

TARIF D'UTILISATION DES TERMINAUX METHANIERS **Synthèse de la consultation publique**

La CRE a organisé, du 17 juillet au 4 septembre 2007, une consultation publique sur les principes de tarification de l'utilisation des terminaux méthaniers, dans le cadre de la préparation d'une nouvelle proposition tarifaire conçue pour s'appliquer à compter de 2008.

19 contributions ont été adressées à la CRE :

- 14 proviennent d'expéditeurs, de cabinets de conseil ou d'organismes les représentant ;
- 3 proviennent de consommateurs finals de gaz ou d'organismes les représentant ;
- 2 proviennent de gestionnaires d'infrastructures gazières.

Les contributeurs étaient invités à se prononcer sur des questions à caractère financier et sur des propositions techniques visant à :

- évaluer les services actuellement en vigueur ;
- évaluer le besoin de visibilité tarifaire ;
- définir les modalités de prise en compte des coûts ;
- simplifier les tarifs ;
- optimiser l'utilisation des terminaux.

Il ressort de cette consultation que les contributeurs :

- sont pour la majorité favorables à la proposition d'individualiser le tarif pour chacun des terminaux méthaniers existants, même si certains y sont opposés ;
- souhaitent disposer d'une visibilité tarifaire sur un horizon allant au-delà de 3 ans ;
- considèrent que le taux de rémunération appliqué doit être cohérent avec le profil de risque de l'activité;
- désapprouvent le principe d'un encadrement du marché secondaire de capacité de regazéification à long terme ;
- jugent nécessaire de mettre en place un mécanisme efficace de « Use it or lose it ».

QUESTIONS À CARACTÈRE GÉNÉRAL ET FINANCIER

Question 1 : *Avez-vous un retour d'expérience sur le tarif et les conditions d'utilisation actuelles des terminaux méthaniers ?*

Deux consommateurs finaux estiment que les conditions actuelles d'utilisation des terminaux méthaniers sont inadaptées aux niveaux et profils de consommation des industriels. L'un d'entre eux propose de considérer la possibilité de lisser les émissions sur une année. Il précise également qu'il n'a pas eu la possibilité de réaliser d'opération GNL par manque de capacité disponible en hiver pour effectuer des opérations spot.

Six expéditeurs donnent leur avis sur les conditions actuelles d'utilisation des terminaux méthaniers. Parmi eux, trois ont déjà utilisé les terminaux français et ont donc un réel retour d'expérience sur le tarif en vigueur.

Parmi les utilisateurs des terminaux français, deux se disent satisfaits du service rendu et de la flexibilité manifestée par l'opérateur du terminal, bien que l'un d'entre eux estime que la flexibilité pourrait être améliorée en laissant aux expéditeurs la maîtrise des dates de début et de fin d'émission. Un expéditeur juge le tarif trop complexe, tandis qu'un autre estime qu'il conviendrait de pénaliser les expéditeurs qui perturberaient, par leur défaillance, les émissions des autres utilisateurs et ajoute qu'il y a un décalage entre les règles de programmation très restrictives des terminaux méthaniers et celles des contrats long terme d'approvisionnement.

Les trois expéditeurs n'ayant pas d'expérience sur les terminaux français donnent un avis plus général : deux d'entre eux trouvent que le tarif actuellement en vigueur a un niveau plus élevé que la moyenne européenne. Le troisième souligne qu'un tarif doit être simple et transparent.

L'opérateur Gaz de France DGI précise qu'il réalise un traitement "sur mesure" des demandes de faisabilité des clients et des prospects et s'est engagé à y répondre dans un délai maximal de sept jours. Durant l'année 2006, 85 demandes de faisabilité ont été traitées pour les deux terminaux, avec un délai moyen de traitement de 2 jours, portant sur environ 250 slots, dont plus de 90 % ont pu être satisfaits. Par ailleurs, il souligne que son site internet est disponible en français et en anglais et que les clauses contractuelles et outils nécessaires à l'émergence d'un marché secondaire (possibilités de cession de capacités et/ou de stock, liste de coordonnées des clients et prospects, bulletin board, plate-forme d'échange,...) y sont proposés. Il ajoute que les terminaux méthaniers exploités par Gaz de France DGI sont parmi les plus utilisés en Europe.

Question 2 : *Que pensez-vous de la proposition d'individualiser le niveau du tarif de chaque terminal, la structure tarifaire étant identique pour les trois terminaux ?*

Trois consommateurs finaux estiment qu'un niveau de tarif spécifique par terminal serait de nature à déséquilibrer les différentes zones géographiques et demandent donc l'alignement des tarifs des trois terminaux.

Huit expéditeurs se sont exprimés sur la question de l'individualisation des niveaux de tarif.

Six d'entre eux y sont favorables car ils considèrent que le tarif doit refléter les investissements réalisés et les coûts opérationnels supportés par les différents terminaux et que cette méthode est la plus appropriée pour éviter les subventions croisées entre terminaux.

Un expéditeur pense que cette suggestion est envisageable à condition qu'elle n'induisse pas une distorsion de concurrence entre les nouveaux entrants et les opérateurs historiques en aboutissant à des niveaux de tarif beaucoup trop bas par rapport aux nouveaux projets.

Deux expéditeurs sont opposés à cette idée et souhaitent un seul niveau de tarif pour l'ensemble des terminaux français, d'une part pour faciliter les arbitrages de destination et d'autre part pour réduire l'hétérogénéité du degré de pénétration des nouveaux entrants en fonction des régions.

Deux expéditeurs sont favorables à une structure tarifaire identique pour les trois terminaux méthaniers car ils estiment que ces terminaux donnent accès au même marché. Les deux autres ne sont pas opposés à cette proposition, à condition que cette simplification ne devienne pas un objectif en soi.

La STMFC est favorable à l'application d'un tarif spécifique au terminal de Fos Cavaou, compte tenu de sa structure de coût différente. Elle est prête à considérer toute disposition visant à standardiser la structure tarifaire des trois terminaux, à la lumière d'une analyse terme par terme.

Gaz de France DGI estime que le mécanisme de péréquation tarifaire était adapté à la situation de démarrage avec un seul client actif sur deux terminaux méthaniers présentant des structures de coût équivalentes. Les structures de coût de ces deux terminaux ne sont plus vraiment comparables et divergeront à moyen terme en cas d'extension du terminal de Montoir. En conséquence, Gaz de France DGI souhaite que les tarifs des terminaux de Fos-Tonkin et de Montoir soient individualisés. En ce qui concerne la structure, DGI considère que les terminaux français sont soumis au même environnement et ont un accès direct au même système de transport, il lui apparaît logique que la structure tarifaire soit identique pour les trois terminaux, mais souligne que cette structure doit permettre de refléter correctement les charges liées aux durées de mobilisation des différentes installations de chaque terminal.

