

Réponse à la Consultation Publique de la CRE du 27 juillet 2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF

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

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

Elengy et Fosmax LNG sont favorables au maintien d'un tarif annuel de transport débutant au 1^{er} avril de chaque année, ce qui permet de faire coïncider le démarrage des tarifs annuels de transport, stockage et des terminaux méthaniers.

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

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

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

Elengy et Fosmax LNG sont de manière générale opposées à l'introduction de mécanismes visant à modifier les règles postérieurement aux décisions d'investissement. Ceci risque d'introduire un manque de confiance dans la continuité régulatoire pour les décisions futurs d'investissement, quel que soit l'infrastructure régulée.

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

Question 7 Etes-vous 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 ?

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 ?

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 ?

Elengy et Fosmax LNG sont favorables à l'extension de ce suivi détaillé à l'indicateur de disponibilité des capacités fermes aux PITTM.

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

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

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

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

Réponse à la Consultation Publique de la CRE du 27 juillet 2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF

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

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

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

Elengy et Fosmax LNG ont relevé un certain nombre d'incohérences dans la méthodologie adoptée par le consultant externe de la CRE pour estimer la fourchette de CMPC des GRT :

L'approche retenue pour le passage du taux nominal après impôts au taux réel avant impôts diverge de la méthode généralement appliquée par les régulateurs et elle tend à minimiser significativement le CMPC des opérateurs,

La fourchette de bêtas des actifs retenue est manifestement trop faible, sans justification et en rupture avec les pratiques passées de la CRE.

Question 18 Que pensez-vous des trajectoires d'investissements présentées par les GRT et de l'analyse préliminaire de la CRE ? Question 19 Etes-vous d'accord avec les ajustements envisagés par la CRE sur les charges d'énergie ?

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

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

Elengy et Fosmax LNG n'ont pas d'opinion sur une éventuelle péréquation des termes tarifaires sur les points de sortie vers les clients locaux.

Mais Elengy et Fosmax LNG considèrent qu'il est primordial de conserver une stabilité des coûts de transit long terme, et que ceux-ci doivent refléter la distance parcourue par le gaz. Ils partagent donc l'avis de la CRE qu'il est prématuré d'introduire une péréquation des tarifs de GRTgaz et TIGF.

Question 22 Etes-vous favorable au rééquilibrage progressif entre les coûts et les recettes sur le réseau principal et le réseau régional, de manière à atteindre l'équilibre en fin de période ATRT6 ?

Il est de l'intérêt des consommateurs de rapprocher les PEGs des points d'importation pour y favoriser la liquidité et attirer de nouveaux flux, que ce soit avec le marché GNL international ou les places de marché du nord de l'Europe. De ce fait, il est totalement contreproductif de sous évaluer la part des charges sur le réseau régional au détriment du réseau principal.

Elengy et Fosmax LNG sont donc favorables au rééquilibrage proposé par la CRE afin que les recettes générées sur les réseaux principal et régional reflètent mieux les charges respectives générées par ces réseaux.

Au vu de la faible ampleur de la variation envisagée par la CRE, il n'est pas nécessaire de lisser sur la durée de l'ATRT6 : le rééquilibrage peut se faire dès le 1er avril 2017.

Au-delà de la répartition des coûts entre réseau principal et régional, il est également nécessaire d'élargir la réflexion à la répartition des coûts du réseau principal entre points d'entrée et points de sortie domestique/transit, et aller plus loin dans l'allègement des tarifs aux points d'entrée pour améliorer la liquidité du PEG et la compétition sur les sources d'approvisionnement.

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 ?

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

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 ?

