

## **Objet : 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**

**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 ?

TIGF est favorable à une évolution spécifique du niveau des termes tarifaires à la date de la création de la zone de marché unique.

**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 ?

TIGF est favorable au maintien du calendrier de l'ATRT5 prévoyant une **évolution du tarif de transport au 1<sup>er</sup> avril de chaque année**.

TIGF se prononce également en faveur de la **publication d'une trajectoire d'évolution des termes tarifaires aux PIR sur l'ensemble de la période tarifaire** afin de donner de la visibilité aux acteurs de marché.

**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 ?

**TIGF est favorable au maintien de mécanismes d'incitation** applicables, au cas par cas, à certains projets d'investissements.

En effet certaines situations liées au marché ou à la sécurité d'approvisionnement à l'échelle européenne, aujourd'hui non prévisibles, pourraient nécessiter à l'avenir de nouveaux investissements.

TIGF considère cependant que la régulation actuelle est satisfaisante, donnant d'ores et déjà entière latitude à la CRE d'attribuer la prime de 300 points de base au cas par cas, comme ce fut le cas pour le projet Gascogne-Midi.

En revanche, **TIGF est défavorable au fait que les incitations financières**, qui entrent dans les critères de décision des investissements des GRT **puissent être révisées ex-post**. Ce type de mécanisme constitue un changement de régulation à posteriori, en totale opposition avec le besoin de visibilité des opérateurs opérant des actifs industriels sur le long terme et s'engageant sur des projets structurants et financièrement élevés. Modifier ex-post leurs conditions de décision, ferait peser un risque régulateur qui devrait alors être considéré dans la définition du CMPC Transport.

De plus il paraît contradictoire d'adosser une prime ex post aux niveaux des souscriptions alors même qu'il est reconnu que dans le cadre de la mise en œuvre du code de réseau CAM, les GRT ont perdu leurs leviers pour les optimiser, comme la CRE l'exprime dans le paragraphe 3.4.2 de la consultation : « *l'entrée en application obligatoire du code de réseau CAM au 1er novembre 2015 et la commercialisation de l'ensemble des capacités aux points d'interconnexion aux enchères sur la plateforme PRISMA [...] restreignent fortement la marge de manœuvre des GRT sur ce poste* »

Par ailleurs, TIGF rappelle avoir demandé que les investissements lancés durant la période ATRT5 **conservernt le taux de rémunération dans lequel ils ont été décidés** (non rétroactivité du taux de rémunération), afin que leur business plan reste valide à leur lancement

Enfin, TIGF souligne que les projets d'investissement pourraient avoir d'autres finalités que la création de nouvelles capacités, et avoir par exemple vocation à développer les usages du gaz, en cohérence avec les objectifs définis par le ministère de l'environnement dans la PPE : GNC, bio-GNC, injection de bio-méthane dans les réseaux, etc.

TIGF estime également qu'un mécanisme de régulation incitative favorisant de nouveaux raccordements serait une innovation opportune.

**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 ?

TIGF s'est prononcé en faveur d'un contrôle de **l'efficacité des dépenses** engagées par les opérateurs par l'intermédiaire d'audits.

TIGF est par conséquent favorable aux orientations de la CRE, mais considère que le seuil doit encore être évalué car il pourrait conduire à une multiplication des audits sur la période ATRT6 sans générer les bénéfices attendus.

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

En cohérence avec sa réponse à la question 3, TIGF demande

- que les projets pour lesquels une régulation incitative a déjà été définie conservent le mécanisme d'origine
- la non rétroactivité des nouvelles mesures sur les projets décidés en cours d'ATRT5.

TIGF considère en effet qu'un projet décidé dans un contexte réglementaire donné doit se voir appliquer cette réglementation.

Une telle démarche validerait le principe d'audit intermédiaire en cours de projet et conduirait inéluctablement à multiplier le nombre d'audits pour un bénéfice attendu discutable.

