



GRTgaz  
BORA  
6 rue Raoul Nordling  
92277 Bois-Colombes Cedex  
  
www.grtgaz.com

**Réponse 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**

Septembre 2016

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

GRTgaz n'est pas opposé au calendrier d'évolution tarifaire envisagé par la CRE.

GRTgaz souhaite que les grands principes tarifaires liés à la création de la place de marché unique soient définis par la CRE dès la délibération tarifaire ATRT6 :

- sur quels termes tarifaires est reporté le manque à gagner de la disparition du terme liaison nord sud, et définition du calcul du flux financier TIGF => GRTgaz si une partie de ce transfert est réalisé vers des termes tarifaires de TIGF
- principe de couverture des coûts des nouveaux mécanismes permettant de gérer les configurations de flux extrêmes non couvertes par le schéma d'investissement retenu par la CRE pour fusionner les deux zones.

Le détail de la mise en œuvre de ces deux grands principes pourra être défini ultérieurement (délibération spécifique ou délibération de mise à jour tarifaire pour avril 2018).

**Question 2** Êtes-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 ?

Dans la mesure où la CRE annonce, à ce stade, être favorable à un changement de méthode pour le tarif ATRT6 permettant le recouvrement du revenu autorisé des GRT sur une année calendaire, GRTgaz est favorable au maintien du calendrier tarifaire actuel (d'avril à avril). GRTgaz réitère par ailleurs sa demande de couverture par le tarif ATRT6 du coût du décalage tarifaire cumulé sur la période 2013-2016 (ATRT5).

GRTgaz estime cependant qu'une visibilité à deux ans des règles d'évolution tarifaires aux PIR pourrait permettre de répondre aux exigences du code réseau CAM tout en permettant une plus grande souplesse, notamment dans l'optique de la convergence coût/recette sur le réseau principal et le réseau régional à l'horizon 2020.

**Question 3** Êtes-vous favorable au nouveau mécanisme d'incitation à la création de capacités aux interconnexions envisagées 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 ?

Tout d'abord, GRTgaz estime qu'en choisissant de ne pas reconduire le mécanisme de prime de 300 points de base pour les nouveaux projets, la CRE se prive de la possibilité d'avoir recours à un outil de régulation incitative qui a fait ses preuves au cours des tarifs précédents. Ce dispositif a permis de rémunérer les GRT à due proportion du risque pris (projets très lourds techniquement et administrativement, baisse du nombre de termes tarifaires permettant de mitiger les risques), tout en promouvant des projets qui ont bénéficié au marché, qui se traduit par une hausse importante des possibilités d'arbitrage et de la liquidité des places de marché pour les expéditeurs, et un alignement des prix de gros du gaz en Europe de l'ouest. GRT gaz est donc opposé à l'évolution proposée par la CRE.

Si toutefois la CRE maintenait sa volonté d'aligner les incitations de GRTgaz sur le modèle développé pour l'électricité, basé sur la récupération par l'opérateur d'une partie du gain apporté par l'ouvrage au marché, cette incitation :

- ne couvrirait pas le risque projet : s'il s'agit d'un projet important, des risques spécifiques ne sont pas couverts (dossier administratif très complexe générant des délais non maîtrisables, aléa sur les mesures de compensation, contentieux très fréquents...),
- ne couvrirait pas le risque de surinvestissement : dans le contexte spécifique de baisse de la consommation de gaz, investir pour fluidifier le marché augmente le risque de coût échoué (risque de surdimensionnement du réseau à terme),
- incite beaucoup moins que le mécanisme précédent à rechercher des subventions à l'investissement, ce qui in fine augmente le coût pour le marché,

En conséquence, GRTgaz estime que si cette logique était retenue, cela justifierait une augmentation du bêta des actifs utilisé pour calculer le CMPC de GRTgaz, et la définition d'un mécanisme d'incitation pour l'opérateur à obtenir des financements européens.