Question 3 : *Que pensez-vous de la proposition d'appliquer le tarif en vigueur de façon identique aux capacités existantes et aux capacités résultant de l'extension du terminal de Montoir ?*

Trois consommateurs finals soutiennent cette proposition de simplification, à condition, précisent deux d'entre eux, de veiller à ce « *que le surcoût supporté par les consommateurs pour la souscription des capacités déjà existantes ne servent pas à financer des opérations de reventes de gaz naturel sur les hubs en-dehors du territoire français.* »

Sept expéditeurs sont favorables à la proposition d'appliquer un tarif identique aux capacités existantes et aux capacités résultant de l'extension du terminal de Montoir. Ils estiment que la coexistence de deux tarifs pour un même terminal serait difficile à mettre en œuvre du fait du partage d'une partie de l'infrastructure.

Deux expéditeurs sont opposés à cette proposition, estimant qu'elle conduirait au financement par les utilisateurs des capacités existantes des investissements onéreux, demandés par d'autres expéditeurs.

DGI rappelle qu'en cas d'extension du terminal de Montoir, l'exploitation des installations existantes et nouvelles sera mutualisée et considère plus simple d'appliquer au terminal de Montoir un tarif d'accès unique.

Question 4 : *Que pensez-vous de la date d'application et de la durée du prochain tarif envisagées par la CRE ?*

Date d'application du prochain tarif

Cinq expéditeurs se sont exprimés sur les dates d'application des prochains tarifs : quatre d'entre eux sont favorables à une entrée en vigueur du tarif appliqué au terminal de Fos Cavaou lors de sa mise en service et à une entrée en vigueur du tarif appliqué aux terminaux de Fos Tonkin et de Montoir au 1^{er} janvier 2008. Un expéditeur recommande une date unique d'entrée en vigueur du tarif pour les trois terminaux et estime que le 1^{er} janvier 2008 serait approprié.

Gaz de France DGI juge la date envisagée du 1^{er} janvier acceptable mais souligne son souhait de voir le tarif suivant démarrer à la mise en service commerciale des nouvelles capacités, en cas de réalisation de l'extension du terminal de Montoir à 12,5 Gm³/an.

Durée d'application du prochain tarif

Trois consommateurs finals précisent que les industriels ont besoin de visibilité et de stabilité. Ainsi, une durée d'application du tarif de 10 ans serait plus conforme avec la réalité industrielle.

Les cinq expéditeurs ayant donné leur avis sur la durée d'application du prochain tarif, sont favorables à un allongement de cette durée. Deux d'entre eux se satisfont du rallongement de la durée du tarif de deux à trois ans. Deux autres expéditeurs estiment qu'une durée plus longue serait plus adaptée aux caractéristiques de la chaîne d'approvisionnement de GNL, tout en laissant la possibilité à des révisions périodiques. L'un d'entre eux précise qu'il n'y a, à ses yeux, aucune raison de ne pas proposer un tarif applicable sur le long terme dans un cadre régulé. Le cinquième expéditeur pense que les tarifs d'accès aux infrastructures doivent être proposés sur de longues périodes pour fournir une bonne visibilité des coûts d'acheminement aux expéditeurs.

Un expéditeur exprime son souhait d'être informé le plus tôt possible des tarifs qui sont susceptibles d'être appliqués au terminal de Montoir, dans le cadre du processus d'open season en cours.

La STMFC approuve la durée d'application de trois ans, qui correspond, dans son cas, à la durée des contrats de court terme et permet de réintégrer rapidement, dans la période tarifaire suivante, les éventuels aléas de la fin du chantier.

Gaz de France DGI considère que le point fondamental est de disposer d'un cadre stable et prévisible de détermination du tarif, au sein duquel les niveaux tarifaires peuvent être ajustés régulièrement. Si un tel cadre était mis en place, la date d'application et la durée envisagées pour le prochain tarif lui sembleraient acceptables.

Question 5 : Pensez-vous que le cadre tarifaire actuel, dans lequel la loi prévoit la couverture des coûts, donne une visibilité à long terme pour le nouveau terminal de Fos Cavaou et l'extension du terminal de Montoir ? Pensez-vous que les règles de calcul des charges de capital et les modalités de révision périodique du tarif devraient être fixées pour une longue période ?

Les trois consommateurs finals pensent que la visibilité donnée par le cadre actuel doit être améliorée et estiment qu'une visibilité tarifaire sur une durée de 10 ans serait souhaitable. L'un d'entre eux suggère que les prix soient déterminés sur la base des coûts au moment de la mise en œuvre du tarif, avec des mécanismes d'ajustement transparents, reposant notamment sur l'évolution du taux d'inflation et des taux long terme des marchés financiers, ainsi que sur des objectifs de productivité fixés aux opérateurs.

Les huit expéditeurs ayant répondu à cette question, se déclarent unanimement en faveur d'un tarif dont les modalités d'évolution seraient fixées pour une longue période, afin de répondre à leur besoin de stabilité et de visibilité.

Trois d'entre eux estiment qu'il serait souhaitable de fixer des règles de calcul stables avec une révision périodique. Un expéditeur propose de scinder le tarif en deux parties : une partie fixe, définie sur un long terme et basée sur des règles de calculs répondant aux critères du marché, et une partie variable, définie selon une formule indexée.

Un dernier expéditeur juge les règles actuelles de calcul peu transparentes et regrette le niveau d'incertitude autour des nouveaux projets (coûts d'investissement et d'exploitation mal définis, détails de l'amortissement des capitaux, ...). Selon lui, la dépendance du tarif par rapport au taux d'utilisation du terminal cause une instabilité au détriment de la visibilité.

Par ailleurs, en référence à l'attribution des capacités de court terme à Fos Cavaou et à l'open season liée à l'extension de Montoir, un expéditeur estime difficile de s'engager sur des réservations de capacité sans connaître le tarif qui sera pratiqué.

La STMFC estime qu'il est souhaitable que la proposition tarifaire soit cohérente avec les hypothèses économiques qui ont prévalu lors de la décision d'investissement des actionnaires.

En outre, il lui semble légitime d'attendre une rémunération allant au-delà de la simple couverture des coûts, justifiant ainsi des investissements d'envergure.

