

## Réponse de Storengy à la consultation publique de la Commission de Régulation de l'Energie du 27 juillet 2016 relative au prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF

### Synthèse :

À l'occasion de cette consultation publique, Storengy souhaite mettre en avant les problématiques relatives aux conditions d'accès aux PITS. Que ce soit d'un point de vue économique (niveaux tarifaires des PITS), ou davantage encore, d'un point de vue physique (interruptibilité), les conditions d'accès aux PITS sont déterminantes pour les choix de réservation de capacités des expéditeurs. Elles revêtent donc une importance cruciale pour l'attractivité commerciale et la compétitivité relative des opérateurs de stockage.

- (1) Dans un contexte où les PITS de GRTgaz et de TIGF présentent des caractéristiques d'interruptibilité très différentes avec des écarts de service importants au détriment des stockages des PITS Nord- et Sud-Atlantiques, un alignement des tarifs aux PITS ne peut être envisagé.** Les expéditeurs ne peuvent qu'attribuer une valeur fortement dégradée à une capacité interruptible et au produit de stockage qui en dépend. Une péréquation constituerait une entrave au libre jeu de la concurrence entre opérateurs de stockage.

Au vu de la différence de service rendu sur les PITS Atlantique, Storengy préconise l'application d'un coefficient de 2 (en lieu et place du ratio de 1,33 actuel) entre les termes aux PITS Nord-Atlantique et Sud-Atlantique et les autres termes aux PITS.

**Storengy souhaite qu'une disponibilité ferme équivalente puisse être offerte par les GRT sur tous les PITS de la future Zone unique.** À défaut de disponibilité équivalente, un alignement des tarifs au PITS n'est pas envisageable. Une différence tarifaire en fonction de l'interruptibilité constatée serait au contraire requise afin de permettre à tous les stockages de jouer pleinement leur rôle bénéfique à la sécurité d'approvisionnement et au bon fonctionnement du marché.

- (2) Storengy soutient le principe de non-augmentation en prix réels des tarifs aux PITS.**

**Cependant, au-delà de ce principe, Storengy considère qu'une baisse du tarif aux PITS serait justifiée et qu'un discount de 100% pour les PITS serait fondé économiquement.**

En effet, toute évolution des tarifs aux PITS devrait être conforme au principe selon lequel : les tarifs doivent refléter les coûts nets - ie « coûts moins bénéfices ».

En vertu de ce principe, les tarifs aux PITS devraient être bas, voir négatifs, étant donné que les stockages induisent des coûts faibles (raccordement, compression additionnelle...) et des bénéfices considérables procurés au réseau en termes de coûts évités (réduction des investissements) mais aussi en termes de réduction des frais d'exploitation des GRT et de sécurité d'approvisionnement.

En outre, contrairement aux autres points d'entrée/sortie, le stockage n'est pas une source nette de demande ou d'approvisionnement et ses utilisateurs ont déjà payé une redevance aux points d'entrée/sortie.

On peut mentionner à titre d'exemples que l'Espagne et le Danemark pratiquent des tarifs nuls aux PITS.

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

**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 ?**

Storengy soutient la proposition de la CRE de maintenir le calendrier d'évolution des ATRT au 1er avril de chaque année. Ce rythme d'évolution permet aux expéditeurs d'avoir la connaissance simultanée de leurs coûts à venir à la fois sur le transport et le stockage. Cette visibilité leur fournit davantage de confort au moment de souscrire les capacités de stockage.

En revanche, concernant les règles d'évolution, Storengy observe que de nombreux travaux doivent encore être menés par les transporteurs pour affiner les évolutions prévisionnelles des flux. Dans ces conditions, il apparaît précoce de définir les modalités d'évolution des termes tarifaires aux PIR pour toute la durée du tarif, dès la délibération tarifaire ATRT6 de fin 2016. Selon la trajectoire d'évolution tarifaire envisagée, les PIR ne seront pas en mesure d'être réajustés, ce qui fera porter le poids de l'incertitude de cette évolution sur les autres points d'interface avec le réseau (PITTM, PITS).