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

Tout d'abord, TIGF maintient son opposition à considérer les systèmes d'information comme des actifs hors réseau. En effet, la gestion des systèmes d'information est une activité inhérente à l'exploitation du réseau : certains outils informatiques servent à piloter et surveiller le réseau, d'autres à produire les informations opérationnelles demandées par le marché ou d'autres encore à fournir aux utilisateurs et administrations les services et fonctionnalités dont ils ont besoin. De plus, dans le cadre de la **création du marché gazier européen**, leur périmètre continue d'évoluer à un rythme soutenu pour développer par exemple l'activité de fourniture d'information (données de comptage, équilibrage, transparence, REMIT, etc...).

Le cadre incitatif envisagé par la CRE n'est donc pas en adéquation avec l'évolutivité du périmètre fonctionnel couvert par les systèmes d'information des GRT. Dès lors, ces derniers ne devraient pas avoir à assumer seuls les écarts sur des budgets qu'ils ne peuvent pas garantir, devant revisiter continuellement les prestations qui leur sont demandées.

Il est illusoire de considérer cette dynamique d'évolution, observée depuis 2004, comme révolue ou sur le déclin, au vu des transformations sectorielles attendues sur la période de l'ATRT6 (zone de marché unique, régulation des stockages, REMIT...).

Dans ce contexte, TIGF s'inquiète du manque de garantie sur périmètre des projets structurants qui seront *in fine* reconnus, et de sa vraisemblable incomplétude.

Par ailleurs, TIGF souligne que l'arbitrage fait entre OPEX et CAPEX n'est, dans le cadre de la gestion des systèmes d'information, pas régi par la question financière, mais effectué dans le but de respecter la réglementation, de garantir la satisfaction clients, et d'utiliser les technologies et les bonnes pratiques du

moment. Les choix faits par TIGF (externalisation, virtualisation, cloud...) en fin de période ATRT5, en attestent.

TIGF considère donc que la régulation des systèmes d'information par les TOTEX est prématurée et qu'il existe d'autres moyens de contrôle des arbitrages (OPEX/CAPEX) des GRT, tels que les audits par exemple.

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

TIGF est favorable à la suppression des 9 indicateurs de qualité de service proposée par la CRE.

**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 ?

TIGF est favorable à cette évolution.

**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 ?

TIGF avise la CRE qu'il ne s'agit pas d'un seul mais de cinq indicateurs différents, portant sur des données tantôt horaires, tantôt journalières, et pour lesquels les calculs des critères et les seuils de disponibilité ne sont pas homogènes.

TIGF s'interroge donc sur le calcul de disponibilité globale effectué par la CRE.

Enfin, TIGF considère que les taux retenus pour le démarrage pourraient tenir compte des performances constatées à date et les faire évoluer progressivement. En l'état TIGF risque un malus maximum sans avoir le temps de s'adapter et d'améliorer ses statistiques.

**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 ?

TIGF est favorable à cette disposition.

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

TIGF est favorable à ce que les postes mentionnés par la CRE soient couverts à 100% au CRCP.

Dans son dossier tarifaire, TIGF a également demandé à être couvert sur les évolutions fiscales au CRCP. Ce poste, par nature non maîtrisable par les entreprises, peut cependant marquer des variations significatives et imprévisibles (exemple de l'IFER).

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

#### Dépenses d'énergie :

Dans son dossier tarifaire, TIGF a demandé à passer la couverture du poste énergie à 100% en démontrant que la variabilité de ce poste n'était pas due à sa gestion propre (EBT et pertes se sont révélés particulièrement stables sur l'ATRT5) mais à des facteurs qui lui sont exogènes :

- Les schémas d'alimentation du réseau, issus des nominations des expéditeurs qui déterminent les sollicitations des stations de compression (Par exemple, la demande croissante de flexibilité intra-journalière conduit à des sollicitations plus court terme du parc de compression et une augmentation des consommations)
- Les variations de prix des énergies.

TIGF a complété sa demande de meilleure couverture du poste énergie au CRCP d'une proposition faite en audition tarifaire de mettre en place des indicateurs de qualité de service sur les postes de consommation que les GRT peuvent maîtriser.