Gaz de France DGI estime que le seul principe de couverture des coûts, tel que prévu par la réglementation, reste un concept et que, sans information complémentaire de la part des autorités en charge d'établir les tarifs, ce seul principe ne permet pas à un investisseur d'évaluer la rentabilité d'un projet de construction de terminal méthanier en France. Par conséquent, DGI juge indispensable que les règles de calcul des charges de capital et du niveau du taux de rémunération, ainsi que les modalités de révision périodique du tarif, soient fixées a minima pour la durée des engagements contractuels.

Question 6 : Pour le projet d'extension du terminal de Montoir, pensez-vous légitime de faire porter à l'opérateur du terminal le risque de dérive des coûts des investissements prévus ?

Les trois consommateurs finals approuvent cette proposition, à condition que les règles soient clairement définies dès le départ. Un consommateur précise que la rémunération doit être corrélée avec le niveau de risque accepté par l'opérateur et recommande une rémunération incitative avec un objectif de coût défini a priori.

Huit expéditeurs considèrent légitime de faire porter à l'opérateur du terminal le risque de dérive des coûts, puisque l'investisseur a la meilleure visibilité sur les coûts potentiels. Un expéditeur précise que les taux de rémunération mentionnés dans le document de consultation publique sont élevés comparativement aux taux accordés aux autres opérateurs européens et qu'ils ne sont justifiés que si l'opérateur porte le risque de dérive des coûts.

En outre, un contributeur estime que les souscripteurs portent déjà un risque du fait de l'incertitude des résultats de la procédure d'allocation des capacités, et que les risques doivent être partagés entre les différents acteurs.

Un expéditeur rappelle que le terminal de Fos Cavaou est déjà souscrit à 100 % et juge normal que le risque de dérive des coûts soit porté par l'opérateur du terminal.

Un expéditeur estime que les fourchettes d'incertitude sur les montants des charges d'exploitation (10%) et des charges de capital (30%) pour l'extension du terminal de Montoir paraissent très élevées.

Un expéditeur pense que l'opérateur doit porter le risque des dérives, et qu'en contre partie, il doit aussi bénéficier des éventuels gains de productivité.

Trois expéditeurs sont opposés à cette proposition. L'un d'entre eux estime que cette règle pourrait entraîner une surestimation des dépenses en amont du projet et est favorable à un partage des responsabilités après audit.

Les deux opérateurs de terminaux méthaniers considèrent qu'ils ne doivent pas supporter le risque de dérive des coûts d'investissement.

La STMFC rappelle que la réglementation est fondée sur le principe du « cost-plus » et elle estime que, si l'opérateur porte le risque de dérive des coûts, il doit bénéficier d'un taux de rémunération bonifié.

Gaz de France DGI souligne que la réglementation en vigueur prévoit la couverture par le tarif des charges liées aux terminaux méthaniers et que, par conséquent, le tarif doit prendre en compte le coût définitif des investissements réalisés.

Question 7 : *Que pensez-vous des modalités envisagées pour le calcul des charges de capital du terminal de Fos Cavaou (rémunération des intérêts intercalaires, date d'entrée dans la BAR ...) ?*

A l'exception des gestionnaires de réseaux d'infrastructures, la majorité des intervenants qui se sont prononcés sur les modalités de calculs des intérêts intercalaires sont favorables aux modalités de calcul proposées.

Deux des trois consommateurs finals considèrent légitime de prendre en compte les intérêts intercalaires à condition que le taux d'intérêt utilisé soit au niveau de celui des marchés financiers.

Quatre parmi les représentants des expéditeurs sont favorables aux modalités proposées de calcul des intérêts intercalaires. Deux d'entre eux considèrent que l'approche proposée est standard et conforme aux pratiques usuelles et l'un d'eux ajoute que ces intérêts doivent être conformes aux valeurs de marché et supportés dans le cadre d'un financement de projet qui soit établi conformément aux normes d'un opérateur prudent et raisonnable.

Parmi les expéditeurs qui ne se sont pas prononcés sur la question des intérêts intercalaires, un expéditeur souhaite que les principes actuels ne soient pas modifiés afin de garantir la stabilité et la prédictibilité du cadre tarifaire et un autre considère que le revenu des gestionnaires des terminaux doit couvrir les dépenses nécessaires d'exploitation, de recherche et de développement. Deux autres formulent une remarque générale concernant les taux de rémunération actuels et considèrent qu'ils sont élevés.

Gaz de France DGI demande que les intérêts intercalaires soient rémunérés à des taux adaptés au niveau de risque et tenant compte du coût du capital. La STMFC conteste l'idée selon laquelle il ne s'agirait que de couvrir les coûts de financement induits par l'étalement des dépenses. Selon lui, une logique de rémunération « cost plus » implique une rémunération globale de l'investissement consenti qui dépasse son strict coût de financement pour intégrer les risques pris par l'opérateur.

Gaz de France DGI demande également que les intérêts intercalaires soient rémunérés à des taux adaptés au niveau de risque et tenant compte du coût du capital.

Concernant la date d'entrée dans la BAR, les contributeurs qui se sont prononcés sur cette question sont favorables à la prise en compte de la date de mise en service du terminal.

Sur le mode d'amortissement progressif, deux consommateurs ne sont pas opposés à ce choix et un expéditeur approuve la méthode pour autant que cela corresponde à une croissance des amortissements au fil des années.

Enfin, un expéditeur propose d'envisager que les investissements pris en compte dans la BAR soient basés sur des valeurs standards.

Concernant le choix d'un amortissement progressif, la STMFC estime qu'il aurait pour conséquence de diminuer le tarif les premières années, et de l'augmenter en fin de période et notamment à un horizon auquel les capacités du terminal ne sont pas encore souscrites (au delà de 20 ans). L'opérateur précise que le risque du projet s'en trouverait donc significativement augmenté et demande, dans cette hypothèse, l'ajustement à la hausse du taux de rémunération des actifs.

Gaz de France DGI est également opposé à l'application d'un amortissement de type "progressif", qui fait peser davantage de risques sur le revenu de l'investisseur.

Question 8 : *Pour le projet d'extension du terminal de Montoir, pensez-vous que les investissements devraient entrer dans la BAR lors de la mise en service de l'extension, ou au fur et à mesure des dépenses ?*

Deux consommateurs finals approuvent le principe d'intégration des investissements au moment de la mise en service des capacités, en intégrant le coût des intérêts intercalaires calculés sur la base du taux d'intérêt des marchés financiers.