Cette mesure serait en outre pénalisante pour les expéditeurs qui ne disposent pas de souscriptions aux PIR dans leur portefeuille. Elle pourrait également conduire à biaiser le choix des fournisseurs dans leurs achats de capacités de transport.

**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 ?**

Storengy partage la vision de la majorité des expéditeurs et de la CRE sur le fait que les GRT ont consenti des investissements larges et désormais suffisants dans le développement des réseaux ces dix dernières années.

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

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

Pas de réponse de Storengy

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

Pas de réponse de Storengy.

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

Storengy est favorable à la proposition de la CRE de créer une incitation financière sur la disponibilité des informations les plus utiles à l'équilibrage sur les sites publics des GRT, et de continuer à suivre l'indicateur de « Retour au stock en conduite de la veille ». Celui-ci est un indicateur clé pour le processus d'équilibrage mis en place en donnant la capacité aux expéditeurs de résorber leur déséquilibre en J pour éviter un report en J+1.

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

**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 ?**

Storengy est favorable à cette incitation financière des cinq informations les plus utiles à l'équilibrage des expéditeurs sur les portails publics des GRT, pourvu que l'utilité de ces informations soit confirmée chaque année par les expéditeurs et les opérateurs d'infrastructures.

Outre la disponibilité des informations utiles à l'équilibrage, c'est la qualité de ces informations qui permet aux expéditeurs de gérer de façon efficace leur équilibrage au quotidien. Un indicateur intégrant les deux volets permettrait d'éviter que le GRT privilégie la disponibilité de l'information, même si celle-ci est de piètre qualité, à la qualité de celle-ci.

**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 ?**

Storengy est favorable au suivi détaillé par point, pour les PIR et les PITS, de l'indicateur de disponibilité des capacités fermes.

Storengy ne doute pas que les initiatives, présentées par les GRT en Concertation gaz pour minimiser les impacts des travaux sur la disponibilité des capacités d'entrée/sortie sur les réseaux de transport, vont améliorer la situation. Néanmoins certaines solutions proposées, tels les super points travaux vont bénéficier de manière différenciée aux expéditeurs. Seuls les expéditeurs qui auront souscrit sur

plusieurs PIR pourront bénéficier de la flexibilité de cette solution, au détriment, par exemple, de ceux disposant uniquement de capacités aux PITS.

**Ainsi seule l'incitation financière de cet indicateur permettrait de rétablir l'équilibre de traitement entre les expéditeurs.** L'homogénéisation du suivi avec un indicateur pour les PIR et les PITS, est indispensable afin que les signaux incitatifs envoyés aux opérateurs de réseaux ne soient pas exclusivement en faveur des interconnexions Réseaux au détriment des autres points d'interface.

Par ailleurs, Storengy milite **pour l'amélioration de la disponibilité aux PITS Nord et Sud Atlantique**, qui n'est pas liée aux maintenances, mais à l'interruptibilité climatique des capacités **pourtant commercialisées comme fermes**. Le caractère interruptible de ces capacités constitue un handicap majeur et **un frein dans l'intérêt que peuvent porter les expéditeurs au marché gazier français**.

Ainsi, à titre d'exemple et uniquement pour des questions « climatiques » (hors problématique travaux), **la capacité d'entrée sur le réseau souscrite au PITS Sud Atlantique - en aval du soutirage - n'a été disponible entièrement que 7% du temps au cours du dernier hiver gazier, et a été réduite jusqu'à 90% certains jours** (la capacité de sortie du réseau au PITS Nord Atlantique - en amont de l'injection - a quant à elle été intégralement réduite certains jours de l'été).

L'incitation financière de l'indicateur de disponibilité des capacités fermes sur ces PITS participera à améliorer la disponibilité des capacités entrée/sortie du stockage associé.