#### Recettes de souscription amont :

TIGF ne dispose d'aucun levier pour optimiser les recettes de souscription du VIP Pirineos, seul point constitutif du poste ATR Amont sur son réseau.

En effet, ce point d'interconnexion est géré selon les règles édictées par le code de réseau CAM et ses capacités commercialisées via des enchères effectuées sur la plateforme Prisma.

TIGF demande que cette situation spécifique soit prise en compte dans la définition du cadre de régulation.

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

Concernant les dépenses liées aux plans d'actions visant à la levée des congestions résiduelles à l'issue de la création de la place de marché unique, TIGF constate qu'il est dès à présent envisagé de traiter hors du tarif cette nouvelle activité, liée à un risque de trésorerie important.

**TIGF demande à ce qu'il soit mentionné dans la délibération tarifaire que les dépenses des GRT pour couvrir les congestions résiduelles de la zone de marché unique seront intégralement couvertes par les dispositifs qui seront définis en concertation gaz.**

Le traitement postérieur au tarif de cette gestion induit un risque dont il pourrait être tenu compte dans la détermination du CMPC transport.

#### **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 ?**

TIGF est favorable à cette disposition.

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

GRTgaz et TIGF ont fait des propositions dans le but de promouvoir l'usage du gaz, d'optimiser la gestion des réseaux de transport, et d'améliorer le fonctionnement du marché gazier.

Dans le cadre de la cogestion par les deux opérateurs de transport dans le cadre de la Trading Region France, il faudra veiller à ce que les 2 GRT se voient attribuer des missions et des moyens analogues, de manière à ce qu'ils fournissent des services homogènes aux utilisateurs des réseaux.

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

TIGF place la R&I au cœur de sa stratégie de développement.

Désormais indépendante de l'apport des centres de recherche de TOTAL, TIGF structure sa propre activité R&I, adaptée à sa taille et aux réalités opérationnelles, en vue d'améliorer la sécurité de ses installations, la qualité du service Client et la maîtrise des énergies de demain.

TIGF souhaite être moteur de la déclinaison des axes de la transition énergétique fixés par l'Europe et le ministère de l'environnement en développant son savoir-faire et en adaptant ses infrastructures au service des énergies nouvelles, tout en renforçant leur fiabilité, leur sécurité et leur disponibilité à travers l'utilisation de nouvelles technologies, y compris dans le domaine du numérique.

TIGF demande à être dotée des ressources indispensables à la conduite d'une politique de R&I en cohérence avec les enjeux nationaux portés simultanément par les deux opérateurs de transport.

Concernant le cadre de régulation de la R&I, TIGF demande que le bilan des charges consommées par les GRT soit effectué à la fin de la période tarifaire ATRT6, et non annuellement. Les activités de R&I sont

en effet par nature prospectives, et les plannings des projets afférents peuvent être décalés par rapport aux échéances des mises à jour tarifaires.

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

La délibération de la CRE sur l'ATRD5 du 18 février 2016 établit la valeur du CMPC Distribution à 5%, en baisse de 100 points de base par rapport à l'ATRD4.

La fourchette de 4,75% à 5,5% présentée par la CRE pour le CMPC Transport marque une baisse comprise entre 100 et 175 points de base, dans un contexte financier (baisse des taux d'intérêt) identique pour le transport et la distribution et est en rupture avec le niveau de rémunération ATRT5.

TIGF rappelle que le CMPC doit traduire l'évolution du risque des activités.

La fourchette de CMPC Transport présentée par la CRE montre qu'elle considère que le risque de l'activité transport baisse plus vite que celui de l'activité de distribution.

Ce postulat est en contradiction avec le contexte sectoriel dans lequel se situent les activités de transport et de distribution du gaz.

En effet, le transport est la pierre angulaire de la construction du marché européen du gaz promue par l'ACER dans le Gas Target Model<sup>1</sup>. Les activités des transporteurs européens ont ainsi évolué continuellement et à un rythme élevé depuis l'ouverture des marchés et cette tendance se poursuivra sur l'ATRT6.

