des opérateurs pour la fourniture de ces indicateurs, ni quel sera le bénéfice réel pour l'utilisateur final. En l'état, il nous apparaît que cela n'apporte qu'un satisfecit supplémentaire des marchés.

**Question 10** Etes-vous favorable au suivi détaillé par point, pour les PIR et les PITS, de l'indicateur de disponibilité des capacités fermes, sans qu'il soit incité financièrement ?

NON - Nous ne sommes pas favorables à l'accentuation de la priorité à la conduite en défaveur de l'exploitation, ce qui peut avoir un impact sur la sécurité et l'activité des équipes.

Nous n'avons pas de désaccord de fond sur les actions envisagées par GRTgaz pour améliorer la disponibilité des capacités fermes. Néanmoins nous souhaitons attirer l'attention sur deux points.

L'optimisation de l'organisation des travaux ne doit pas se faire au détriment des conditions de travail des équipes. Les mesures envisagées peuvent générer des surcoûts dont la limitation ne devra pas peser sur les salariés.

La mise en œuvre de réparations provisoires peut présenter un intérêt. Ces réparations provisoires nécessitent une identification ainsi qu'un suivi associé rigoureux, sans s'exonérer d'une réparation définitive à terme. Cela nécessite donc des moyens humains et financiers. A noter que deux coûts seront additionnés : celui de la réparation provisoire et celui de la réparation définitive.

**Question 11** Etes-vous favorable aux propositions de la CRE concernant les postes couverts au CRCP à 100% ?

OUI - Nous y sommes favorables.

**Question 12** Etes-vous favorable aux propositions de la CRE pour les postes couverts au CRCP à 80 % ?

NON - Nous souhaitons une extension de leur couverture à 100%.

**Question 13** Etes-vous favorable aux propositions de la CRE pour les postes non couverts au CRCP ?

NON.

**Question 14** Etes-vous favorable à la reconduction du mécanisme en vigueur d'incitation à l'efficacité sur les charges nettes d'exploitation des GRT, selon lequel les opérateurs conservent les gains et pertes par rapport à la trajectoire prévisionnelle ?

NON - Ce mécanisme représente une incitation à des efforts de productivité sans fin car il est peu probable que les opérateurs, pilotés par les actionnaires, se satisfassent d'une réduction sensible de leurs résultats et a fortiori de pertes. La référence pour la construction de la nouvelle trajectoire tarifaire porte sur les dépenses constatées dans le cadre de l'ATRT5 (à noter que les écarts ne sont pas du seul fait des opérateurs). Or nous craignons au regard d'obligations nouvelles qui se font jour, que ce soit à nouveau sur le poste des dépenses de personnel que repose l'essentiel des gains de productivité (craintes renforcées par les préconisations de l'auditeur).

Des pistes plus « vertueuses » doivent être explorées et si gains il y avait y avoir, ils doivent être restitués aux usagers et préserver le tissu industriel français.

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – 27 Juillet 2016 - [dr.cp7@cre.fr](mailto:dr.cp7@cre.fr)

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

Le projet nous paraît cohérent pour le développement de l'entreprise, mobilisateur pour les salariés et répond aux objectifs de la LTECV tout en valorisant et en pérennisant la filière gaz. Il nous semble de nature à satisfaire l'intérêt général, les missions de service public et répond aux enjeux incontournables tels que l'adaptation aux nouvelles réglementations, aux technologies numériques, l'innovation technique et industrielle et l'indépendance des activités R&D.

En revanche se pose la question du financement, des moyens accordés, tant humains que financiers. Les usagers et le tissu industriel doivent être préservés. Nous serons attentifs aux conditions de mise en œuvre de ce projet.

**Question 16** Que pensez-vous du programme de R&I présenté par TIGF ?

D'une manière générale nous sommes favorables à la R&I, pour peu qu'elle soit facteur de progrès économique, social, environnemental et serve l'intérêt général. Mais cela nécessite de réels moyens globaux tant humains que financiers (OPEX et CAPEX).

**Question 17** Partagez-vous l'analyse de la CRE sur le CMPC de GRTgaz et TIGF ?

NON - Aujourd'hui le risque pour l'activité s'est accru : baisse des volumes, risques juridiques sur les contrats long terme, risque d'apparition de nouveaux acteurs de type « Uber » susceptibles de capter des marges sur les plateformes d'enchères de capacité,...cette élévation du niveau de risque compense la baisse des taux d'intérêts dans le calcul du taux de rémunération. Le mécanisme doit en tenir compte.