Storengy souligne en outre l'importance du maintien du suivi de l'indicateur « qualité des prévisions de maintenance ».

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

Storengy est favorable à la couverture à 100% au CRCP des charges et recettes liées à la fourniture par GRTgaz d'une prestation de conversion de gaz H en gaz B et des charges liées à la conversion de la zone B au gaz H dans le cadre de la fin des importations de gaz B des Pays-Bas.

Cela devrait s'accompagner d'une minimisation du tarif de conversion B <-> H de manière à contribuer au désenclavement de la zone B et à la fluidité de la zone d'équilibrage Nord H+B.

**Question 12 : Etes-vous favorable aux modalités d'évolution envisagées par la CRE pour les postes couverts au CRCP à 80 % ?**

Pas de réponse de Storengy

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

Storengy comprend qu'à ce stade, la CRE ne souhaite pas se prononcer sur la couverture ou non des dépenses liées aux plans d'action visant à la levée des congestions résiduelles à l'issue de la création de la place de marché unique.

Cependant, la non couverture au CRCP de ces dépenses aura un impact direct sur l'efficacité des dispositifs pour remédier aux éventuelles congestions qui subsisteraient à la suite de la fusion des zones.

Par exemple, les mécanismes de gestion des congestions résiduelles ne pourront fonctionner pleinement que si la juste valeur de l'ajustement des flux peut s'exprimer. Les GRT pourraient ne pas prendre le risque de payer le prix de l'ajustement si ces dépenses ne sont pas couvertes au CRCP.

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

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

En tant qu'opérateur adjacent d'infrastructures gazières, Storengy soutient et partage une partie des ambitions exprimées par GRTgaz dans son projet d'entreprise GRTgaz 2020.

En particulier, la promotion des filières d'avenir de production de gaz vert (au sens large : biométhane, H<sub>2</sub>...) ainsi que la promotion des usages performants et nouveaux du gaz naturel (filiale mobilité et industrie), constituent des missions devenues indispensables dans un contexte de transition énergétique. Elles doivent apporter des bénéfices à l'ensemble de la filière gazière et plus largement à la collectivité nationale.

Tels qu'inscrits dans le projet d'entreprise de GRTgaz, les investissements en R&D des transporteurs sont utiles et contribuent à diversifier les usages du gaz et par là-même des infrastructures gazières. Storengy est donc favorable à ces investissements en R&D, qui pourront s'accompagner d'une communication et de publication sous forme de bilan annuel rendant compte des projets menés (description, avancements, résultats).

Par ailleurs, Storengy constate la nécessité pour l'opérateur de transport de mettre en œuvre les changements rendus nécessaires par les évolutions réglementaires techniques et également le projet de conversion en gaz H de la zone de gaz B. Le cadre réglementaire doit permettre à GRTgaz, et à l'ensemble des opérateurs d'infrastructures concernés, de répondre de façon clairement identifiée à ces enjeux.

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

Pas de réponse Storengy.

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

Pas de réponse Storengy.

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

Pas de réponse de Storengy.

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

Pas de réponse de Storengy

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

Pas de réponse Storengy.

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

Pas de réponse Storengy.

**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 ?**

De manière générale, Storengy est favorable au principe d'équilibre entre les coûts supportés pour la mise à disposition d'un service et sa tarification. Cette démarche de rééquilibrage entre le réseau principal et du réseau régional est ainsi accueillie favorablement.

**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 ?**

Cette démarche d'allocation des coûts sur le terme de sortie PIR Pirineos est conforme au principe d'équilibre entre les coûts supportés pour la mise à disposition d'un service et sa tarification. Ce principe, comme indiqué dans la réponse à la question 23, est supporté par Storengy.

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

Pas de réponse Storengy.

**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 ?**

Storengy est favorable au rééquilibrage des coûts unitaires des principales routes de transit France/Espagne et France/Italie selon la méthode exposée (en €/MWh/j/an/km).

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

Pas de réponse Storengy.

