

Consultation publique de la CRE relative aux prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz de GRTgaz et TIGF

Réponse de Dunkerque LNG

PREAMBULE

Dunkerque LNG remercie la Commission de Régulation de l'Energie de lui donner l'opportunité de s'exprimer sur les prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz de GRTgaz et TIGF.

Dunkerque LNG souhaite apporter sa contribution sur quelques points abordés, n'ayant pas vocation, en tant que gestionnaire d'infrastructures, à s'exprimer sur l'ensemble des sujets traités dans le cadre de cette consultation. Dunkerque LNG en tant que nouvel opérateur d'une infrastructure d'importation GNL, en compétition directe avec d'autres places de marché européennes pour attirer du GNL estime qu'il est nécessaire d'enclencher un dynamique de baisse du tarif aux PITM pour favoriser l'importation sur le marché français de volume de GNL et renforcer la compétitivité des terminaux français par rapport aux terminaux méthaniers des pays voisins. DUNKERQUE LNG estime également indispensable de préserver l'attractivité du marché français et d'améliorer sa liquidité en évitant à tout prix toute hausse des termes d'entrées sur le réseau principal.

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 ?

DUNKERQUE LNG est favorable au calendrier d'évolution tarifaire lors de la création de place de marché unique tel qu'envisagé par la CRE. Pour des raisons de simplicité, DUNKERQUE LNG privilégie une évolution unique du tarif au moment de la création de la zone unique.

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

Dans sa réponse à la précédente consultation de la CRE sur l'ATRT6, DUNKERQUE LNG s'était déclaré favorable à la péréquation des tarifs de GRTgaz et de TIGF eu égard la prochaine fusion des zones. De manière générale cette mesure va dans le sens de la simplification et apporte une meilleure lisibilité pour de nouveaux expéditeurs sur le marché français.

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 ?

Comme évoqué dans sa réponse à la précédente consultation sur l'ATRT6, DUNKERQUE LNG est favorable à un rééquilibrage des coûts et des recettes entre le réseau principal et le réseau régional des GRT qui permettrait davantage de transparence sur la répartition des coûts. Dans la consultation précédente, le léger allègement du

recouvrement des coûts supportés par le réseau principal est cohérent avec l'objectif de préservation de l'attractivité du marché français.

Par ailleurs, DUNKERQUE LNG propose que ce rééquilibrage se fasse au bénéfice des tarifs des PITTM sur le réseau principal. Comme évoqué dans sa réponse à la précédente consultation sur l'ARTR6, Dunkerque LNG estime qu'il est nécessaire d'enclencher un dynamique de baisse du tarif aux PITTM pour favoriser l'importation sur le marché français de volume de GNL et renforcer la compétitivité des terminaux français par rapport aux terminaux méthaniers des pays voisins. La référence devrait être un alignement progressif sur les tarifs aux PITTM de Zeebrugge et Rotterdam.

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 ?

Conformément à sa position exprimée dans la dernière consultation sur l'ATRT6, DUNKERQUE LNG est favorable à la hausse du terme de sortie PIR Pirineos au moment de la création de la place de marché unique et de disparition du terme à la liaison Nord-Sud.

A ce titre, DUNKERQUE LNG souhaite que le manque à gagner consécutif à la suppression du terme de liaison Nord-Sud soit intégralement compensé par la hausse du terme de sortie PIR Pirineos comme cela était envisagé dans la première consultation sur l'ATRT6. En effet, Dunkerque LNG estime qu'une telle imputation permettra avant tout de préserver l'attractivité du marché français du gaz qui est soumis à une forte concurrence internationale : une modération tarifaire à l'entrée sur le réseau principal contribuera à attirer les flux de gaz vers les infrastructures françaises plutôt que vers leurs concurrentes notamment en Europe du Nord-Ouest.

DUNKERQUE LNG est opposée à la proposition de la CRE d'un report partiel du manque à gagner susmentionné dans l'unique but de réaligner à la baisse le coût unitaire du transit vers l'Espagne sur celui de l'Italie.