La baisse du niveau de rémunération des actifs envisagée pour l'ATRT6 ne permettrait plus de rémunérer à leur juste valeur les investissements passés. Elle découragerait les opérateurs à investir ou les inciterait à reporter leurs investissements. Or, il est essentiel de continuer à investir pour préserver la qualité, la sécurité, la sûreté, la disponibilité des réseaux de transport, pour assurer la transition vers les nouvelles technologies et pour soutenir le tissu industriel local. Le report d'investissement peut conduire à l'accroissement des risques sur l'outil industriel.

La perte de rentabilité pour les actionnaires va induire un accroissement de la pression de productivité sur les investissements et les salariés, avec des impacts délétères sur les conditions de travail à l'heure où les entreprises doivent prioritairement assurer le maintien, le renouvellement et le développement des compétences dans l'ensemble des métiers.

Dans un tel cadre, quid par exemple de la GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences), élément central dans le renouvellement et développement des compétences dans l'environnement d'exercice actuel et à venir de l'activité des opérateurs...

**Question 18** Que pensez-vous des trajectoires d'investissements présentées par les GRT et de l'analyse préliminaire de la CRE ?

Les GRT proposent deux scénarii selon les retours sur investissements attendus. Les trajectoires d'investissements proposées nous paraissent minimalistes par rapport aux besoins. Que dire de l'analyse de la CRE, qui prévoit de surcroît de ne pas retenir certains gros projets ? D'une façon générale, la forte baisse envisagée de la rémunération et de la trajectoire d'investissements comporte un risque de diminution drastique des investissements de maintenance et induire des effets pervers liés à des arbitrages. Cela aurait des répercussions sur les charges de personnel, donc sur l'emploi et les conditions de travail des salariés, qui ont déjà accompli de gros efforts de productivité au cours de ces dernières années.

Une baisse de rémunération engendrerait une baisse des investissements alors que les enjeux sont majeurs.

**Question 19** Etes-vous d'accord avec les ajustements envisagés par la CRE sur les charges d'énergie ?

NON - Nous sommes très étonnés des écarts entre l'analyse des deux opérateurs et celle de la CRE sur des postes plutôt maîtrisés. L'ampleur est surprenante alors que des ajustements avaient déjà été réalisés.

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – 27 juillet 2016 - [dr.cp7@cre.fr](mailto:dr.cp7@cre.fr)

**Question 20** Que pensez-vous des fourchettes de charges nettes d'exploitation envisagées par la CRE ?

Les écarts entre cible tarifaire et réalisé ATRT5 s'expliquent par la non réalisation de certains investissements, une fiscalité accrue, une inflation et des indices plus bas que prévus : les objectifs de productivité de l'ATRT5, déjà très élevés pour les opérateurs, n'auraient donc pu être augmentés sans dégrader la qualité du service et les conditions de travail des salariés.

Les efforts de productivité sont incessants depuis toujours et les gisements de productivité sont épuisés. Et ce d'autant que l'on arrive dans une période critique pour la pérennité de l'activité de l'entreprise.

De plus il existe des besoins croissants d'OPEX, face au vieillissement du réseau existant, aux nouveaux investissements, aux évolutions réglementaires, aux mutations technologiques, aux nouvelles obligations et nouvelles impositions (internalisation du CRIGEN par exemple), aux besoins de renouvellement des compétences (avec la GPEC associée), la reconnaissance des qualifications des agents...

Raisonner uniquement sous le prisme du coût unitaire de transport présente un réel danger pour l'activité.

**Question 21** Etes-vous favorable au maintien de tarifs non-péréqués sur les réseaux de GRTgaz et de TIGF ?

**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 ?

**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 ?

OUI.

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

NON - Nous sommes en faveur d'un rééquilibrage au profit des tarifs unitaires pour le transport domestique. Le transit n'étant qu'une opération commerciale entre acteurs de marché.

**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 ?

NON.

**Question 26** Etes-vous favorable à l'introduction d'un reversement inter-opérateur, tel qu'envisagé par la CRE?

**Question 27** Etes-vous favorable à une baisse des termes du réseau principal la première année du tarif ATRT6, suivie par une évolution à l'inflation ?