De plus :

- Le mécanisme électricité est bien plus complexe en terme de mise en œuvre. RTE s'est d'ailleurs déjà exprimé sur les faiblesses de ce mécanisme, notamment sur la révision *ex post* de la prime ; GRTgaz partage l'analyse de RTE sur le fait que la révision *ex post* du calcul du bénéfice sur lequel est adossé la prime dépend pour l'essentiel des expéditeurs, et que cette révision constitue donc une désincitation à l'investissement pour le transporteur ; ceci est d'ailleurs encore plus vrai en gaz, les bénéfices d'un investissement de fluidification sur un GRT pouvant parfois être mesuré par des souscriptions sur un autre GRT ou même par des baisses de souscriptions (fusion nord sud...).
- GRTgaz s'étonne que la CRE semble vouloir rapprocher le mécanisme gaz de la logique électricité au niveau des inconvénients sans offrir les mêmes garde-fous aux transporteurs gaz que pour RTE : la totalité des malus pour un projet de fluidification RTE ne peut pas dépasser un montant au-delà duquel la rémunération de l'investissement tombe en dessous de CMPC – 1%. GRTgaz note d'ailleurs que le projet Gazpar de GRDF, qui fait aussi l'objet d'une régulation incitative, bénéficie du même plafond de malus.
- GRTgaz souhaite que dans la délibération tarifaire ATRT6 il soit bien explicité que l'ensemble des projets permettant la fluidification du marché gaz peuvent être concernés par cette prime et pas seulement ceux qui permettent de créer de nouvelles capacités sur le réseau du transporteur concerné par l'investissement.

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

En préambule, GRTgaz estime que le mécanisme proposé par la CRE est le seul qui soit pertinent pour juger de la performance coût sur les investissements de GRTgaz. GRTgaz note d'ailleurs que l'ensemble des transporteurs gaz et électricité ont promu cette solution face à l'impossibilité de créer un modèle de coût unitaire pertinent, du fait de la variété importante des projets et de leur faible nombre chez les transporteurs, comparativement à la distribution. GRTgaz a déjà fourni de nombreux éléments d'analyse à la CRE, et répondra bien entendu à toutes les sollicitations de la CRE sur le sujet du suivi des coûts d'investissements, tout en estimant peu probable qu'une incitation basée sur des coûts unitaires puisse être pertinente, à l'exception peut-être de quelques types de chantiers présentant moins de variété mais qui représentent une faible part des investissements de GRTgaz.

GRTgaz est donc favorable à ce mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts des grands projets d'investissements réseau.

GRTgaz estime toutefois important d'adapter le dispositif au nombre de projet concernés et à leur importance. Un processus de décision trop complexifié pourrait pénaliser les projets en termes de délais et de coûts, générant un surcoût disproportionné pour le marché par rapport au gain attendu. Un travail de cadrage du processus de régulation incitative devra donc être réalisé, avec un mécanisme d'audit allégé pour les projets inférieurs à 50 M€. Enfin, GRTgaz rappelle avoir proposé un seuil minimal de 30M€ pour la régulation incitative des projets d'investissements, qui lui semble plus pertinent, et qui a d'ailleurs été retenu par la CRE pour RTE.

GRTgaz note également que les bonus et malus liés à l'incitation sur la maîtrise des coûts de GRDF sont bornés à +/- 9M€ par an, et propose donc un bornage similaire pour les transporteurs (il pourrait par exemple être défini un bornage global de la somme des bonus et malus sur 4 ans à +/- 2% des investissements concernés mis en service sur 4 ans, équivalent au bornage de 9M€/420M€ d'investissement estimé annuel concerné par la régulation incitative pour GRDF).

Enfin, le dossier tarifaire de GRTgaz n'anticipait pas la création d'un tel dispositif. La CRE ayant désormais la possibilité de refacturer ces audits, ceci va générer de nouvelles dépenses pour GRTgaz, qui doivent être couvertes par le tarif. Par conséquent,

- si le dispositif peut être suffisamment clarifié d'ici fin 2016, GRTgaz proposera un complément d'OPEX dans sa trajectoire tarifaire à couvrir,
- dans le cas contraire, GRTgaz souhaite que les coûts de ces audits soient couverts à 100% au CRCP.

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

GRTgaz considère qu'une telle extension est totalement inacceptable, car elle constituerait un précédent dangereux, consistant à modifier à posteriori la régulation. Or le marché en général et les opérateurs d'infrastructure en particulier, qui travaillent sur le long terme, ont besoin de stabilité et de visibilité sur le cadre réglementaire qui s'applique à leur business.

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

GRTgaz comprend le souhait de la CRE et n'est pas opposé à une telle évolution, pour autant que des exclusions soient prévues pour certains projets SI très incertains.