En France, d'autres évolutions majeures sont attendues : la création d'une place de marché unique ou la régulation des stockages. Par comparaison, le périmètre de la Distribution n'évolue pas, voire diminue, avec le transfert de charges de la Distribution vers le transport qui sera entériné avec l'ATRT6.

Il apparaît donc que les incertitudes portant sur les activités de transport sont plus grandes que celle de la distribution.

TIGF ne partage donc pas l'analyse de la CRE sur le CMPC transport.

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

TIGF relève que la CRE envisage de ne pas retenir la 1ère phase du projet MIDCAT, baptisé STEP depuis le 1er juillet 2016, dans sa trajectoire prévisionnelle d'investissements.

Le projet STEP était cependant inclus dans le plan décennal de développement présenté par TIGF fin 2015, que la CRE a approuvé dans sa délibération du 17 décembre 2015 en exprimant le fait qu'il « reflète correctement les besoins exprimés par le marché et est cohérent avec le plan de développement de l'ENTSOG ».

Le projet STEP est par ailleurs soutenu par la Commission Européenne qui subventionne à hauteur de 50% les études d'analyse et d'évaluation des solutions techniques d'infrastructures menées par TIGF.

TIGF note que l'orientation tarifaire de la CRE marque une différence avec sa validation du plan décennal, et considère que, par souci de cohérence avec le cadre européen, les tarifs devraient cependant couvrir les charges inhérentes aux études non couvertes par les subventions européennes.

Par ailleurs, au registre des charges nettes d'exploitation, le consultant Pöyry supprime dans son rapport d'audit, progressivement et dès 2017, 19 postes des effectifs de TIGF, au titre de l'exclusion de STEP de sa trajectoire d'investissements.

TIGF a prévu dans le cadre du projet STEP une seule embauche : les conclusions du consultant Pöyry sont donc disproportionnées par rapport à la réalité. TIGF lisse son activité projets en fonction des priorités et l'absence de réalisation de STEP se traduira par la mise en œuvre d'autres projets, à commencer par les renforcements de la zone qui bénéficiait du projet STEP.

---

<sup>1</sup> European Gas Target Model - Review and update, January 2015

La mise en application de la recommandation du consultant réduirait de moitié les effectifs de son département Projets Construction. Cette mesure priverait TIGF des compétences indispensables à assumer tout projet en cours (Gascogne-Midi) et toute étude permettant à TIGF de proposer demain des alternatives efficaces comme elle a pu le faire hier pour Gascogne-Midi.

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

La prévision des charges d'énergie est un exercice très aléatoire en raison de

- la volatilité des prix des énergies et de l'évolutivité de la fiscalité qui s'applique,
- le caractère imprévisible des quantités acheminées et des schémas d'alimentation du réseau.

Des écarts sont ainsi généralement constatés d'une année sur l'autre.

Sur l'ATRT5, l'exercice de prévision des charges d'énergie a été défavorable à TIGF. Au vu des prévisions restrictives proposées par la CRE, il est à prévoir qu'il en sera de même pour l'ATRT6.

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

TIGF conteste le commentaire de la CRE sur la forte hausse des OPEX induite par sa demande tarifaire.

Tout d'abord, la CRE prend comme référence l'année 2015, alors que les OPEX de l'année 2016 sont déjà engagées pour la plupart d'entre elles.

De plus, TIGF regrette que la CRE continue d'utiliser la notion de Charges Nettes d'Exploitation, qui ne couvre qu'une part incomplète des charges d'exploitation des opérateurs d'infrastructures et donne une vision équivoque des ajustements recommandés par le consultant.

La demande de TIGF (76,3 M€ en 2017) est effectuée à périmètre constant. Si, à l'instar du consultant, TIGF avait tenu compte de la perte de revenu lié au transfert des charges des GRD (environ 4M€/an), sa demande aurait été de 80 M€ en 2017 (cf. tableau au §4.3.8).