Les neuf expéditeurs qui se sont exprimés sur cette question, sont unanimement favorables à une entrée des investissements dans la BAR au moment de la mise en service de l'extension, car, de l'avis général, il ne serait pas équitable de faire supporter, aux détenteurs des capacités existantes, des coûts liés à la mise en service de capacités dont ils ne bénéficieront peut-être pas.

La STMFC, bien que partageant cette position, ajoute qu'il est nécessaire de rémunérer les immobilisations en cours au taux de rémunération applicable aux actifs de terminaux méthaniers mis en service après 2003, soit 10,5 %, cette rémunération étant capitalisée et inflatée jusqu'à la mise en service des capacités correspondantes.

Gaz de France DGI considère que les charges relatives aux extensions de Montoir doivent être supportées par les utilisateurs effectifs des futures capacités et souhaite, en conséquence, que l'entrée des investissements dans la BAR intervienne à la mise en service des installations.

Question 9 : *Avez-vous des commentaires quant aux taux de rémunération des actifs pour les terminaux méthaniers et leur durée d'application ?*

Les trois consommateurs considèrent que la question de fond est la cohérence entre la rémunération et le risque associé. Deux parmi eux considèrent que deux options sont possibles : i) si les revenus sont garantis, les capacités à prendre en compte sont les capacités souscrites, et dans ce cas la rémunération doit être au niveau de celle des marchés financiers et non à 10,5%, ii) soit les revenus ne sont pas garantis, les capacités prises en compte sont les capacités totales et dans ce cas une prime par rapport au marché financier est justifiée.

Le thème général de la cohérence entre rémunération et risque se retrouve dans la réponse des souscripteurs. Sept expéditeurs ont ainsi donné leur avis concernant le niveau du taux de rémunération. Deux d'entre eux n'ont pas de remarque particulière sur le taux actuellement en vigueur, compte tenu du niveau de risque lié à l'activité considérée. L'un d'entre eux remarque, toutefois, que le tarif en résultant doit être au niveau des tarifs observés sur les autres terminaux concurrents, régulés ou exemptés. Un troisième expéditeur juge que le taux de rémunération des actifs à 10,5% réel avant impôts est approprié si la rentabilité, qui en résulte, reste comparable à celle obtenue par des activités régulées aux caractéristiques similaires sur le marché européen. Il estime que cette valeur de rentabilité devrait être entre 6 et 9 %, nominal après impôts.

Les quatre autres expéditeurs jugent que ce taux est élevé, compte tenu de la garantie de revenue liée à la clause de « ship or pay » (actuellement 90 % ou 95 % en fonction des terminaux considérés). L'un d'entre eux précise que les contrats de souscription de capacité à long terme et des tarifs établis sur le long terme, sont un gage de revenus stables pour l'opérateur qui devraient donc résulter en une prime de risque réduite. Par conséquent, il estime que la rémunération des actifs, et en particulier la prime de 200 voire 325 points de base, apparaît comme très largement favorable à l'opérateur par rapport à d'autres benchmarks européens pertinents. Cet expéditeur résume les risques supportés par l'opérateur du terminal à deux paramètres : la solvabilité des souscripteurs et les dérives des coûts d'investissements. Il précise en outre que le risque lié à la solvabilité des utilisateurs ayant réservé des capacités dans le futur terminal de Fos Cavaou est très faible étant donné que 90 % des capacités d'utilisation du futur terminal de Fos Cavaou sont détenues par Gaz de France et Total qui sont aussi les actionnaires de l'opérateur du terminal, STMFC. Un autre expéditeur souligne que comme les

revenus des opérateurs sont garantis, il lui semble raisonnable de s'attendre à un niveau de rémunération des capitaux inférieur à celui d'un investissement commercial.

La STMFC précise que les actionnaires du terminal ont pris leur décision d'investissement en visant un objectif de rentabilité cohérent avec les règles tarifaires applicables aux opérateurs régulés, ce qui correspondait à l'époque à un taux de rémunération des actifs de 11 % « (taux auquel pouvait s'ajouter une majoration maximale de 3 % dans le cas d'investissements structurels) ». L'opérateur précise que ce taux a été baissé à 10,5 % et estime légitime que cette dernière valeur soit, a minima, maintenue à long terme. Il considère qu'il aurait été légitime de prétendre à un taux plus élevé du fait d'un risque élevé pour la création d'un terminal ex-nihilo et de la contribution de cette nouvelle infrastructure à la décongestion du marché français.

Gaz de France DGI souligne que, par principe, le niveau de rémunération de l'opérateur dans le présent cadre « cost plus » doit lui apporter une rentabilité comparable à celle qu'il pourrait obtenir pour des investissements d'un niveau de risque comparable et met en avant les risques spécifiques liés à l'activité de terminaleur qui justifient une rémunération supérieure à celle d'autres infrastructures :

- les risques techniques : complexité de la technologie mise en œuvre pour opérer à très basses températures, investissements lourds, perte de recette durant les périodes d'indisponibilité ;
- les risques liés au marché : activité plus sensible aux évolutions du marché. Ainsi, sur le moyen ou le long terme, on ne peut exclure une baisse significative et durable de la consommation de gaz en France par rapport aux prévisions, ou des différentiels de prix défavorables au GNL livré en France. Dans une telle hypothèse, la répercussion est beaucoup plus forte sur les terminaux que sur d'autres infrastructures, compte-tenu de la souplesse inhérente au mode de transport associé à ce type de chaîne d'approvisionnement.

L'opérateur ajoute que l'attribution d'une prime à l'investissement analogue à celle accordée aux actifs de transport "contribuant significativement à l'amélioration du marché, notamment par la création de nouveaux points d'entrée sur le réseau national", prend tout son sens dans le cas de la construction de nouvelles capacités d'importation GNL.

Question 10 : *Que pensez-vous des propositions faites dans le document de consultation quant aux hypothèses de souscriptions de capacités à prendre en compte pour définir les tarifs ?*

Globalement, les expéditeurs qui se sont exprimés, estiment juste de considérer un niveau de souscription supérieur à celui observé ce jour, afin de prendre en compte les éventuelles souscriptions à venir.

Deux d'entre eux proposent d'inciter l'opérateur à optimiser l'utilisation du terminal en lui laissant une partie des revenus supplémentaires liés aux souscriptions additionnelles et à une meilleure productivité. Ils ajoutent qu'ils sont par ailleurs favorables à ce que l'autre partie des revenus soit reversée aux clients ayant effectivement souscrit des capacités dans les terminaux pendant la période en question, par exemple grâce au compte de régularisation des charges et produits.