- Tout d'abord, DUNKERQUE LNG considère qu'aucun élément présenté dans la consultation ne permet de justifier que les tarifs unitaires de transit soient strictement égaux. Contrairement à ce qu'écrit la CRE, le report de l'intégralité du terme de la liaison NS ne créera pas de différence supplémentaire entre les coûts unitaires des deux routes : ce report ne ferait que maintenir cette différence dans des proportions qui ne sont pas contraires au code Tarif.
- Par ailleurs, au vu des chiffres présentés dans la consultation, baisser le coût unitaire du transit vers l'Espagne risquerait d'entraîner une subvention par les consommateurs domestiques du transit vers l'Espagne.
- Enfin, DUNKERQUE LNG estime que si la logique d'égalisation des coûts de transit devait prévaloir, alors celle-ci devrait être aussi appliquée au transit de la France vers la Belgique, ce qui conduirait à une forte baisse du terme de sortie au PIR Alveringem.

En outre, DUNKERQUE LNG regrette que la répartition de la hausse des autres termes tarifaires pour compenser le manque à gagner restant ne soit pas précisée par la CRE dans le cadre de la présente consultation. DUNKERQUE LNG souligne que la décision de la CRE ne devrait pas conduire à un renchérissement des coûts d'entrée sur le réseau principal.

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

DUNKERQUE LNG est favorable au maintien de l'équilibre actuel entre les tarifs unitaires pour le transit et le transport domestique. Ainsi, DUNKERQUE LNG souhaite que les tarifs unitaires actuels du transit vers l'Espagne et l'Italie soient maintenus, impliquant un report intégral du manque à gagner de la suppression du terme Nord-Sud à la fusion vers le terme de sortie PIR Pirineos.

DUNKERQUE LNG souligne que la fourchette donnée par la CRE concernant le transport domestique ne permet pas d'apprécier l'équilibre entre le transit et la consommation domestique. En prenant un tarif unitaire du transit à 0,70€/MWh/j/an/km, le tarif unitaire domestique devrait être inférieur à 0,77€/MWh/j/an/km pour respecter le critère de 10% indiqué dans le code tarifs, ce qui est loin de la médiane de l'intervalle donné. DUNKERQUE LNG aurait donc souhaité disposer d'une moyenne pondérée du tarif unitaire des consommations domestiques au lieu d'une fourchette afin de mieux apprécier l'équilibre entre les tarifs unitaires pour le transit, d'une part, et le transport domestique d'autre part.

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 ?

Comme indiqué dans ses réponses aux questions 23 et 24, DUNKERQUE LNG n'est pas favorable à un rééquilibrage à la baisse des coûts unitaires des deux principales routes de transit qui évite de reporter intégralement la suppression du terme Nord-Sud sur le terme de sortie au PIR Pirineos. Comme évoqué précédemment (i) aucun élément dans la présente consultation ne permet de justifier l'égénéralisation des coûts unitaires, ii) la répartition du manque à gagner ne devrait pas conduire à un subventionnement du transit vers l'Espagne par les consommateurs domestiques ni à une hausse des tarifs des points d'entrée devrait également être appliqué au transit vers la Belgique.

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 ?

DUNKERQUE LNG est favorable à une baisse des termes du réseau principal la première année du tarif ATRT6 suivie par une évolution à l'inflation. En outre, comme exprimé dans sa réponse à la question 22, DUNKERQUE LNG souhaite un rééquilibrage immédiat et non progressif entre les coûts et les recettes sur le réseau principal et le réseau régional.

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

DUNKERQUE LNG constate que le niveau tarifaire au PITTM est dissuasif vis à vis de ses prospects et difficilement compréhensible en comparaison des terminaux voisins (Zeebrugge, Rotterdam). DUNKERQUE LNG considère qu'une baisse des termes tarifaires aux PITTM est nécessaire afin de rendre les terminaux français plus attractifs. Dunkerque LNG estime qu'il est nécessaire d'enclencher un dynamique de baisse du tarif aux PITTM pour favoriser l'importation sur le marché français de volume de GNL et renforcer la compétitivité des terminaux français par rapport aux terminaux méthaniers des pays voisins. La référence devrait être un alignement progressif sur les tarifs aux PITTM de Zeebrugge et Rotterdam.