Réponse à la Consultation Publique de la CRE du 27 juillet 2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF

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

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

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

Plusieurs arguments justifient indiscutablement un tarif plus faible des PITTM, particulièrement les PITTM régulés :

- Les points d'importation de Montoir et Fos ont été créés à l'époque dans une optique d'optimisation/réduction des coûts de développements du réseau de transport
- Ils contribuent déjà très largement à la couverture des coûts du transport, notamment lorsque l'on compare les investissements limités consentis pour la mise en service de Fos Cavaou au regard de l'importance des capacités souscrites au PITTM avec les mécanismes réglementaires actuels jusqu'à des échéances lointaines et de leur ancienneté.
- Les flux gazeux sont beaucoup plus captifs de leur trajet vers leur zone de destination que les flux GNL, ce qui réduit le risque de coûts échoués pour le souscripteur. De plus les possibilités de revente sont plus aisées car le produit est plus aisément divisible et le nombre d'acteurs potentiels plus important sur les PIRs.

Dans une optique à la fois

- de mise en concurrence efficace des volumes de gaz norvégiens et russes qui seront dominants dans la fixation des prix en Europe et
- de préservation de la place du PEG par rapport aux autres places de la plaque européenne,

il est indispensable de conserver cette différence de tarification et même de l'amplifier. En effet, le tarif au PITTM est le seul levier de compétitivité réel et équitable des terminaux français.

Elengy et Fosmax LNG ont déjà donné des éléments de comparaison dans les consultations précédentes et ne les reprennent pas ici, même s'ils restent toujours d'actualité.

De plus, il peut être noté que, paradoxalement, le Régulateur semble vouloir de facto réduire le tarif d'entrée sur le réseau pour les souscripteurs de l'OS France-Espagne en supprimant et socialisant le coût des capacités Sud vers Nord qu'ils avaient alors souscrit à long terme. Ils seraient ainsi les seuls à voir leur engagement réduit significativement sans réelle justification de cette aubaine.

Elengy et Fosmax sont conscients que le régulateur doit gérer une continuité régulatoire, mais la mise à parité avec les tarifs moyens d'entrée pratiqués sur les autres terminaux européens est le complément logique et indispensable à la création d'une zone de marché unique en France.

Cette perspective doit être clairement affichée comme un objectif peut-être de moyen terme et un premier pas significatif doit être réalisé dès la période tarifaire ATRT6 en diminuant d'au moins 30% les tarifs aux PITTM. Cela permettra aux terminaux méthaniers français de se rapprocher d'une concurrence à armes égales avec leurs concurrents européens.

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 ?

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 ?

Réponse à la Consultation Publique de la CRE du 27 juillet 2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF

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 ?

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

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

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

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

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

Elengy et Fosmax LNG regrettent que la CRE n'intègre pas la création de capacités de sortie fermes vers l'Allemagne à l'ATRT6 : en effet, cela contribuerait à rapprocher le PEG Nord des places de marché plus liquides du nord de l'Europe (NCG, TTF) et à renforcer l'attractivité de la France comme zone de transit GNL vers l'Allemagne.

Dans un contexte d'offre abondante de GNL et de diminution du spread géographique entre l'Europe et l'Asie, une telle mesure contribue également à une meilleure attractivité des terminaux régulés français en élargissant les débouchés commerciaux possibles pour des expéditeurs/traders y déchargeant une cargaison de GNL.

La proposition de GRTgaz en février prévoyait que ces capacités soient développées sur la base de flux contractuels, sans investissement d'infrastructure. Dans ces conditions, Elengy et Fosmax LNG souhaitent vivement que cette mesure puisse être mise en œuvre dès le 1er avril 2017.

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

Elengy et Fosmax LNG partagent l'avis de la CRE. A titre de comparaison, le rebours actuel sur les terminaux régulés n'existe que pour gérer des cas de compensation mécanique sur l'émission et n'est aucunement un droit « arbitral » des expéditeurs.

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

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

Elengy et Fosmax LNG sont favorables à la création d'un produit de N jours consécutifs, avec un minimum de 10 jours.