Cependant, GRTgaz rappelle que la couverture des charges de capital à 100% au CRCP garantit à l'investisseur la juste rémunération de son investissement au taux de base et cette régulation incitative est un écart à ce principe. De plus, les projets informatiques et immobiliers sont des projets à forte variabilité.

GRTgaz insiste sur le fait que le législateur, la CRE et le marché sont très demandeurs d'évolutions très consommatrices d'investissements SI pour les transporteurs. Il existe donc un risque que de nouvelles demandes externes représentant des volumes significatifs d'investissements SI apparaissent, et nécessitent d'adapter le cadre réglementaire, par exemple au moyen de délibération ad hoc.

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

Oui.

**Question 8** Êtes-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 ?

Sans opinion.

**Question 9** Êtes-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 ?

GRTgaz est 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.

Cependant, la plage 3h-6h laissée à la disposition des GRT ne sera pas suffisante pour permettre d'effectuer les maintenances sur le système d'information de GRTgaz. Une telle restriction fait porter un risque majeur sur la sécurité et la disponibilité du SI et des données. Aussi GRTgaz proposera à la CRE une alternative d'ici fin septembre pour permettre une maintenance correcte de son SI.

**Question 10** Êtes-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 ?

Oui.

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

GRTgaz est favorable aux propositions de la CRE.

GRTgaz souhaite que la CRE étudie la possibilité de mettre à jour annuellement le montant prévisionnel de certains des nouveaux postes couverts au CRCP (sur le modèle des OPEX énergie).

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

GRTgaz n'est pas opposé aux évolutions proposées par la CRE.

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

Concernant les coûts des dispositifs de couverture des situations extrêmes de flux non couverts par le schéma d'investissement validé par la CRE pour la création du marché unique :

- GRTgaz rappelle que l'auditeur commandité par la CRE (et la CRE elle-même) avait acté que le schéma d'investissement ne couvrirait pas l'ensemble des schémas de flux possibles en zone unique, et avait chiffré le coût potentiel de ces mesures à 25M€/an.
- GRTgaz comprend que la CRE souhaite que la concertation gaz permette de clarifier les mécanismes les plus à même de répondre à cette problématique avant de déterminer quelles modalités de couverture des coûts de ces dispositifs sont les plus adaptées<sup>1</sup>.
- GRTgaz s'est d'ailleurs engagé, avec TIGF, dans une dynamique d'échanges avec le marché qui s'est traduit par la création d'un sous-groupe dédié de la Concertation Gaz et à la réalisation d'un simulateur afin de permettre le lancement d'une consultation publique précise à l'été 2017.
- GRTgaz regrette toutefois que la formulation retenue dans la concertation publique<sup>2</sup> puisse laisser imaginer à certains expéditeurs que ces coûts pourraient ne pas être couverts. GRTgaz demande donc que la CRE affirme le principe de la couverture des coûts réels de ces futurs dispositifs dès la délibération ATRT6, les modalités de prise en charge pouvant être précisées ultérieurement.
- GRTgaz note d'ailleurs que la CRE envisage de couvrir à 100% au CRCP les coûts de congestions pour RTE lors du TURPE 5, alors que ceux-ci sont d'ampleur bien moindre (6M€/an), surtout si on les rapporte aux OPEX de RTE, et affichent une bonne stabilité avec une tendance à la décroissance, ce qui laisse penser que cette activité est mature et bien maîtrisée par l'opérateur, alors qu'il s'agira d'une activité nouvelle pour GRTgaz.

GRTgaz regrette que la CRE n'envisage pas de couvrir les coûts d'un éventuel plan d'action complémentaire pour réduire l'impact des travaux sur la disponibilité des capacités offertes. Ceci fait porter le risque que GRTgaz ne mette pas en œuvre certaines pistes d'actions dont le coût est potentiellement significatif mais qui pourraient apporter des améliorations que le marché pourrait trouver pertinent de financer.

**Question 14** Êtes-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 ?

Oui.