Un expéditeur pense que les hypothèses de souscription devraient refléter un taux d'utilisation normal, tenant compte des réservations faites dans le passé.

Un autre expéditeur précise qu'il n'a pas d'opinion objective sur la question mais met en garde contre l'instabilité tarifaire qui pourrait éventuellement résulter de cette méthodologie.

Un consommateur final estime que les capacités à considérer pour le calcul du tarif sont les capacités souscrites, mais, en revanche, que le taux de rémunération doit se situer au niveau du taux des marchés financiers.

La STMFC constate que le niveau moyen d'utilisation des terminaux en France et en Europe est compris entre 60 et 80 %. Il souligne que *« cet état de fait semble être une tendance durable tant les spécialistes du marché du GNL s'accordent à dire que les capacités de regazéification souscrites par les expéditeurs devraient être à moyen terme excédentaires d'environ 40% par rapport à leurs capacités d'approvisionnement, afin de se constituer des marges de manoeuvre d'arbitrage. »*

Il commente en outre l'efficacité relative des mécanismes de « Use It Or Lose It », puisque, d'après son analyse :

- aucune réalisation n'a été constatée à ce jour en Europe,
- si le marché est porteur, le détenteur primaire utilisera ses capacités,
- si le marché n'est pas porteur, le détenteur primaire libèrera ses capacités mais elles n'intéresseront aucun acheteur potentiel,
- enfin, si le détenteur primaire sait qu'un mécanisme UIOLI efficace est en place, son intérêt financier direct sera de sous-louer sa capacité sur le marché secondaire plutôt que de la laisser à l'opérateur.

En conséquence, la STMFC demande de *« retenir au dénominateur du calcul tarifaire, l'hypothèse d'une vente à hauteur de 100 % des capacités commercialisées, dont le niveau d'utilisation conduira à une facturation à hauteur de 95 %, correspondant au niveau de « Ship or Pay » ».*

Concernant les hypothèses de souscription, Gaz de France DGI considère raisonnable de conserver les engagements contractuels connus à ce jour comme hypothèses de souscriptions pour la détermination des tarifs et rappelle que les taux d'utilisation des capacités souscrites observés en France sont inférieurs aux engagements contractuels. En outre, l'opérateur souligne que la commercialisation de capacités au-delà des engagements connus est tributaire des conditions de marché, et en particulier des différentiels de prix entre l'Europe et chacun des deux autres grands marchés, Amérique et Asie.

QUESTIONS À CARACTÈRE TECHNIQUE

Question 11 : Etes-vous d'accord avec la proposition de maintenir les services « émission continue » et « bandeau 30 jours » ? Que pensez-vous de la proposition de répartir les émissions au prorata des volumes de gaz programmés s'il y a plusieurs expéditeurs souscrivant le service « émission continue » ? Que pensez-vous de la proposition de laisser le choix entre le service « émission continue » et le service « bandeau » aux expéditeurs ayant souscrit entre 6 et 12 déchargements par an ?

Maintien des services « émission continue » et « bandeau »

Six expéditeurs donnent leur avis sur les services d'émission.

Quatre d'entre eux sont explicitement favorables au maintien des deux types de service actuellement en vigueur (« émission continue » et « bandeau 30 jours »).

Cependant, deux expéditeurs souhaitent un assouplissement de la règle d'émission liée au service bandeau, qu'ils jugent trop rigide pour permettre aux nouveaux entrants d'alimenter un portefeuille de clients (discontinuité/superposition des flux à la transition entre 2 cargaisons). L'un d'entre eux souhaiterait une période d'émission supérieure aux 30 jours actuels. L'autre expéditeur propose de laisser le souscripteur choisir la durée d'émission dans un intervalle de 28 à 32 jours et la date de démarrage de l'émission entre le jour J du déchargement et le jour J+1.

Un autre expéditeur ne se prononce pas sur la pertinence de l'existence des deux services mais précise que le service « bandeau » n'est rendu possible qu'en raison de l'existence d'expéditeurs disposant de volumes significatifs et qu'il ne se justifie donc que dans un marché encore immature. Il pense, en outre, que le service « bandeau 30 jours » devrait être plus cher que le service continu en raison des coûts de stockage de GNL qu'il induit.

Répartition des émissions au prorata des volumes de gaz programmés

Trois expéditeurs sont favorables à une règle de répartition au prorata des volumes de gaz programmés, mais précisent qu'il conviendrait de définir au préalable les modalités de compensation entre expéditeurs lorsque le comportement d'un expéditeur rend impossible la prestation du service « émission continue » par l'opérateur du terminal. L'un d'entre eux rappelle l'existence d'un « service mutualisé » sur le terminal de Fos Cavaou qui se distingue du service « émission continue », notamment par l'existence de garanties de compensation physique ou financière en cas de défaillance d'un expéditeur.

Un expéditeur émet des réserves quant à la proposition de répartir les émissions au pro rata des volumes de gaz programmés s'il y a plusieurs expéditeurs souscrivant le service d'émission. Il serait plutôt favorable à l'émergence d'un service « multi-user » où chaque expéditeur définit son émission en fonction de son stock et de ses besoins, dans la mesure où cette émission est compatible avec les contraintes techniques du terminal.

Choix entre le service « émission continue » et le service « bandeau »

Un consommateur final précise que les services actuellement offerts ne permettent pas à un industriel de consommation moyenne d'utiliser de façon optimale les terminaux méthaniers car il lui faut plusieurs mois pour consommer le volume d'un déchargement.

Les deux autres consommateurs finaux jugent nécessaire de proposer le service « émission continue » à tous les expéditeurs, dès le premier déchargement, car d'après eux, à l'exception des fournisseurs historiques, les expéditeurs n'ont généralement pas la taille critique pour décharger le nombre de cargaisons nécessaires au service « émission continue », pourtant indispensable pour fournir des clients en France.

Un expéditeur se dit favorable à la possibilité de choisir le service (bandeau/continu) pour les expéditeurs ayant souscrit entre 6 et 12 déchargements par an.

Un expéditeur estime que la coexistence de deux services avec des tarifs différents et affectés à l'expéditeur en fonction des capacités qu'il a réservées, est source de discrimination. Il est selon lui crucial que l'expéditeur ait le libre choix entre les services et ce indépendamment des capacités qu'il a réservées. Il précise toutefois que l'expéditeur qui choisit le service « émission continue » doit

décharger au minimum le même nombre de cargaisons en période hivernale, que pendant la période estivale.

