



Le 23 mars 2016

**Consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie relative
aux prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz de GRTgaz et TIGF
et aux prochains tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers régulés¹**

A titre liminaire, l'UPRIGAZ souhaite que les nouvelles conditions du marché mondial du gaz, qui se caractérisent par des surplus de gaz et de GNL entraînant une baisse significative du prix de la molécule dont on peut raisonnablement penser qu'elle perdurera à moyen terme, puissent pleinement bénéficier aux industriels qui utilisent le gaz comme matière première ou comme source d'énergie ainsi qu'aux consommateurs résidentiels et tertiaires. Dans ces conditions, il apparaît nécessaire de veiller à ce que les coûts de la logistique qui ont fortement augmenté en France depuis 10 ans n'affectent pas la compétitivité du gaz par rapport à nos voisins européens.

Comme la CRE le souligne elle-même dans le document de consultation, un important programme d'investissements a été engagé et se poursuivra jusqu'à la création de la zone unique en 2018. Ce programme permet à la France d'être pleinement intégrée dans les échanges internationaux avec des capacités d'importation et d'échange suffisantes, tant au travers des terminaux GNL que des points d'interconnexion tuyau. Ces capacités ne sont en effet utilisées actuellement qu'à 51 %, ce qui laisse des marges significatives pour l'importation ou l'exportation de gaz pipe et de GNL.

Par ailleurs, comme le rappelle également la CRE, les perspectives de demande restent atones, notamment pour se conformer aux orientations de la loi sur la transition énergétique et la croissance verte.

Dans ce contexte, l'UPRIGAZ estime nécessaire de marquer une pause dans l'engagement de nouveaux investissements structurants de la part des GRT.

L'UPRIGAZ tient également à souligner que l'exercice tarifaire est désormais bien rodé et s'est amélioré au gré des révisions successives. L'UPRIGAZ apprécie les efforts de la CRE visant d'une part à donner de la visibilité aux acteurs en établissant un tarif d'accès pour une durée de 4 ans et en fixant des règles précises pour les ajustements annuels qui s'avèreraient nécessaires.

L'UPRIGAZ encourage la CRE dans ses efforts d'incitation des GRT à l'amélioration de leur productivité et de la qualité des services rendus aux utilisateurs.

Enfin, l'UPRIGAZ adhère pleinement à la démarche proposée par la CRE pour l'établissement du tarif ATRT6, qui comporte deux étapes de consultation, la première sur le cadre général et de méthodologie avec la présentation de différentes options pour l'établissement des tarifs, et la seconde pour l'élaboration du tarif lui-même avec des études d'impact simulant les conséquences des différentes options.

¹ TIGF, membre de l'UPRIGAZ n'a pas souhaité s'associer à cette réponse

Question 1 : Considérez-vous que la CRE a correctement appréhendé les grands enjeux relatifs aux tarifs de transport de gaz naturel à l’horizon 2020 ?

L’UPRIGAZ apprécie le travail d’analyse de la CRE et la présentation très claire des différentes variables qui sous tendent l’orientation des tarifs, même si certaines sont sujettes à discussion.

D’une manière générale, la CRE rappelle que des efforts d’investissements considérables ont été engagés dans les infrastructures régulées en France au cours des dernières années, notamment pour s’adapter au contexte de la libéralisation du marché. Ces infrastructures sont aujourd’hui globalement sous utilisées. On peut donc regretter que les orientations contenues notamment dans la loi sur la transition énergétique n’encouragent pas au développement du marché gazier français, qui pourrait s’effectuer à un coût marginal faible sur le segment du transport.

L’avantage concurrentiel du gaz mérite d’être exploité dans une conjoncture où il arrivera sur le marché européen à un prix découlant largement du prix du gaz aux Etats-Unis. A l’heure actuelle, comme le rappelle la CRE, le gaz s’échange aux Etats-Unis à un prix voisin de 2 \$/MMBtu. Pour l’amener sur le marché européen, il convient de rajouter 3\$ de coût de liquéfaction, 1 \$ de transport maritime et 0,5 \$ de regazéification. Dans la mesure où le coût de passage au travers des terminaux de liquéfaction américains est un coût fixe qui devra être acquitté par les expéditeurs qui se sont engagés sur longue période en *take or pay*, le prix du gaz américain rendu en Europe pourrait descendre jusqu’à 3,5 \$/MMBtu. Le prix de ce gaz américain devrait donc constituer un marqueur pour les autres fournitures de gaz et de GNL.