---

<sup>1</sup> Pour mémoire, GRTgaz estime que la forte variabilité prévisible de ces mécanismes, ainsi que leur coût potentiellement très élevé dans certaines configurations de flux rares, justifie la création d'un compte de régularisation à recouvrement rapide, sur le modèle du compte de régularisation de l'équilibrage

<sup>2</sup> Ainsi que le choix retenu d'intégrer cet item dans le paragraphe « postes non couverts au CRCP » alors que la proposition tarifaire de GRTgaz n'intègre aucun coût pour ces futurs dispositifs

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

Le projet GRTgaz 2020 répond à deux nécessités :

- S'adapter à de nouvelles obligations : renforcement de la sûreté des installations dans un nouveau contexte sécuritaire préoccupant, nouvelles obligations techniques, fin progressive du gaz B, désimbrication de la R&D de GRTgaz de l'EVI demandée par la CRE...
- Préparer l'avenir du gaz pour lui assurer une place dans le mix énergétique du futur : promotion de la mobilité gaz, des gaz verts, des usages dans l'industrie, réduction de l'empreinte carbone du transport de gaz, smart grid...

Les priorités définies dans le projet « GRTgaz 2020 », conformément aux missions qui sont confiées au transporteur dans le cadre de son contrat de service public, répondent aux enjeux de la transition énergétique et sont essentielles à la soutenabilité du tarif de transport sur le long terme. Un arbitrage important sur ce projet, comme envisagé par l'auditeur, ne serait qu'un gain de court terme qui se paierait à long terme sur la compétitivité de l'industrie et le pouvoir d'achat des ménages.

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

GRTgaz est favorable au programme de R&I de TIGF.

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

La fourchette de valeur d'un CMCP comprise entre 4.75% et 5.50% est motivée par la CRE pour l'essentiel par un ajustement du Béta et la baisse des taux d'intérêt sans détailler les paramètres retenus.

Concernant le Béta, GRTgaz considère au contraire que les risques liés à son activité n'ont pas changé de manière significative voire se sont plutôt accrus par rapport à la période tarifaire précédente. Il est rappelé que l'étude menée par le consultant à la demande de la CRE n'a pas intégré les risques spécifiques dans son étude qui s'est limitée au calcul d'un CMPC d'un portefeuille d'actifs (MEDAF) et non pas à un taux de rémunération d'activité.

Par ailleurs, la fourchette visée par le consultant n'intègre pas de différentiel de risque avec l'activité de Distribution ce que nous contestons et avons détaillé dans le cadre de notre demande tarifaire.

Concernant les taux d'intérêt, GRTgaz rappelle que la baisse constatée sur les marchés depuis le précédent tarif ne bénéficie aux opérateurs que sur le coût marginal de la dette. En conséquence, il convient de tenir compte de l'historique de la dette contractée à des conditions de marché dans le taux de rémunération (pas de refinancement intégral de la dette).

Enfin, GRTgaz rappelle d'une part que les taux d'inflation observés ces 3 derniers exercices se sont inscrits à la baisse dans une fourchette comprise entre 0,5% et 0,2%, dernière valeur connue et retenue pour l'actualisation de la BAR 2016, et d'autre part que les inflations observées se sont systématiquement avérées inférieures aux prévisions (illustration l'écart entre les projets de loi de finances et l'inflation réelle). Les projections d'inflation doivent dès lors s'ancrer sur ces dernières valeurs connues.

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

A ce stade, GRTgaz ne se prononce pas sur les éventuels ajustements envisagés par la CRE sur sa proposition de trajectoire d'investissement, faute de vue d'ensemble. GRTgaz alerte néanmoins la CRE sur la nécessité de tenir compte de l'ensemble des facettes des projets d'investissements proposés par GRTgaz (investissements, mais aussi recettes éventuelles en OPEX ou en CA ATRT).

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

GRTgaz a procédé dans sa mise à jour du dossier tarifaire de juin à un ajustement de ses charges d'énergie de 73M€ sur 4 ans, suite à la mise à jour des prix d'achat constatés pour 2016 et anticipés pour 2017-2020. Les ajustements complémentaires proposés par la CRE (40M€) semblent surévalués, en deçà des quantités réalisées constatées (surtout en électricité) et avec une projection de prix du gaz et de l'électricité très optimiste à moyen - long terme.

Il semble enfin qu'une partie des externalités du projet GRTgaz 2020 sur la baisse des OPEX énergie ait été prise en compte, et ce alors que l'auditeur commandité par la CRE a proposé de ne pas financer les actions qui les génèrent.