Dunkerque LNG estime que cette baisse aux PITTM doit permettre d'améliorer la liquidité et à la convergence des prix entre les places de marché et par conséquent bénéficier au client final.

Comme évoqué en question 22, DUNKERQUE LNG considère que le rééquilibrage des recettes issues des réseaux principal et régional devrait se faire au bénéfice des tarifs des PITTM.

A ce titre, DUNKERQUE LNG note que la dernière version du projet de code de réseau Tarifs envisage d'introduire la possibilité d'un rabais tarifaire pour les capacités « augmentant la sécurité d'approvisionnement » (article 9-2). Si, par nature, la plupart des capacités d'entrée améliorent la sécurité d'approvisionnement, DUNKERQUE LNG considère néanmoins qu'un tel rabais devrait s'appliquer *de facto* aux infrastructures exemptées conformément aux dispositions de l'article 22 de la Directive européenne 2003/55/EC. En effet, ces infrastructures répondent à l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement, cette dernière étant un critère à remplir pour obtenir une exemption. Ainsi, DUNKERQUE LNG estime que les capacités d'entrée au PITTM de Dunkerque seraient éligibles à un rabais tarifaire si cette disposition est bien maintenue dans la version finale du code de réseau Tarifs.

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 ?

Pour plus de transparence et de lisibilité, DUNKERQUE LNG aurait souhaité que la CRE intègre une grille tarifaire au 1^{er} avril 2017 en valeur absolue comme cela avait été fait dans la deuxième consultation de la CRE sur l'ATRT5 en septembre 2012.

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

DUNKERQUE LNG regrette l'avis défavorable de la CRE concernant les demandes qui ont été formulées à ce stade de l'instruction. Un service de transport interruptible rebours entre le PEGN et le PITTM Dunkerque aurait pu permettre à l'ensemble des utilisateurs du terminal de Dunkerque ayant réservé de la capacité de sortie vers la Belgique (Zeebrugge et ZTP) via Alveringem d'utiliser aussi cette capacité pour exporter du gaz vers la Belgique depuis le PEG Nord. La création d'un tel service concourrait selon DUNKERQUE LNG au développement de la liquidité et à la convergence des prix entre les places de marché et par conséquent à l'attractivité du marché français.

En outre, DUNKERQUE LNG prend bonne note de la mise à jour du tarif (43,60 €/MWh/j/an au 1^{er} avril 2017) facturé par GRTgaz à Fluxys pour le transport de gaz du terminal vers la Belgique en tenant compte des coûts à terminaison.

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

Dunkerque LNG est favorable à la création de produits de N jours consécutifs avec un minimum de 10 jours au PITTM. DKLNG a eu l'occasion d'échanger avec la CRE sur la nécessaire adaptation des produits de capacités

d'entrée sur le réseau de GRTgaz depuis le terminal afin de prendre en compte la flexibilité en émission octroyée aux clients du terminal. Les terminaux sont considérés comme des options par les expéditeurs/producteurs au regard de la flexibilité des services proposés et de leurs niveaux tarifaires. Ces deux points sont étudiés sur l'infrastructure en elle-même ainsi que sur l'aval et notamment sur les produits proposés par les réseaux de transport.

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

DUNKERQUE LNG est favorable aux cessions de capacités au PITTM DKLNG.

DUNKERQUE LNG a eu l'occasion d'échanger avec GRTgaz sur la nécessité d'adapter ses produits afin de refléter la flexibilité d'émission octroyée aux clients du terminal.

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 ?

DUNKERQUE LNG n'y est pas opposée à cette mesure mais souhaiterait s'assurer du caractère non discriminatoire de cette mesure.

Par ailleurs, Dunkerque LNG prend bonne note de la proposition de la CRE selon laquelle tout expéditeur puisse réserver de la capacité aux PITTM de manière volontaire et se félicite que des échanges puissent désormais avoir lieu à la bride du terminal. De manière générale, Dunkerque LNG est favorable à toute proposition visant à favoriser les possibilités d'échange entre expéditeurs.

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

DUNKERQUE LNG n'est pas favorable à ce que les dépassements de capacité soient facturés au prix de 1/365ème du prix de la souscription annuelle.