Deux expéditeurs ne sont pas favorables à ce que le choix du mode d'émission soit laissé aux expéditeurs. L'un d'entre eux craint des arbitrages au détriment des autres utilisateurs, en décalant par exemple les émissions par rapport à des dates de déchargement non uniformément réparties dans l'année. L'autre précise que le service « bandeau de 30 jours » ne peut physiquement pas être offert par le gestionnaire du terminal sans la présence d'un ou plusieurs expéditeurs long terme qui assurent le fonctionnement du système par la régularité de leurs déchargements.

La STMFC souligne l'importance du service continu qui est, selon lui, le service de base d'accès au terminal méthanier, puisqu'intimement lié aux engagements de long terme qui permettent les investissements. De son point de vue, seul ce service permet une commercialisation maximale des capacités techniques. Il souhaite donc que la CRE veille, d'une manière générale, à ce que les capacités vendues en « service bandeau » restent à tout moment marginales par rapport aux capacités totales.

Toutefois, l'opérateur n'est pas défavorable à un choix entre le service continu et le service bandeau laissé aux expéditeurs ayant souscrit entre 6 et 12 déchargements par an, dans la mesure où les capacités concernées ne peuvent pas dépasser 10 % des capacités commercialisées pour le terminal de Fos Cavaou.

L'opérateur rappelle cependant que son contrat d'accès aux capacités prévoit actuellement deux règles fondées sur des principes d'assurance et d'engagement mutuels :

- répartition des émissions au prorata des déchargements programmés sur une période glissante de trois mois,
- allocation d'une émission nulle pendant le mois où l'expéditeur n'a programmé aucun déchargement.

En outre, il précise qu'il est « engagé dans un travail interactif avec ses clients pour implémenter ces règles dans son système d'information et les faire évoluer le cas échéant à la lumière du retour d'expérience, qui ne sera consistant qu'après le démarrage du terminal. »

L'opérateur estime donc qu'il est prématuré à ce stade de figer des règles, qui devront être affinées suite à la concertation avec les clients et au retour d'expérience sur le fonctionnement opérationnel du terminal.

Gaz de France DGI rappelle que les règles de gestion des émissions des utilisateurs en service continu ont été relativement complexes à établir et n'ont pas encore été mises en œuvre en France. Aussi, Gaz de France DGI considère-t-il qu'il convient d'être prudent et de roder dans un premier temps ces mécanismes sur le terminal de Fos-Cavaou.

Question 12 : *Que pensez-vous de la proposition de simplifier les termes tarifaires afin d'aligner le prix unitaire payé par tous les utilisateurs, quel que soit le volume de capacités souscrites ?*

Les trois consommateurs finals jugent raisonnable de simplifier la structure tarifaire, afin de la rendre plus transparente.

Les neuf expéditeurs qui se sont exprimés sont, a priori, favorables à une simplification des termes tarifaires.

En outre, quatre expéditeurs trouvent utile l'alignement des prix unitaires payés par tous les souscripteurs, afin d'éviter toute discrimination entre les différents profils d'utilisateurs. L'un d'entre eux estime que les termes tarifaires actuellement en vigueur conduisent à un effet d'échelle favorisant les expéditeurs déchargeant le plus grand nombre de navires et que, dans la mesure où cela ne reflète pas la structure des coûts réels, il ne paraît pas légitime de favoriser les gros expéditeurs par rapport aux petits.

Un expéditeur estime que la structure du tarif doit refléter la structure de coûts supportés par l'opérateur et que la simplification des termes tarifaires doit se traduire par une juste affectation des coûts aux utilisateurs, comme cela apparaît dans la majorité des structures tarifaires en Europe.

Deux expéditeurs sont défavorables à un alignement du prix unitaire payé par les utilisateurs. L'un d'entre eux souligne que la gestion de navires de tailles différentes représente un coût pour l'opérateur et chaque navire engendre des modalités de gestion opérationnelles (programmation des arrivées, stockages...) différentes selon sa taille. L'autre estime que le service continu est plus avantageux car plus flexible.

Un expéditeur précise qu'il souhaite que soit conservé un tarif préférentiel pour les cargaisons spot.

La STMFC rappelle la nécessité d'avoir un tarif reflétant les coûts des services proposés et incitant à l'investissement et à l'utilisation optimale des capacités. Il estime, d'une manière générale, qu'il serait préjudiciable à l'efficacité du système qu'un signal tarifaire inadapté conduise à une part trop importante de capacités vendues en « service bandeau ».

Gaz de France DGI rappelle que la structure en vigueur a été mise en place au 1^{er} janvier 2006 et a été conçue pour refléter l'utilisation des terminaux qu'il exploite et prendre en compte les coûts et les durées de sollicitation des différents équipements de ces terminaux. L'opérateur juge utile de souligner les efforts de pédagogie qu'il a menés auprès de ses clients.

En conséquence, il considère que l'apparente complexité des tarifs est un enjeu moindre par rapport au juste reflet des coûts, et il souhaite le maintien de la structure actuelle pour la prochaine période tarifaire.

Question 13 : Que pensez-vous de la proposition de porter à 95 % le niveau d'obligation de paiement des capacités souscrites (« ship or pay ») ?

Deux consommateurs finals soutiennent cette proposition d'évolution qui permet de diminuer le risque supporté par l'opérateur et donc de baisser le taux de rémunération du capital. L'un d'entre eux précise que cette mesure devrait s'accompagner d'un développement du marché secondaire.

Seul un expéditeur sur les neuf qui se sont exprimés, n'est pas opposé à un niveau de « ship or pay » à 95 %.

Les huit autres estiment qu'un niveau élevé de « ship or pay » affecterait la flexibilité du terminal et nuirait à sa compétitivité par rapport aux niveaux imposés dans d'autres pays.

L'un d'entre eux estime que cette mesure pénaliserait les petits expéditeurs (nombre de déchargements inférieur à 20 cargaisons par an), car il suffirait alors que cet expéditeur soit défaillant sur une seule cargaison pour ne pas être en mesure de décharger au moins 95 % des capacités souscrites.

Un autre souligne que l'opérateur du terminal peut compenser la perte de revenu inhérente à un niveau de « ship or pay » moins élevé par la vente de capacités de regazéification sur le marché secondaire.

Un troisième propose de définir un mécanisme d'exonération du ship-or-pay pour les périodes de maintenance.

Un dernier propose de diminuer le taux actuel, qui est à 90 %.

La STMFC précise que le niveau du « Ship or Pay » est déjà de 95 % dans les contrats de la STMFC.