Ce produit conviendra particulièrement aux expéditeurs souscrivant l'option bandeau dans les terminaux régulés mais devrait également être accessible aux souscripteurs de déchargements occasionnels, que l'on peut définir comme les expéditeurs souscrivant moins de 12 TWh par an.

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

Elengy et Fosmax LNG sont favorables à la cession de capacités au PITTM, ainsi qu'à la cession de droits d'usage des capacités au PITTM.

En effet,

Réponse à la Consultation Publique de la CRE du 27 juillet 2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF

- d'une part les souscriptions dans les terminaux méthaniers régulés peuvent déjà être cédées entre expéditeurs, il est donc tout à fait justifié de pouvoir également céder la capacité au PITTM correspondante.
- D'autre part, même sans cession de capacités de regazéification, l'offre des terminaux, du fait du caractère discontinu des arrivées de navires, peut régulièrement amener des hausses d'émissions sur certains clients pendant que les autres ont réduit la leur, et inversement sur d'autres périodes.

Cela contribuera à renforcer l'attractivité de la place France, notamment pour un expéditeur disposant d'une cargaison de GNL flexible, en lui permettant d'accéder aux capacités primaires disponibles ainsi qu'aux capacités souscrites mais remises sur le marché secondaire par leur détenteur, que ce soit pour l'accès aux terminaux méthaniers et la souscription au PITTM associée.

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 ?

Elengy et Fosmax LNG regrettent le manque de concertation de la CRE avec les opérateurs de terminaux, qui sont pourtant évidemment concernés par ce sujet. Dans leurs travaux préparatoires à l'ATM5, les opérateurs des terminaux ont travaillé, en toute transparence avec la CRE, sur une évolution de leurs offres allant dans le sens de :

- Une plus grande flexibilité dans l'usage des capacités libres
- Une plus grande homogénéité de traitement entre les différentes typologies de clients.

Il serait dommageable qu'au dernier moment, la gestion tarifaire du PITTM aille dans un sens différent.

A titre d'illustration, un client prévoyant un unique déchargement un jour J du mois M, verra l'essentiel de l'émission allouée sur la fin du mois M et le mois M+1. Il n'a clairement aucune utilité d'une capacité annuelle.

Mais par ailleurs la date effective de réception de la cargaison peut évoluer en fonction des reprogrammations entre la date de souscription et le mois de programmation.

➔ Si l'obligation de souscrire n'est pas contestable, la cadre temporel doit rester mobile.

De plus ce petit client a peut-être obtenu sa capacité en la rachetant à un plus gros client.

➔ Comment traduire la cession d'un bloc ponctuel à partir d'une souscription si cette dernière est vue de façon annuelle rigide ?

Une partie de la programmation des cargaisons est en fait modulée à cause du système de transport (gestion des périodes de travaux).

➔ En créant une rigidité de gestion annuelle des souscriptions sur certains types de clients, cela les condamne à supporter les coûts échoués associés, que d'autres éviteront.

Mais surtout, l'offre des terminaux régulés est basée sur une mutualisation forte des installations qui limite la prévisibilité de l'émission par chaque expéditeur pris individuellement avant le programme de chaque mois. Il convient de voir dans l'obligation de souscription des clients avant cette échéance mensuelle essentiellement une obligation à couvrir les coûts du transporteur via le tarif, et non comme un moyen de gérer des conflits potentiels de dépassements en figeant plus ou moins arbitrairement des niveaux individuels de capacités. Les Opérateurs des terminaux gèrent déjà le respect de la capacité globale dans l'élaboration du programme mensuel.

Au final, Elengy et Fosmax LNG sont favorables à une gestion plus souple pour l'ensemble de leurs clients, qui ne soit pas sous forme de bandeaux annuels rigides.

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 ?

Elengy et Fosmax LNG sont favorables à une diminution du tarif des dépassements journaliers, même s'ils considèrent qu'un expéditeur qui ne dépasse pas sa souscription de déchargement dans les terminaux méthaniers ne devrait pas se voir allouer de dépassement au PITTM.