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

GRTgaz confirme sa demande tarifaire correspondant à la fourchette haute, modulo les correctifs apportés dans son dossier de juin (essentiellement 73M€ d'économie sur les OPEX énergie sur 4 ans). La fourchette basse retenue par la CRE réduirait de 85M€/an la trajectoire envisagée par GRTgaz, n'intégrant ainsi que partiellement des postes de dépenses en grande partie subis par le transporteur. Ces arbitrages nous paraissent excessifs et ont pourtant été contestés de manière argumentée lors de la phase contradictoire avec l'auditeur puis de l'audition auprès du régulateur, notamment sur le périmètre « historique » où GRTgaz intégrait déjà un effort de productivité soutenu :

- baisse envisagée de 10M€/an des recettes exceptionnelles liées aux déviations et travaux de raccordement, et ce malgré la fin du « plan de relance » gouvernemental initié en 2008 ;
- réduction de 3M€/an du système d'information en dépit des besoins croissants liés à la digitalisation de l'entreprise, à l'augmentation des flux d'information et à l'exploitation des data ;
- chute irréaliste des effectifs de la Direction de l'Ingénierie, et ce malgré la très forte baisse anticipée et réalisée sur ATRT5 en prévision de la fin des grands programmes de travaux de fluidification du réseau ;
- réduction de 3M€/an des moyens d'exploitation et de maintenance industrielle, en dépit d'un niveau élevé de mises en services d'ouvrages en fin de période ATRT5 et en ATRT6 ;

Mais le régulateur propose également de réduire les charges liées au projet GRTgaz 2020, en diminuant ou supprimant complètement certains items demandés : campagne « image du gaz », conversions fuel gaz, appui direct à la recherche et l'innovation sur les gaz verts, réduction des fuites et des mises à l'évent, isolation thermique, production d'électricité renouvelable à partir de la récupération de l'énergie de détente... Autant de sujets qui s'inscrivent pourtant dans le cadre de la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), des exigences d'indépendance du transporteur par rapport à l'EVI ou des évolutions du marché (fusion des zones, équilibre cible) et qui sont clairement bénéfiques tant pour le marché que pour l'environnement. Pour certains projets proposés tels que ceux liés au développement du gaz naturel, et qu'aucun autre acteur existant que GRTgaz ne serait

susceptible de le prendre à sa charge, le renoncement demandé par la CRE met même directement en risque l'atteinte des objectifs de la LTECV.

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

Oui.

**Question 22** Êtes-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 ?

GRTgaz est favorable au rééquilibrage progressif entre les coûts et les recettes sur le réseau principal et le réseau régional dans la mesure où le décalage est faible et l'impact tarifaire limité.

GRTgaz rappelle toutefois qu'à l'horizon ATRT7, certains contrats long terme sur le réseau principal prendront fin, ce qui pourrait, à l'inverse d'ATRT6, générer une hausse de tarif plus forte sur le réseau principal que sur le réseau régional pour maintenir l'équilibre coûts  $\Leftrightarrow$  recettes sur le réseau principal et le réseau régional. Il pourrait donc être pertinent de ne pas viser l'exact équilibre à l'horizon 2020.

**Question 23** Êtes-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 hausse semble logique à GRTgaz dans une optique du maintien du coût du transit ; GRTgaz y est donc favorable sous réserve qu'une part du revenu perçu à Pirinéos revienne à GRTgaz, afin que la prestation de transit, actuellement perçue à 30 % par GRTgaz<sup>3</sup> et qui sera à partir de novembre 2018 uniquement perçue à Pirinéos permette de couvrir les coûts associés pour GRTgaz (cf question 26).

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

Comme la CRE l'a précisé dans sa consultation publique, les analyses ont été menées conjointement avec GRTgaz et TIGF pour s'assurer du respect par les tarifs ATRT des principes énoncés par le projet de Code de réseau Tarif. GRTgaz partage la proposition de la CRE de maintenir l'équilibre actuel, les analyses démontrant que cet équilibre assure qu'il n'y a pas de subvention croisée entre le transit et le transport domestique.

**Question 25** Êtes-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 ?

GRTgaz n'est pas opposé à ce rééquilibrage, sous réserve que l'ajustement qui en découle soit équitablement réparti entre les deux GRT.

---

<sup>3</sup> Transit hors entrée France ; 30% = prix liaison nord vers sud / (prix liaison nord vers sud + prix sortie Pirinéos) en 2016



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

GRTgaz estime que ce reversement est un impératif pour respecter le principe de couverture des coûts des GRT (cf question 23). Pour que ce reversement soit sécurisé pour les deux opérateurs, la CRE devra en définir le mode de calcul, la régulation associée et ses modalités générales de perception par une délibération à valeur réglementaire prise sur le fondement de l'article L.134-2 du code de l'énergie.