Dans ces conditions, il n’y a aucune raison pour que les industries fortement consommatrices de gaz quittent l’Europe. Il faut donc leur permettre de bénéficier de ressources de gaz compétitives acheminées à travers une logistique performante et peu coûteuse.

Par ailleurs, la sous utilisation des cycles combinés gaz ne doit pas constituer une fatalité. Un certain nombre de signaux sont actuellement perceptibles en Europe concernant la révision du dispositif ETS après 2020 et l’application de taxes carbone différenciées en fonction des utilisateurs, voire de la mise en place de normes d’émission de CO₂ par les centrales électriques comme cela se fait au Royaume Uni. On peut donc espérer un retour à meilleure fortune pour les cycles combinés à gaz dans les prochaines années.

Question 2 : Avez-vous des observations sur le programme de travail et le calendrier envisagés par la CRE pour l’élaboration des tarifs ATRT6 ?

Comme nous l’avons indiqué à titre liminaire la démarche proposée par la CRE recueille la pleine adhésion de l’UPRIGAZ. Le calendrier envisagé nous semble parfaitement cohérent avec les objectifs poursuivis et une entrée en vigueur du tarif en 2017.

Question 3 : Etes-vous favorable à un maintien du calendrier de l’ATRT5, soit une évolution du tarif de transport au 1^{er} avril de chaque année, assortie d’une visibilité sur l’évolution du tarif aux interconnexions pour l’ensemble de la période tarifaire ATRT6 ?

L’UPRIGAZ aurait souhaité qu’il y ait parfaite concordance entre tous ces calendriers (calendrier CAM, calendrier du Code Tarif...). Dans la mesure où cette concordance est difficile à réaliser, l’UPRIGAZ se range à la solution proposée par la CRE.

Question 4 : Etes-vous favorable à une évolution annuelle des tarifs ATRT6 au 1^{er} avril ainsi qu'à une évolution unique du tarif au moment de la création de la zone unique, dans les conditions envisagées par la CRE ?

L'UPRIGAZ est tout à fait favorable à une évolution annuelle des tarifs au 1^{er} avril.

Toutefois, deux éléments structurants peuvent modifier très sensiblement l'exercice :

- Comme le souligne fort justement la CRE, la mise en place de la zone unique le 1^{er} novembre 2018 amènera à faire évoluer l'ensemble des termes tarifaires pour faire face au manque à gagner lié à la disparation de la liaison Nord-Sud et à l'augmentation des charges de capital résultant de la mise en service des nouvelles infrastructures ;
- La réforme annoncée du stockage avec la possibilité de transférer sur le tarif de transport la part du revenu régulé des stockeurs qui ne serait pas couverte par le revenu des enchères devrait conduire à faire évoluer certains éléments du tarif.

L'UPRIGAZ souhaite simplement appeler l'attention de la CRE sur la nécessité d'une mise en cohérence de ces différents éléments, en recherchant autant que possible une simplification du calendrier.

Question 5 : Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre du tarif ATRT5 ?

Etes-vous favorable aux orientations préliminaires de la CRE concernant le cadre de régulation pour la période ATRT6 ?

L'UPRIGAZ partage les conclusions que la CRE tire du fonctionnement de l'ATR5 ; elle est favorable à la reconduction des orientations déjà mises en œuvre dans le cadre de l'ATR5.

Question 6 : La non-reconduction de la bonification de 300 points de base pour la période ATRT6 vous paraît-elle désormais souhaitable ?

La fluidité du réseau étant désormais assurée avec des surcapacités permettant d'augmenter le taux d'utilisation des infrastructures existantes et en cours de développement, l'UPRIGAZ partage la recommandation de la CRE de ne pas reconduire la bonification de 300 points. Toutefois, elle ne donne aucune indication sur l'évolution du mode de calcul du taux de rémunération de la base d'actifs qui aboutit à un chiffre de 6,5 %.