**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 ?**

Storengy est favorable à cette baisse d'environ 4% des termes du réseau principal la première année du tarif ATRT6.

Pour la suite de la période, de façon générale, une évolution calée sur l'inflation pour les termes du réseau principal (PIR, PITTM...) semble pertinente.

Concernant le cas spécifique des PITS, le principe d'une évolution qui n'excède pas l'inflation prévalait pour le précédent tarif ATRT5. Storengy milite pour une reconduction a minima de ce principe pour la période ATRT6 : toute évolution des PITS ne devrait pas excéder la prise en compte de l'inflation.

Au-delà de ce principe de non-augmentation des PITS en prix réels, Storengy promeut une baisse du tarif aux PITS – cf. question 30. Les stockages apportent des bénéfices spécifiques importants au réseau en termes de coûts évités mais aussi en termes de réduction des frais d'exploitation des GRT et de sécurité d'approvisionnement. Par ailleurs, contrairement aux autres points d'entrée/sortie, le stockage n'est pas une source nette de demande ou d'approvisionnement et ses utilisateurs ont déjà payé une redevance aux points d'entrée/sortie.

Dans ces conditions, Storengy considère qu'une baisse des tarifs aux PITS serait pertinente et qu'un discount de 100% pour les PITS apparaîtrait fondé économiquement.

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

Storengy est favorable au maintien du traitement tarifaire actuel des PITTM et partage l'analyse de la CRE .

**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 ?**

Dans un contexte où les PITS de GRTgaz et de TIGF présentent des caractéristiques d'interruptibilité très différentes avec des écarts de service importants au détriment des stockages des PITS Nord- et Sud-Atlantiques, un alignement des tarifs aux PITS ne peut pas être envisagé. Les expéditeurs ne peuvent qu'attribuer une valeur fortement dégradée à une capacité interruptible et au produit de stockage qui en dépend. Une péréquation constituerait une entrave au libre jeu de la concurrence entre opérateurs de stockage.

Le coefficient 1,33 qui a été retenu par la CRE est la valeur la plus basse de la fourchette qui avait été proposée par l'étude Pöyry [1,33 ;2]. **Il ne reflète en rien le niveau d'interruption subi par les PITS Nord et Sud Atlantique** dont le dernier exemple au printemps 2016 est particulièrement préoccupant.

Storengy observe que sur l'année gazière 15/16 (année où les écarts de disponibilité entre les PITS ont été les plus faibles), le PITS Nord Atlantique en injection a un taux d'indisponibilité **trois fois supérieur** au PITS Lussagnet, et la capacité ferme souscrite sur le PITS Sud Atlantique **n'est jamais disponible en totalité au soutirage sur l'hiver** (alors que Lussagnet est totalement disponible au soutirage 100% du temps).

Au vu de la différence de service rendu sur les PITS Atlantique, **Storengy préconise l'application d'un coefficient de 2** entre les termes aux PITS Nord-Atlantique et Sud-Atlantique et les autres termes aux PITS.

Dans le futur contexte de zone unique, un rapprochement des tarifs pourra être envisagé en cas de similitude des services rendus par les opérateurs de réseaux.

**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 ?**

Storengy souhaite formuler deux commentaires /souhaits relatifs à l'évolution des termes tarifaires des GRT sur les points spécifiques d'interface avec les stockages (PITS). Le premier commentaire vise à expliciter les raisons qui justifient une baisse des tarifs aux PITS pour conduire à un terme tarifaire nul sur ces points spécifiques. Le second concerne la différenciation des tarifs infra-annuels via des multiplicateurs : concernant l'accès à des capacités de stockage allouées sur une base annuelle, cette différenciation n'est pas pertinente dans le cas des PITS.

(I) Conformément aux directives de l'ACER, les points d'entrée et de sortie des installations de stockage de gaz (PITS) doivent être tarifés en incluant une remise afin de refléter les apports des stockages (a) à la stabilité du système gazier, (b) à l'utilisation efficace du réseau, (c) à l'optimisation des investissements et (d) au bon fonctionnement des échanges transfrontaliers.