La recommandation de Pöry (75 M€ en 2017) n'est donc pas à comparer avec la demande de TIGF (la courbe fournie par la CRE en §4.4.3.3 est trompeuse) mais avec les données de TIGF replacées à périmètre constant : 80 M€ en 2017, 79 M€ pour l'estimé 2016, 74 M€ pour le réalisé 2015.

Ainsi la demande de charges nettes d'exploitation de TIGF (76,3 M€ en 2017, pour un estimé 2016 de 75,1 M€) représente une hausse de 1,6%. TIGF précise qu'elle s'est attachée dans sa demande tarifaire à n'appliquer que les hausses d'OPEX mécaniques ou nécessaires, notamment sur les moyens communs, pour accompagner les évolutions du métier et son changement d'envergure induits notamment par la création de la zone de marché unique en 2018.

Les ajustements du consultant conduisent quant à eux une baisse des charges de -4,2%, sans qu'aucun élément de contexte ne le justifie.

En outre, TIGF s'étonne des trajectoires d'OPEX hors énergie recommandées par le consultant Pöry et présentées par la CRE comme les bornes basses des OPEX retenues pour le tarif ATRT6 :

- Pour GRTgaz, le point de référence 2015 se situe à environ 630 M€, le point de départ ATRT6 à 664 M€ en 2017 (+34 M€ soit +5%) et le point d'arrivée à 724 M€ en 2020 **(+94 M€ soit +15%)**,
- Pour TIGF, le point de référence 2015 se situe à environ 66 M€, le point de départ ATRT6 à 67 M€ en 2017 (+ 1 M€ soit + 1,5%) et le point d'arrivée à 68 M€ en 2020 **(+2 M€ soit + 3%)**.

TIGF s'interroge sur la justification d'un tel écart de traitement alors que, dans le contexte de la zone de marché unique, elle devra accomplir sur la période ATRT6 un changement de périmètre qu'il ne lui est pas encore possible de pleinement appréhender à ce stade d'avancement du projet.

Dans la perspective de la réalisation de la zone de marché unique en France, il est essentiel de veiller à ce que les deux transporteurs disposent des moyens leur permettant de fournir le même niveau de service aux clients utilisateurs du réseau. Pour TIGF il s'agit d'une évolution structurelle majeure, impactant fortement son activité et lui imposant de s'adapter, conjointement avec GRTgaz.

TIGF ne peut donc accepter cette proposition.



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

TIGF est en faveur de la péréquation tarifaire parce qu'elle apparaît comme logique dans le contexte de la création d'une zone de marché unique : elle permettrait en effet à l'ensemble des clients consommateurs en France de disposer des mêmes conditions d'accès à la place de marché.

A contrario, si la péréquation n'est pas mise en application, les clients de France disposeront de conditions tarifaires différentes selon qu'ils se situent sur la zone de TIGF ou GRTgaz.

Cette situation est d'autant plus inégale que les investissements effectués par TIGF en vue de créer la zone de marché unique (projet Gascogne-Midi), ont été validés par la CRE dans sa délibération du 7 mai 2014, en remplacement d'un projet plus coûteux (Eridan), devant initialement être porté par les tarifs de GRTgaz, dans le but de lever des congestions sur son réseau.

TIGF ne partage donc pas l'analyse de la CRE, et est favorable à la mise en place d'une péréquation complète des tarifs de transport avec la création de la zone de marché unique.

**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 ?**

TIGF relève que bien qu'elle exclut la péréquation tarifaire, la CRE considère globalement les coûts et les recettes des 2 GRT dans ce paragraphe

En toute cohérence, dès lors que la péréquation tarifaire est exclue, les coûts et les recettes des deux GRT doivent être traités séparément.

En conséquence, TIGF est favorable à un rééquilibrage progressif des coûts et des recettes des réseaux régional et principal, à la maille France dans un système totalement péréqué.

Sans péréquation cette disposition est inapplicable.

**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 ?**

Le tarif du VIP Pirineos relève de la responsabilité de la CRE.