Question 7 : Etes-vous favorable à l'étude d'un mécanisme incitant GRTgaz et TIGF à la maîtrise de leurs coûts unitaires d'investissements dans les réseaux ?

L'UPRIGAZ fait observer que les investissements de fluidification devraient être plus limités dans les années à venir, mais que les investissements dans les réseaux liés à la sécurité ainsi que les investissements dans le réseau régional devraient se poursuivre. Il est donc important de maintenir des dispositifs d'incitation à la maîtrise des coûts d'investissements. Dans ce contexte, et eu égard à la difficulté de définir des modèles de coûts de référence des ouvrages à un moment où les coûts dans l'industrie pétrolière et gazière sont en forte baisse, la CRE pourrait plutôt s'orienter vers des méthodes plus traditionnelles de contrôle des budgets d'investissements et des délais de réalisation des ouvrages de transport.

Question 8 : Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un mécanisme incitant GRTgaz à la maîtrise de ses charges de capital sur les actifs hors réseaux au même titre que les charges d'exploitation ?

Que pensez-vous du mécanisme envisagé par la CRE ?

L'UPRIGAZ est favorable à la mise en place d'un mécanisme incitant les deux gestionnaires de réseau à maîtriser leurs charges de capital sur les actifs « hors réseaux » (immobiliers, véhicules et SI etc....) . Par ailleurs, l'UPRIGAZ soutient la proposition de la CRE d'une analyse *ex post* des trajectoires de mise en service des investissements concernés afin de s'assurer que les gains éventuels réalisés au cours de la période tarifaire n'ont pas pour contrepartie des charges plus élevées pour les périodes tarifaires suivantes.

Question 9 : Avez-vous d'autres propositions à formuler concernant l'évolution de la régulation incitative des investissements de GRTgaz et de TIGF ?

Non

Question 10 : Etes-vous favorable à l'introduction pour GRTgaz et TIGF d'un dispositif de régulation incitative des dépenses de R&D où les sommes allouées à la R&D mais non utilisées seraient restituées aux utilisateurs en fin de période tarifaire ?

L'UPRIGAZ aurait souhaité que les actions de recherche envisagées par les GRT fassent l'objet d'une consultation publique préalable à la délibération de la CRE approuvant l'investissement. En effet, l'UPRIGAZ estime que ne devraient être éligibles à des contributions financières des GRT que les programmes de recherche directement rattachés à leur activité principale et qui peuvent générer à terme un avantage pour les utilisateurs des réseaux de transport (effet volume ou effet productivité). Dans cet esprit, l'UPRIGAZ s'interroge sur un programme « *power to gas* » qui semble bénéficier avant tout aux producteurs d'électricité.

En effet, il est tout à fait légitime que les coûts de R&D liés aux missions des GRT soient couverts par les tarifs. Au-delà, l'UPRIGAZ considère que les programmes ne pourraient être pris en compte que s'ils offrent une perspective de retour sur investissement pour les parties prenantes positive sur une durée raisonnable de 5 à 10 maximum après une analyse au cas par cas pour chaque projet.

Le dispositif de régulation incitative des dépenses ne paraît pas véritablement adapté à des activités de recherche. Il paraît plus pertinent que la CRE demande au maître d'œuvre de cette recherche de s'engager sur un calendrier avec des points d'étape, couplé à une trajectoire budgétaire. Le contrôle de la CRE serait ainsi plus facilement réalisable et moins lourd.

Question 11 : Que pensez-vous de la mise en place d'un bilan annuel des projets de R&D des GRT ?

Voir réponse ci-dessus.

Question 12 : Etes-vous favorable au maintien d'un dispositif de régulation incitative de la qualité de service ?

Concernant les indicateurs de qualité du service offert aux expéditeurs, l'UPRIGAZ considère que la priorité porte sur les données nécessaires à l'équilibrage, sur les données concernant l'utilisation des réseaux et leur disponibilité (travaux de maintenance, incidents d'exploitation...). Ces services correspondent à des prestations couvertes par les tarifs et leur amélioration devrait faire partie des missions naturelles des GRT sans bénéficier d'incitations financières particulières.