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

Suite à l'évolution initiale en année 1, GRTgaz préférerait une évolution connue sur les 2 années suivantes chaque année, ce qui permettrait de répondre au code CAM (alors qu'une référence à l'inflation, par nature inconnue, ne permet pas d'y répondre), et calculée de manière à avoir un équilibre coût ⇔ recette sur le réseau principal et le réseau régional pour répondre au code réseau tarif à l'horizon 2020 ou un peu au-delà (cf question 22).

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

GRTgaz est favorable à la stabilité du cadre tarifaire quand cela est possible, et donc au maintien du traitement tarifaire actuel des PITTM.

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

GRTgaz n'est pas opposé à une tarification des PITS relativement au service de transport effectivement rendu. Néanmoins, GRTgaz souhaite avertir sur le fait qu'une tarification des PITS basée sur des performances historiques ne saurait préjuger de l'utilisation future du réseau et donc de ses performances futures aux PITS (elles-mêmes dépendantes de l'utilisation des autres points contractuels). Ainsi le risque serait que cette tarification soit perçue par la communauté des shippers comme un engagement sur les performances futures, ce pourquoi le réseau n'a pas été dimensionné (notamment au-delà des performances climatiques).

**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 ?

GRTgaz n'a pas d'autres commentaires sur ce sujet.

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

GRTgaz est favorable à l'instauration d'un NTR maximal de 8 en France. Cette limite constitue le niveau maximum permettant de favoriser le raccordement de nouveaux clients et de limiter le risque de pertes de clients déjà raccordés au profit d'autres énergies. Cette mesure confortera ainsi l'intérêt économique des raccordements réseaux et en pérennisera l'utilisation, avec un effet positif sur le tarif à terme.

Elle participera donc à la création d'une dynamique positive pour le transport de gaz naturel (avec le projet GRTgaz 2020, cf question 15 et la remise développement, cf question 35)

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

GRTgaz n'a pas de remarque sur ce sujet mais demande à ce que l'impact prévu des mécanismes mentionnés au paragraphe 5.3.2.2 de la présente consultation soit réévalué chaque année pour prise en compte dans le tarif, au même titre que les souscriptions et les OPEX énergie.

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

Oui.

**Question 34** Êtes-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 ?

Oui.

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

GRTgaz ne partage pas l'analyse de la CRE qui plafonne à 50% les conditions de mise en œuvre d'une remise raccordement.

GRTgaz propose, après analyse approfondie de son potentiel client, que cette remise soit bornée à 90% de prise en charge dans une limite de 2M€ par opération ; GRTgaz estime que ce paramétrage renforcerait de manière significative l'impact de la mesure tout en la sécurisant :

- la mesure s'avèrerait efficace pour davantage de prospects et minimiserait de manière sensible le prix du raccordement sur les petits / moyens projets (là où il constitue une vraie barrière à l'entrée), maximisant fortement la probabilité qu'ils se concrétisent et rendant les décisions moins dépendantes des variations du spread fuel/gaz ;
- les risques en seraient limités puisque le montant de la remise serait borné sur les projets de raccordements d'un montant très élevé.

GRTgaz estime en complément que sur la question des raccordements des consommateurs, il convient de rapprocher le transport gaz de la logique de rentabilité économique réalisée en distribution, avec la possibilité d'avoir un coût de raccordement très faible tant que le projet reste économiquement pertinent (c'est-à-dire qu'il contribue à faire baisser le tarif des clients existants) plutôt que de la logique électricité, très différente puisque liée à l'obligation de desserte qui n'existe pas en gaz.

GRTgaz propose également une adaptation des modalités de calcul pour le raccordement des stations GNC au réseau de transport afin de répondre aux enjeux et spécificités de la filière (filière en démarrage, dont le développement souhaité par les pouvoirs publics nécessite le déploiement d'une infrastructure d'avitaillement tel que précisé dans la directive européenne 2014/94 dite AFI). La montée en charge progressive des souscriptions des stations dans le cadre de l'émergence de ce marché justifie en effet de prendre en compte 15 ans de recette acheminement au lieu de 10.