A la maille de TIGF, il n'y a aucune nécessité d'augmenter le tarif de TIGF pour couvrir son Revenu Autorisé. Toute augmentation du tarif à Pirineos ne viserait qu'à couvrir une partie des charges de GRTgaz ce qui va à l'encontre du principe de responsabilisation de chacun des GRT évoquée par la CRE. A ce titre, toute évolution à la hausse du tarif à Pirineos constitue bel et bien l'application d'une logique nationale de péréquation.

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

TIGF est favorable à cette proposition.

**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 ?**

TIGF est favorable à cette disposition.

En revanche TIGF conteste l'analyse de la CRE selon laquelle l'ensemble des capacités souscrites au VIP Pirineos provient de Dunkerque, celle-ci étant contredite par l'analyse des flux (une analyse rapide des PCS publiés par TIGF et GRTgaz à la liaison Nord-Sud, Fos et Pirineos, permet en effet d'établir que les flux de gaz transitant à Pirineos proviennent à près de 50% de Fos).

Cette considération maximise le coût unitaire de la route France-Espagne.

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

En premier lieu, il convient de souligner qu'un mécanisme de reversement entre opérateurs est un des piliers du principe de péréquation. Il apparaît donc contradictoire d'indiquer qu'il est prématuré de mettre en place une péréquation et instaurer un mécanisme de reversement inter-opérateurs.

De plus, pour rappel, l'article L452-2 du code de l'énergie donne compétence à la CRE pour fixer les méthodes utilisées pour établir les tarifs. Or, selon TIGF, un reversement financier inter-opérateur ne peut être assimilé à une composante d'un tarif ou à une méthode de fixation d'un tarif. Il paraît donc hasardeux de proposer un tel système en dehors de tout fondement juridique solide.

Pour ces raisons TIGF s'oppose à la mise en place d'un reversement inter-opérateurs.

**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 ?

TIGF est favorable à ce que la délibération tarifaire donne de la visibilité aux utilisateurs du réseau sur les évolutions des termes tarifaires du réseau principal sur l'ensemble de la période ATRT6 et à ce que l'évolution de ces termes soient indexée sur l'inflation.

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

Sans objet

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

L'actualisation du rapport Poyry de 2013 (joint à la réponse de TIGF à la première consultation publique de la CRE sur le tarif ATRT6 : <http://www.cre.fr/documents/consultations-publiques/consultation-publique-atrt6-et-atrm5>) justifie l'égaleisation des termes tarifaires aux PITS de TIGF et GRTgaz.

TIGF est favorable à cette disposition, il conviendra de s'assurer que les capacités aux PITS Nord Atlantique et Sud-Atlantique n'évoluent pas significativement.

**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 ?

Sans objet

**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 ?

TIGF est favorable à l'instauration d'un NTR maximal limité à 8. Cette disposition tend à rééquilibrer les factures de transport régional pour les clients finals.

En revanche, TIGF regrette qu'il n'ait pas été possible d'accompagner cette réforme d'une révision complète des NTR qui aurait permis l'équité totale de la redistribution des charges d'acheminement aval.

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

TIGF précise qu'il est nécessaire que les coûts supportés par les GRT dans le cadre de la mise en œuvre des nouveaux mécanismes de gestion de l'interruptibilité, devront être supportés par le tarif, comme cela est mentionné au paragraphe 3.4.1 de la consultation.

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

TIGF est 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 ?



TIGF est 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 et considère qu'elle répond aux objectifs de la LTECV.

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

TIGF est favorable à cette disposition qui a vocation à encourager de nouveaux raccordements.

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

Concernant les asymétries de souscription, ce sujet a été étudié au cours du premier semestre 2015 au sein de l'ENTSOG. TIGF, concernée par ce sujet au VIP Pirineos, a pris part à ces travaux, et a été amenée à proposer un mécanisme de conversion de capacité optimisé et respectueux du bon fonctionnement du marché (une description de ce mécanisme est disponible sur le site de l'ENTSOG).

TIGF partage l'avis de la CRE qu'il est prématuré d'envisager de résoudre les asymétries de souscription au 1er avril 2017, mais se tient à disposition pour poursuivre les études pour les prochaines échéances tarifaires.