Peut-être serait-il nécessaire de s'interroger sur la pertinence des indicateurs retenus et d'en diminuer le nombre pour ne retenir que les plus représentatifs du bon fonctionnement de l'ATRT.

Question 13 : Etes-vous favorable à la suppression des trois indicateurs portant sur les délais de réalisation des raccordements, le nombre de réclamations et les délais de transmission aux GRD des fichiers relatifs aux enlèvements aux PTD ?

4

Dans l'esprit de la réponse à la question 12, l'UPRIGAZ est favorable à la suppression de ces trois indicateurs.

Question 14 : Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des cinq données les plus utiles à l'équilibrage des expéditeurs ?

Dans la mesure où pèsent sur les expéditeurs des obligations très strictes d'équilibrage, sanctionnées en cas de manquement par des pénalités importantes, il doit naturellement incomber aux GRT de leur fournir des informations totalement fiables et pleinement adaptées à l'exécution de leurs obligations. Il appartient dès lors à la CRE de s'assurer que les GRT remplissent pleinement leurs obligations d'information. Ces obligations pourraient être exercées à travers un système d'assurance qualité (*data management system*) communiqué aux parties prenantes et à la CRE. Il serait logique que le non respect par les GRT de leurs obligations de fourniture d'informations fiables pour l'équilibrage soit financièrement sanctionné. En revanche, il apparaîtrait inéquitable d'accorder aux GRT des bonus pour une exécution naturelle de leur mission.

Question 15 : Etes-vous favorable à l'introduction d'un indicateur de qualité de service portant sur le nombre de jours où la capacité technique effective est inférieure au maximum théorique de capacité ferme, ou préférez-vous que l'indicateur actuel soit maintenu, en détaillant les résultats par point ?

Les expéditeurs membres de l'UPRIGAZ sont attachés à ce que les GRT offrent en dehors des périodes de maintenance programmées des capacités techniques effectives correspondant au maximum théorique de capacités fermes. Dans ces conditions, il appartient à la CRE de définir elle-même les indicateurs qui permettent d'établir avec les GRT une trajectoire normative d'amélioration de leurs performances et de veiller à son respect.

Question 16 : Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur la disponibilité des capacités fermes ?

Sur quels points des réseaux de GRTgaz et de TIGF une incitation financière vous paraît-elle la plus pertinente?

Le système d'incitation envisagée par la CRE apparaît aux expéditeurs membres de l'UPRIGAZ comme excessivement complexe. En revanche, ces expéditeurs estiment que les GRT devraient veiller à ce que la disponibilité des capacités fermes soit la plus élevée possible et conforme à la trajectoire envisagée en réponse à la question 15. Dans ce schéma, il appartiendrait à la CRE de sanctionner par un système simple et transparent de malus les écarts négatifs par rapport à cette trajectoire.

Question 17 : Etes-vous favorable à l'introduction d'une incitation financière portant sur les prévisions non engageantes de maintenance ?

L'UPRIGAZ souhaiterait que les prévisions de maintenance des GRT soient le plus sincère possible, c'est-à-dire qu'elles ne pèchent ni par excès de prudence et de conservatisme, ni par excès d'optimisme quant à la durée des interruptions. Il semble très difficile d'introduire des incitations financières sur la réalisation de prévisions non engageantes de maintenance. Il nous apparaîtrait préférable que, sur la base d'un dialogue constant avec les GRT assorti d'un retour d'expérience sur ces opérations de maintenance, la CRE soit en mesure de juger de la pertinence des durées de ces opérations et des conséquences que cela emporte sur la disponibilité des capacités fermes. Si la CRE venait à constater des abus, elle devrait en tirer des conséquences.

Question 18 : Souhaitez-vous que soit supprimé le mécanisme existant de régulation incitative à la commercialisation des capacités ou préférez-vous que le taux de couverture au CRCP des recettes afférentes soit porté à 80 % ?