NON - Les coûts de maintenance et de sécurité ne suivent pas l'inflation, qu'il s'agisse des ressources humaines mais également des ressources matérielles.

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – 27 Juillet 2016 - [dr.cp7@cre.fr](mailto:dr.cp7@cre.fr)

**Question 28** Etes-vous favorable au maintien du traitement tarifaire actuel des PITTM ?

**Question 29** Etes-vous favorable à l'égalisation des termes tarifaires au PITS de TIGF et de GRTgaz, à l'exception de Nord-Atlantique et Sud-Atlantique ?

NON – L'ordonnance stockage n'est pas passée. Pour l'heure et en l'état c'est le décret de mars 2014 qui s'applique sans que nous ayons de visibilité sur d'autre perspective réglementaire nouvelle pour les opérateurs de stockages.

**Question 30** Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'évolution des termes tarifaires sur les réseaux de transport de gaz de GRTgaz et de TIGF ?

Le tarif doit prendre en compte les coûts des études des projets validés par la CRE, qu'ils se concrétisent ou pas, la rémunération des investissements réalisés, le coût des OPEX induits, les surcoûts liés à la déréglementation du marché, les coûts induits par les directives de la CRE pour satisfaire à ses exigences d'indépendance du GRT (formation, R&D, SI, Achats,...), les nouvelles obligations réglementaires. Dans ce cadre il est impensable que les efforts de productivité envisagés soient supportés par l'ensemble du personnel alors qu'il a déjà largement contribué à ces efforts (- 140 emplois sur la période 2014-2015). Les contraintes sur les charges de personnel ont leur limite dans un contexte d'indispensable renouvellement et maintien des compétences (y compris sur l'activité d'ingénierie), qui nécessite une GPEC ambitieuse afin d'assurer pleinement l'exploitation et la sécurité de l'outil industriel.

Dans un contexte de baisse des volumes, des objectifs de la LTECV, GRTgaz doit être acteur de la redynamisation du marché du gaz qui passe par la promotion du gaz comme énergie de remplacement et de transition. Notamment par les nouveaux usages, le développement des gaz « verts », de la mobilité gaz (GNC). Ces efforts au bénéfice de la collectivité doivent être rémunérés en tant que tel. A ce propos nous nous inscrivons en faux sur les préconisations du cabinet Pöyri qui demande d'aller chercher des subventions (mécanismes qui aujourd'hui n'existent pas) pour financer ce type de dépense. Dès lors nous demandons que ces efforts soient rémunérés par le tarif.

**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 ?

OUI – Va dans le sens de renforcer l'attractivité du gaz par l'amélioration de l'offre, contribuant par la même à redynamiser le marché gazier dans le cadre de la LTECV.

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

Pas de remarques particulières si ce n'est que l'interruptibilité ou l'effacement ne doit être pas l'outil au service d'une désoptimisation du service public et à la réduction des investissements nécessaires dans l'ensemble des infrastructures de la chaîne gazière.

**Question 33** Etes-vous favorable aux propositions de la CRE concernant le maintien de la tarification 100 % à la capacité ?

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

Réponses FNME CGT consultation ATRT6 – 27 Juillet 2016 - [dr.cp7@cre.fr](mailto:dr.cp7@cre.fr)

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

OUI.

**Question 36** Avez-vous des remarques concernant les réflexions menées par les GRT pour améliorer la flexibilité de leur offre amont?

**Question 37** Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant les demandes spécifiques d'EDF et Dunkerque LNG ?

**Question 38** Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la demande spécifique d'Engie ?

**Question 39** Etes-vous favorable à la création de produits de N jours consécutifs, avec un minimum de 10 jours, aux PITTM ?

**Question 40** Etes-vous favorable à ce que les cessions de capacités aux PITTM soient autorisées sur tous les terminaux méthaniers français ?

**Question 41** Etes-vous favorable à ce que les acteurs ayant de faibles réservations en service continu dans les terminaux régulés ne se voient plus allouer de bandeau annuel de capacités ?

**Question 42** Etes-vous favorable à ce que les dépassements de capacité soient facturés au prix de 1/365<sup>ème</sup> du prix de la souscription annuelle ?