Considérant ces directives, et considérant le principe selon lequel les tarifs doivent refléter les coûts nets - ie « coûts moins bénéfices », les tarifs aux PITS devraient être bas, voir négatifs, étant donné que les stockages induisent des coûts faibles (raccordement, compression additionnelle...) et des



bénéfices considérables procurés au réseau en termes de coûts évités (réduction des investissements) mais aussi en termes de réduction des frais d'exploitation des GRT et de sécurité d'approvisionnement.

En outre, le stockage est différent des autres points d'entrée/sortie en ce qu'il n'est pas une source nette de demande ou d'approvisionnement et que ses utilisateurs ont déjà payé une redevance aux points d'entrée/sortie.

Dans ces conditions, **Storengy considère qu'un discount de 100% pour les PITS serait fondé économiquement.**

On peut mentionner à titre d'exemples que l'Espagne et le Danemark pratiquent des tarifs nuls aux PITS.

(II) Storengy souhaite que les multiplicateurs infra-annuels aux PITS soient alignés sur une valeur égale à 1. Les capacités mensuelles aux PITS doivent être ainsi facturées à 1/12<sup>ème</sup> du tarif des capacités annuelles et non 1/8<sup>ème</sup>. De même les capacités journalières aux PITS doivent être facturées 1/360<sup>ième</sup> et non 1/240<sup>ième</sup>.

De la même manière, Storengy estime que des produits trimestriels aux PITS pourraient également être proposés, à un quart du tarif des capacités annuelles.

Cette pratique d'un multiplicateur égal à 1 entre les capacités annuelles aux PITS et les capacités journalières aux PITS est dominante chez la majorité des transporteurs européens (Allemagne, UK) qui commercialisent de telles capacités.

Un expéditeur qui souscrit des capacités annuelles de stockage ne bénéficie d'aucun effet d'aubaine à réserver des capacités d'accès aux stockages mensuelles ou trimestrielles aux dépens des capacités annuelles. L'allocation des capacités annuelles est en effet réalisée automatiquement par le GRT. Au contraire, la mise à disposition de capacités mensuelles et trimestrielles à un tarif proportionnel à celui des capacités annuelles est de nature à renforcer l'attractivité des stockages, la sécurité d'approvisionnement et permettre une meilleure utilisation potentielle du PITS.

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

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

Pas de réponse de Storengy.

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

Pas de réponse de Storengy

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

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

Les efforts consentis par les GRT pour le développement (nouveaux raccordements et souscriptions nouvelles) bénéficient à l'ensemble de l'industrie gazière.  
Storengy n'est pas en mesure de se prononcer sur le plafonnement à 50% de la prise en charge par le tarif de cette remise développement.

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

Pas de réponse de Storengy

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

Storengy partage l'analyse de la CRE concernant les demandes spécifiques d'EDF et de Dunkerque LNG. L'offre existante permet déjà d'acheminer du gaz du PEG Nord vers la Belgique. Comme le souligne la CRE, cette capacité point-à-point, qui confère au PITTM Dunkerque dans cette configuration le statut d'un point virtuel d'échange de gaz, est contraire au modèle entrée-sortie.

Storengy partage l'analyse de la CRE sur le service de transport courte distance entre le PIR et le PITTM Dunkerque.

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

Pas de réponse de Storengy

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

Pas de réponse de storengy

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

Pas de réponse de Storengy

**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 ?**

Pas de réponse de Storengy

**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 ?**

Storengy note le maintien de la différence pour les tarifs journaliers au PITTm (1/365<sup>ème</sup> du prix annuel) et au PITS (1/240<sup>ème</sup> du prix annuel). Au regard des services rendus par le stockage en France pour les problématiques de flexibilité spot, cette différence de tarification ne se justifie pas. (cf. réponse à la question 30 partie II).