L'UPRIGAZ considère souhaitable que les efforts des GRT pour maximiser la commercialisation de capacités au-delà des capacités techniques affichées bénéficient d'une incitation financière positive si les règles de commercialisation des capacités ou de calcul de la capacité commercialisable permettent cette marge de manœuvre, et si des congestions apparaissent ou sont anticipées. L'action conduite par GRT gaz lors de la congestion Nord-Sud est exemplaire et a permis de limiter les effets négatifs de la congestion. Dès lors, l'UPRIGAZ ne privilégie aucune des deux solutions envisagées par la CRE dans la mesure où elles satisfont l'objectif précédemment énoncé et les obligations du Code CAM.

Question 19 : Etes-vous favorable à la péréquation des tarifs de GRTgaz et TIGF, dans les conditions envisagées par la CRE ?

Dès lors que la France opte en faveur d'une zone unique, il nous paraît logique que l'on s'oriente vers une péréquation nationale des tarifs à l'intérieur de la zone d'équilibrage France.

En revanche, si une future interconnexion venait à être décidée devant conduire à des investissements significatifs tant au niveau de l'interconnexion qu'au niveau du cœur de réseau, il serait équitable, et semble-t-il conforme au projet de code Tarif, de prévoir une tarification spécifique au point d'interconnexion afin de couvrir les coûts additionnels qu'elle entraîne.

Question 20 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE d'aligner la répartition des charges et des recettes des GRT sur les réseaux amont et aval ?

Dès lors que les tarifs aux différents points doivent être fixés de manière à respecter les coûts effectivement supportés par les GRT et que le tableau figurant au §1.3.1 montre bien qu'il existe un déséquilibre entre les recettes et les charges afférents au réseau régional et au réseau principal, l'UPRIGAZ ne peut que partager la proposition de la CRE d'aligner la répartition des charges et des recettes des GRT sur les réseaux amont et aval.

Question 21 : Etes-vous favorable à la stabilité de la répartition des recettes des GRT entre les entrées et les sorties du réseau principal ?

L'UPRIGAZ est favorable à cette stabilité qui offre à l'ensemble des parties prenantes une visibilité sur toute la période du tarif ATRT6 sous réserve que cette répartition soit globalement en ligne avec les coûts pour répondre aux contraintes posées par le futur code Tarif. Toutefois, l'UPRIGAZ recommande que dans les limites permises par le Code Tarif, les tarifs portent davantage sur les points de sortie pour améliorer l'attractivité et la liquidité du marché français.

Question 22 : Etes-vous favorable à la démarche proposée par la CRE pour refléter les coûts des transits vers l'Italie et l'Espagne ?

La CRE a fait ressortir que la tarification des transits Dunkerque-Espagne et Dunkerque-Italie était sensiblement équivalente et était restée stable depuis 2008 en euros constants. Elle n'envisage pas, à ce stade d'élaboration du Code Tarif, de faire évoluer significativement cette tarification qui semble refléter les coûts. L'UPRIGAZ partage cette analyse tout en encourageant la CRE à s'assurer que la répartition de ces coûts entre les points d'entrée et les points de sortie est cohérente avec le futur code tarif.

Question 23 : Etes-vous favorable à l'imputation d'une partie des coûts relatifs à la création de la zone unique aux points d'entrée du réseau de transport ou uniquement sur les points de sortie du réseau principal ?

L'UPRIGAZ est favorable à ce que la partie des coûts relatifs à la création de la zone unique en 2018 soit imputée uniquement sur les points de sortie du réseau principal. Cette solution évite en effet de pénaliser les expéditeurs qui acheminent du gaz vers la France et qui contribuent ainsi à la liquidité de la future grande place de marché « France » ainsi qu'à la sécurité d'approvisionnement.

Question 24 : Etes-vous favorable à une évolution des tarifs aux PITS dans la même proportion que pour les autres termes d'entrées et de sortie du réseau principal ?

L'UPRIGAZ souhaite que la tarification des PITS soit examinée dans le cadre de la mise en place du futur système de commercialisation des capacités de stockage, et en cohérence avec le futur code tarif.

Question 25 : Etes-vous favorable à une prise en compte de la création de la zone unique dans le tarif ATRT6 au moment de cette création ou souhaitez-vous une évolution progressive ?