Gaz de France DGI demande que le niveau actuel d'obligation de paiement des capacités souscrites soit maintenu pour les terminaux de Fos-Tonkin et de Montoir. Il note que le niveau de « Ship or Pay » de 90 % figure dans les contrats des utilisateurs et qu'une modification serait susceptible d'entraîner des renégociations des contrats existants. De plus, Gaz de France DGI considère que le niveau de 90 % est adapté aux besoins de flexibilité liés aux chaînes d'approvisionnement GNL. Une augmentation de ce niveau d'obligation entraînerait, selon l'opérateur, une "rigidification" de l'offre et par conséquent une baisse d'attractivité de ses terminaux.

Question 14 : *La pénalité envisagée pour non respect de la programmation vous paraît-elle justifiée ?*

Les sept expéditeurs sont globalement défavorables à une pénalité trop importante pour non respect de la programmation, même dans le cas d'un délai de prévenance moins contraignant (3 jours au lieu des 5 jours en vigueur).

L'un d'entre eux estime que le montant proposé, égal à 50 % du coût de la regazéification, ne reflète pas le coût de la désoptimisation engendrée ; d'autant que, comme le précise un autre expéditeur, la pénalité bénéficie au seul opérateur du terminal, alors que les effets d'une déprogrammation sont principalement subis par les autres utilisateurs. Ce dernier est plutôt favorable « à une pénalité d'annulation tardive qui ferait suite à l'impossibilité de compenser la gêne occasionnée chez les autres expéditeurs en réduisant seulement l'émission du fautif ».

Deux autres rappellent qu'une pénalité trop importante nuirait à la flexibilité du terminal et que, les expéditeurs sont déjà incités à un respect de la programmation par la clause du « ship or pay ».

Un expéditeur ajoute qu'il est peu probable qu'une cargaison soit déroutée avec un préavis inférieur à trois jours et qu'il est sans doute probable qu'une telle situation soit liée à un cas de force majeure et donc non soumise à pénalité.

Un expéditeur rappelle que cette pénalité n'a pas lieu d'être pour le terminal de Fos Cavaou où les défaillances sont couvertes par un mécanisme de compensation physique ou financière, le gestionnaire du terminal étant par ailleurs couvert par la clause de « Ship or Pay ».

Un autre expéditeur souhaite que soit conservée la notion de forfait actuellement en vigueur.

La STMFC signale qu'une telle pénalité ne se justifie pas dans le cadre du « service continu », puisque les expéditeurs ont déjà pris l'engagement de compenser, en nature ou financièrement, le gaz qui n'aura pas pu être émis. En revanche, comme cet engagement ne s'applique pas au « Service Bandeau », la STMFC juge souhaitable de n'appliquer cette pénalité qu'aux expéditeurs ayant souscrit ce service.

Gaz de France DGI considère que le montant actuel des pénalités n'est pas suffisamment dissuasif, mais ne donne pas d'avis sur le niveau proposé par la CRE.

Question 15 : *Que pensez-vous du mécanisme de « Use it or Lose it » proposé ?*

Quatre expéditeurs sont, a priori, favorables au mécanisme de « Use it or lose it » proposé, mais deux d'entre eux soulignent la nécessité d'assurer l'anonymat des publications des programmes de déchargement.

Un cinquième expéditeur souligne le besoin d'un mécanisme d'UIOLI efficace sans pour autant donner d'avis sur le principe proposé. Il présente également deux caractéristiques fondamentales d'un tel mécanisme : la stabilité du principe retenu et le respect des droits du détenteur primaire.

Un expéditeur est défavorable à ce mécanisme, qu'il juge très contraignant car il nécessite une plus grande précision sur les critères permettant d'enclencher une restitution de capacités et sur la nature des capacités restituées. Il ajoute qu'il serait nécessaire de prendre en compte d'éventuels efforts du détenteur primaire pour revendre cette fenêtre libre sur le marché secondaire.

En outre, il remarque que la non-utilisation ponctuelle ou saisonnière de la capacité peut simplement découler d'une faible demande de gaz et ne doit pas entraîner de sanctions automatiques.

Un dernier expéditeur pense qu'un tel mécanisme ne devrait intervenir qu'en dernier recours et avec un préavis raisonnablement court compte tenu de la proximité des sources d'approvisionnement en GNL. Il ajoute qu'il conviendrait d'envisager la publication la semaine S des capacités disponibles la semaine S+2.

La STMFC considère que la programmation mensuelle est effectuée, dans le cadre du contrat d'accès au terminal, le 25 du mois et que l'avancer au 20 du mois ne pourrait se faire qu'à l'issue d'une concertation avec les expéditeurs. La STMFC n'estime pas nécessaire de publier les programmes de déchargement des expéditeurs, car ils revêtent un caractère confidentiel ; la publication globale au niveau du terminal des capacités non programmées est suffisante pour informer les acheteurs. Par contre, la STMFC estime que tout dispositif visant à retirer des capacités à un expéditeur qui aurait été

défaillant dans la remise à disposition du marché des capacités qu'il n'utilise pas serait dangereux pour les éventuels projets d'extension en décourageant les expéditeurs qui y verraient une atteinte autoritaire à leur liberté.

Gaz de France DGI, quant à lui, considère qu'il convient de distinguer :

- la gestion de capacités souscrites "non utilisées",
- l'examen de la "sous-utilisation" de capacités contractuelles.

Concernant la gestion de capacités souscrites "non utilisées", Gaz de France DGI estime que son dispositif commercial actuel permet aux détenteurs primaires de capacités de proposer sur le marché secondaire, les capacités qu'ils prévoient de ne pas utiliser et considère que les mécanismes existants permettent d'ores et déjà d'atteindre les finalités visées par la CRE et ne nécessitent pas de dispositions complémentaires.

Concernant la "sous-utilisation" des capacités contractuelles, DGI estime que seul le régulateur est en mesure d'en analyser les causes, en relation avec les utilisateurs concernés. L'opérateur juge qu'en tant que « *commercialisateur des capacités de regazéification, l'opérateur du terminal serait juge et partie, s'il devait procéder à l'examen d'éventuelles "sous-utilisations" de capacités contractuelles* ». DGI précise qu'il prévoit d'adapter les dispositions du paragraphe 9 de ses règles d'allocation des capacités d'accès, pour les mettre en cohérence avec ses propres responsabilités.