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

GRTgaz poursuit:

- ses études pour la création d'un PIV France-Belgique à l'horizon de fin 2017,
- son évaluation de l'opportunité de créer des capacités fermes de France vers Allemagne.

Elle continue par ailleurs ses travaux pour améliorer la flexibilité de son offre amont, dans l'intérêt de l'attractivité du marché français du gaz. En effet :

- La substitution et la vente de capacité unbundlée permettent aux clients de résoudre leurs problèmes de mismatch lié au bundling obligatoire ; ils peuvent ainsi maximiser l'utilisation de leurs capacités unbundlées déjà réservées, sans acheter de capacité en doublon ;  
GRTgaz précise être en mesure de mettre en œuvre l'offre de substitution dès la fin de l'année 2016 sous réserve des processus de consultation et délibération de la CRE.
- Twincapa permet d'augmenter les possibilités d'arbitrage des clients entre différentes sources d'approvisionnement, et donc de rendre le prix du gaz plus compétitif en France. Des précisions sur cette offre seront apportées lors d'une prochaine consultation.

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

GRTgaz est opposé à la demande d'EDF et de Dunkerque LNG sur la création d'un rebours PEG vers PITTM de Dunkerque dans une optique de création de flux PEG nord vers Belgique via le PITTM de Dunkerque. En effet, l'offre de GRTgaz permet d'ores et déjà de réaliser le mouvement PEG nord vers Belgique (PIR Alveringem). De plus, cela générerait une distorsion du marché, ce nouveau service n'étant en pratique disponible actuellement qu'au profit d'un seul expéditeur.

GRTgaz est également opposé à la création d'un service de transport à courte distance entre le PIR et le PITTM Dunkerque. La création du terminal méthanier de Dunkerque a nécessité des investissements sur le cœur de réseau. Le PIR et le PITTM fonctionneront donc de manière indépendante, les capacités d'entrée associées n'ont en aucun cas été mutualisées.

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

GRTgaz partage l'analyse de la CRE.

La quasi-totalité des capacités fermes et interruptibles proposées en long terme a été souscrite jusqu'en octobre 2021 et une progression de leur utilisation a été observée entre 2014 et 2015.

GRTgaz ne souhaite donc pas l'arrêt du restituable qui permet à un expéditeur tiers d'accéder à de la capacité, mais propose d'étudier la possibilité de son arrêt lorsque le PIR Dunkerque ne présentera plus de congestion contractuelle.

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

Oui.

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

Oui.

**Question 41** Êtes-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 ?

Aux terminaux méthaniers d'Elengy et Fosmax, les capacités d'entrée sur le réseau GRTgaz sont allouées aux expéditeurs par un mécanisme d'allocation administrée, liée directement aux souscriptions de gazéification auprès des terminaux. GRTgaz reste favorable à l'application de ce fonctionnement.

Néanmoins, le calendrier effectif d'arrivées des cargaisons GNL et les impératifs de gestion des stocks par l'opérateur de terminal méthanier peuvent conduire sur certaines périodes à des émissions qui excèdent ces capacités. Durant ces périodes, jusqu'ici l'expéditeur se voit allouer des compléments journaliers de capacité d'entrée sur le réseau de Transport.

La proposition de GRTgaz, faite en concertation GNL du 20 juin 2016 vise à un aménagement possible pour les expéditeurs du mécanisme d'allocation automatique des capacités annuelles de transport, pour apporter la souplesse nécessaire pour les expéditeurs. Pour chaque expéditeur, il est attribué automatiquement un bandeau annuel de capacités d'entrée sur le réseau Transport correspondant au volume de regazéification souscrit auprès de l'opérateur de terminal méthanier Elengy ou Fosmax. Toutefois, les expéditeurs qui le souhaitent auront la possibilité de moduler, en coordination avec l'opérateur de Terminaux Méthaniers, ce bandeau annuel de capacités d'entrée sur le réseau Transport sous réserve (1) d'un préavis de 7 jours et (2) pour une durée minimale de 10 jours consécutifs.

Comme demandé par la CRE, GRTgaz va travailler à un aménagement de cette proposition d'ici au 30 septembre prochain.

**Question 42** Êtes-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 ?

GRTgaz n'est pas favorable à cette logique, qui enlève tout intérêt aux souscriptions de long terme et à une bonne prévision de la part des expéditeurs.