L'UPRIGAZ est favorable à une évolution des tarifs dès la fusion effective des zones N/S. En effet, mettre le tarif à zéro en anticipant cette fusion de zone reviendrait à ne plus disposer de signal de prix en cas de congestion à l'interface.

Question 26 : Etes-vous favorable à une refonte des NTR ?

L'UPRIGAZ est favorable à un travail de refonte des NTR conduisant à une réduction du nombre de zones tarifaires sur le réseau régional et une diminution du gradient de transport sur ce réseau; cette réduction allant également dans le sens de la simplification. Néanmoins, l'UPRIGAZ fait observer qu'il convient encore d'approfondir l'analyse en concertation gaz avant de procéder à cette refonte et suggère que cette question fasse à nouveau l'objet de la future consultation publique prévue à l'été 2016. Dans le cas où cette réforme serait décidée, l'UPRIGAZ suggère un délai suffisant pour sa mise en œuvre pour tenir compte des engagements commerciaux des fournisseurs, de la communication, et des adaptations des outils informatiques.

Question 27 : Etes-vous favorable aux principes de refonte des NTR proposés par la CRE ?

L'UPRIGAZ sous réserve des observations figurant en réponse à la question 26 adhère aux principes avancés par la CRE pour la refonte des NTR.

Question 28 : Partagez-vous la préférence de la CRE pour la méthode 3 «nouveau calcul de tous les NTR en fonction de la distance au réseau principal et du diamètre des ouvrages pour TIGF, en excluant les hausses de NTR» ?

L'UPRIGAZ ne retient pas la méthode 1 qui ne serait probablement pas acceptable par une partie des clients qui verraient leur tarif d'acheminement sur le réseau régional majoré significativement. .. Cette mesure devrait être plus indolore si elle intervient concomitamment avec la hausse générale des tarifs aux points de sortie du réseau principal consécutive à la fusion des zones Nord et Sud au 1^{er} novembre 2018. L'UPRIGAZ privilégie la méthode 3 mieux adaptée à la spécificité de chacun des réseaux de GRT gaz et de TIGF.

Question 29 : Préférez-vous que le NTR maximal soit fixé à 8 ou bien à 12 ?

Dans la mesure où l'on s'oriente vers cette réforme, il apparaît préférable à l'UPRIGAZ de limiter à 8 le nombre de NTR.

Question 30 : Avez-vous d'autres remarques concernant la révision des NTR à l'étude ?

Pas de commentaire.

Question 31 : Etes-vous favorable à la répercussion du transfert des charges «3R» sur le terme de capacité de livraison aux PITD ?

L'UPRIGAZ s'était prononcée dans sa réponse à la consultation publique de la CRE en faveur du transfert des charges des ouvrages de raccordement jusqu'alors supportées par les GRD vers les GRT. Dans cet esprit, il est cohérent que les charges « 3R » soient transférées sur le terme de capacité de livraison aux PITD. Toutefois, l'UPRIGAZ relève que pour les clients profilés, cette évolution n'est pas neutre car, contrairement aux tarifs de distribution de gaz, les tarifs de transport sont calculés en fonction de la capacité de pointe au risque 2% (système de souscription normalisée aux PITD). Les clients les plus modulés seront donc beaucoup plus affectés, ce qui n'apparaît pas dans la consultation de la CRE.

Question 32 : Etes-vous favorable à la création d'une «remise développement» visant à réduire le coût des nouveaux raccordements et des adaptations de postes existants ?

L'UPRIGAZ est certes soucieuse de trouver de nouveaux clients pour la filière gaz naturel. Encore faut-il que ces nouveaux débouchés soient pérennes pour justifier et amortir les efforts consentis par la communauté des clients à travers une mutualisation des charges de raccordement dans les tarifs de transport. Dans cet esprit, l'UPRIGAZ est favorable à limiter la remise de raccordement à 50% des coûts correspondants et à 10 ans de recettes tarifaires attendues. Ces paramètres peuvent éventuellement être modulés en fonction des garanties offertes par le demandeur : une distribution publique offre moins de risque qu'un client industriel ou une installation de biogaz-biométhane

Question 33 : Etes-vous favorable aux modalités proposés par les GRT pour le calcul et l'application d'une telle «remise développement» ?

Voir réponse 32 ci-dessus

Question 34 : Etes-vous favorable à la création d'un point d'interconnexion virtuel entre la France et la Belgique ?

L'UPRIGAZ est en principe favorable à cette création qui s'inscrit dans l'esprit de développer un marché intérieur du gaz naturel qui transcende les frontières nationales et qui, en outre répond aux dispositions du Code CAM et facilite les transactions. Toutefois, l'UPRIGAZ ne saurait apporter une réponse définitive dans la mesure où les modalités pratiques de la création de ce point virtuel ne sont pas encore précisées.

Question 35 : Etes-vous favorable à la création de 35 GWh/j de capacité ferme à Obergailbach dans le sens France-Allemagne ?

L'UPRIGAZ n'est pas favorable à cette mesure. En effet, ces capacités sont déjà commercialisées par GRTgaz sous la forme de capacités interruptibles à un prix beaucoup plus faible. Compte tenu du niveau des flux en entrée, la fermeté des capacités souscrites en sortie à ce point est déjà satisfaisante.

Question 36 : Avez-vous d'autres remarques ou suggestions d'évolutions concernant le futur tarif ATRT6 ?

Non

Question 37 : Avez-vous des observations sur le programme de travail et le calendrier envisagés par la CRE pour l'élaboration du tarif ATTM5 ?

Comme nous l'avons indiqué à titre liminaire la démarche proposée par la CRE recueille la pleine adhésion de l'UPRIGAZ. Le calendrier envisagé nous semble parfaitement cohérent avec les objectifs poursuivis et une entrée en vigueur du nouveau tarif au 1^{er} avril 2017

L'UPRIGAZ suggère que cette première étape fournisse l'occasion de réfléchir à l'évolution du *business model* des terminaux GNL dans un contexte marqué d'une part par une forte croissance du marché mondial du GNL avec la perspective de voir arriver en Europe du GNL en provenance des Etats-Unis, et d'autre part le développement de nouveaux usages et de nouveaux services (chargement de camions, bunkering, rechargement et transbordement) susceptibles d'interférer avec le fonctionnement traditionnel des terminaux. Il ne faut pas perdre de vue par ailleurs que les terminaux européens sont en concurrence les uns avec les autres, ce qui impose que le cadre réglementaire laisse suffisamment de liberté aux gestionnaires des terminaux et aux *shippers* long terme pour offrir des produits ou des services adaptés à la demande et compétitifs.

Question 38 : Etes-vous favorable au cadre de régulation envisagé par la CRE pour la période ATTM5 ?

L'UPRIGAZ est attachée à la stabilité et à la visibilité du cadre de régulation est favorable à la proposition de la CRE de reconduire en 2017 le cadre déjà adopté pour l'ATTM4

**Question 39 : Considérez-vous que les services actuellement offerts par les terminaux méthaniers régulés sont de nature à attirer de nouveaux utilisateurs dans le terminal ?
Quelles modifications de l'offre proposeriez-vous ?**

L'UPRIGAZ est attachée au principe selon lequel les droits des utilisateurs ayant souscrit des capacités long terme sur une base « *ship or pay* » et qui ont ainsi permis la construction du terminal soient préservés. Dans ce cadre, le « service continu » doit continuer à être prioritaire. Bien évidemment, si les souscripteurs « *long terme* » n'utilisent pas la totalité de leurs réservations de capacité, ils doivent conserver la liberté de les proposer sur un marché secondaire.

Par ailleurs, le gestionnaire du terminal a la possibilité de maximiser l'utilisation des capacités disponibles non couvertes par des engagements de « *ship or pay* » long terme. On peut s'interroger sur la pertinence d'une régulation trop rigide pour la commercialisation de ces capacités disponibles, dans un nouveau contexte concurrentiel entre les terminaux. Dans cet esprit, les nouveaux produits ou services que peuvent offrir les terminaux, qu'il s'agisse du chargement de camions, du bunkering, du rechargement ou du transbordement de méthaniers, devraient sortir du cadre de la régulation et faire simplement l'objet d'une commercialisation transparente et non discriminatoire. Il appartiendrait alors à l'Autorité de la Concurrence de sanctionner, en tant que de besoin, tout abus ou toute barrière à l'entrée. Le développement possible du « *small scale* » pourrait facilement s'imputer sur les quantités réservées au « *spot* » et largement inutilisées.

L'UPRIGAZ fait observer que les terminaux français peuvent offrir de la capacité pour des opérations spot. Néanmoins, si ces capacités ne sont pas utilisées, et il ne faut pas en rechercher la cause dans des règles réglementaires inadaptées. En fait, d'une part ce sont les conditions du marché mondial du GNL qui expliquent le taux d'utilisation d'un terminal et d'autre part, si un shipper souhaite acheter une cargaison spot pour l'amener en France, les conditions concurrentielles font qu'il lui sera économiquement, opérationnellement et pratiquement plus simple et préférable de s'adresser à un shipper long terme pour conduire cette opération éventuellement pour le compte dudit tiers.

Question 40 : En tant qu'utilisateur ou utilisateur potentiel des terminaux, estimez-vous pertinent de continuer à favoriser la flexibilité à l'amont plutôt qu'à l'aval ?

L'UPRIGAZ estime plus pertinent de privilégier la flexibilité laissée aux utilisateurs sur les dates d'arrivée de navires par rapport à une flexibilité offerte à l'émission en sortie du terminal. En d'autres termes, la flexibilité amont est préférable à la flexibilité aval, dès lors que les droits des expéditeurs de long terme peuvent en être affectés.

**Question 41 : Pensez-vous qu'il serait pertinent de permettre la réservation, dès l'établissement du programme annuel, d'opérations autres que les déchargements ?
Sous quelles conditions ?**

L'UPRIGAZ estime opportun de permettre la réservation, dès l'établissement du programme annuel, d'opérations autres que des déchargements. Les opérateurs ont en effet besoin de visibilité sur l'ensemble des services proposés par les terminaux. En revanche, l'UPRIGAZ ne partage pas le souci de la CRE de garantir des capacités d'injection sur le réseau de transport pour répondre à une éventuelle crise d'approvisionnement en fixant un nombre minimum de créneaux de déchargements. En effet, une telle mesure viendrait pénaliser les terminaux français régulés. En outre, en cas de crise, les tensions sur les prix conduiront naturellement les expéditeurs à redéfinir leurs priorités et à approvisionner le marché français. Enfin, cette problématique ne manquera pas d'être traitée par futurs plans de crise élaborés à un niveau régional en application du futur règlement européen sur la sécurité d'approvisionnement.

Question 42 : Quels développements attendez-vous du chargement de camions citernes et quelles évolutions pourraient être mises en place dans le cadre de l'ATTM5 afin d'en faciliter le développement ?

L'UPRIGAZ partage la position de la CRE visant à ce que tout expéditeur déchargeant du GNL sur un terminal régulé ait accès à un service de chargement de camions, notamment pour les utilisateurs de Fos Cavaou, qui devraient se voir donner accès aux installations de Fos Tonkin. Il serait souhaitable qu'une base de chargement existe sur tous les terminaux. Il paraît légitime en revanche de ne pas permettre de rechargement de camion via un flux en rebours au PITTM.

**Question 43 : Etes-vous satisfaits des publications réalisées par les gestionnaires de terminaux méthaniers sur leurs sites internet ?
Estimez-vous pertinent de suivre publications par des indicateurs de qualité de service ?**

Les expéditeurs membres de l'UPRIGAZ sont globalement satisfaits des informations publiées par les gestionnaires de terminaux sur leurs sites internet. En cas de manquement à ces obligations de publication, la CRE dispose de l'autorité nécessaire pour imposer les mesures correctives sans qu'il soit forcément nécessaire d'introduire des indicateurs de qualité.

En revanche, il pourrait être pertinent d'envisager que l'information du marché imposé par le Règlement REMIT s'opère au travers des plates-formes mises en place par les gestionnaires de terminaux.

Question 44 : Avez-vous d'autres remarques ou suggestions d'évolutions dans le cadre de l'ATTM5 ?

L'UPRIGAZ n'a pas de suggestions complémentaires à présenter.