Question 16 : *Pensez-vous nécessaire d'encadrer le marché secondaire afin d'éviter que se développe une spéculation sur les capacités de long terme ?*

Les trois consommateurs finals s'expriment en faveur de cette mesure. L'un d'entre eux fait un parallèle avec les stockages souterrains de gaz naturel qui ne sont pas dans le domaine régulé et pour lesquels les acteurs de marché n'ont pas hésité à spéculer sur les prix d'accès en pénalisant le développement d'un marché concurrentiel pour le consommateur final en France.

Neuf expéditeurs se prononcent contre un encadrement du marché secondaire par le régulateur.

Deux expéditeurs pensent que le risque de spéculation est minime. L'un d'eux ajoute que les souscriptions sont établies en fonction de prévisions long terme et ajustées par la suite dans un souci de minimisation des coûts et se dit favorable au maintien d'un service support de cession des capacités tel qu'il existe déjà pour les terminaux de Fos Tonkin et Montoir.

Un expéditeur juge que cette mesure irait à l'encontre d'une réservation de capacité à long terme par les utilisateurs des terminaux, seule garante de l'investissement dans ces infrastructures. En outre, il estime qu'une spéculation à long terme sur les capacités serait sans fondement dès lors que les investissements garantissant des capacités de regazéification en suffisance sur le territoire auraient été réalisés. De ce point de vue, il ajoute qu'il est fondamental que l'environnement réglementaire favorise l'investissement dans les infrastructures.

Un expéditeur souligne qu'une telle mesure serait « problématique » car il existe trop de solutions de contournement.

Deux expéditeurs ne se prononcent pas sur cette proposition mais remarquent que l'usage du marché secondaire sur les terminaux européens régulés n'est pas très développé et est, en général, substitué par des mécanismes d'échanges de gaz entre utilisateurs.

La STMFC estime que contraindre le marché secondaire enlèverait à l'expéditeur une marge de manœuvre importante dans l'adaptation de son portefeuille. L'opérateur pense qu'une telle mesure aurait des conséquences contraires à l'objectif visé : les expéditeurs ne s'engageraient plus à long terme, mettant en faillite les projets d'investissement et la pénurie ainsi créée inciterait à la spéculation et à la sous-location des capacités sur les marchés de court terme à des prix supérieurs aux tarifs « régulés ». Il ajoute, en outre, qu'une restriction des conditions d'utilisation du marché secondaire est contradictoire avec la mise en place d'un UIOLI efficace qui aura pour conséquence principale et fondamentale d'inciter les expéditeurs à revendre sur le marché secondaire les capacités dont ils n'ont pas usage.

Gaz de France DGI considère qu'il n'est pas souhaitable d'encadrer davantage le marché secondaire, dont la finalité est de faciliter les échanges et non de les mettre sous contrainte.

Au demeurant, Gaz de France DGI considère que « *la restriction proposée par la CRE des échanges de type "gré à gré" sur le marché secondaire ATM, ne pourrait atteindre l'objectif visé que si les échanges "gré à gré" étaient également restreints sur l'ensemble du système gazier français (ie. PEG, offre stockage), voire européen (eg. hubs). Si cette restriction n'était pas ainsi généralisée, la mesure proposée, au-delà du fait qu'elle serait mécaniquement sans effet par rapport à l'objectif visé, porterait nettement préjudice à la perception de l'intérêt du marché secondaire ATM, voire de l'offre ATM, alors même que les opérateurs de terminaux s'efforcent de façon continue à les rendre attractifs.* »

En revanche, l'examen a posteriori par la CRE d'éventuelles situations particulières avec les fournisseurs concernés, paraît à DGI parfaitement adapté, et ne nécessitant aucune disposition complémentaire.

Question 17 : *Pensez-vous être suffisamment informés sur les conditions d'utilisation de terminaux méthaniers et les capacités disponibles ? Sinon, quelles informations supplémentaires souhaiteriez-vous que les gestionnaires des terminaux méthaniers rendent publiques ?*

Un industriel pense que le consommateur final devrait être associé aux réunions d'échange et aux groupes de travail organisés par les gestionnaires d'infrastructures, l'administration ou le régulateur.

Trois expéditeurs estiment qu'ils sont suffisamment informés des capacités disponibles et des conditions d'utilisation.

Un expéditeur note que des progrès importants ont été enregistrés depuis la dernière consultation de la CRE sur ce sujet, mais regrette, néanmoins, un manque d'information quant à l'utilisation effective des capacités souscrites. Il lui paraît important que la CRE tienne un registre sur l'utilisation effective des capacités réservées qui servira de moyen de contrôle du fonctionnement du mécanisme d' « UIOLI ».

Un expéditeur est favorable à davantage de transparence sur l'utilisation des terminaux et sur les capacités disponibles. En particulier, il souhaite davantage de transparence sur les programmes de déchargement et les fenêtres encore disponibles pour favoriser le déchargement de cargaisons spot.

Question 18 : *Avez-vous des remarques sur les règles d'allocation publiées par les gestionnaires des terminaux méthaniers et/ou leur application, ainsi que leur mode de réservation (court terme ou long terme ?*

Un consommateur final juge inadapté le processus d'open season sur Montoir, compte tenu de l'absence éventuelle de contrat d'approvisionnement GNL en amont et de l'absence d'éléments économiques au moment où le souscripteur doit s'engager de manière ferme et irréversible. En outre, il précise que le calendrier décalé de l'Open Season pour la liaison Taisnières- Zeebrugge ne permet pas de bâtir une stratégie d'approvisionnement globale, notamment pour les expéditeurs de petite taille.

Un expéditeur émet quelques réserves sur les règles d'allocation des capacités relatives à l'extension du terminal de Montoir. Il lui semble que le critère de classement donnant une « *priorité, ceteris paribus, à un profil de 5 bcm/an devant 5 profils de 1 bcm/an* » est discriminatoire et que les parts extensibles sont incompatibles avec un contrat d'approvisionnement GNL.

Un autre constate que l'allocation des capacités court terme de Fos Cavaou a conduit à un morcellement très important du peu de capacité disponible et souhaite exprimer ses doutes quant à l'impact positif de cette répartition sur le niveau de concurrence dans le marché. En outre, il

s'interroge sur la compatibilité de l'attribution à long terme de 90 % des capacités du terminal de Fos Cavaou aux opérateurs historiques Gaz de France et Total avec la législation (européenne et française) en vigueur.

Un expéditeur juge que l'allocation des capacités de transport en fonction des capacités détenues dans le terminal est une bonne mesure mais trouve inapproprié d'obliger les expéditeurs à s'engager à payer de manière ferme la capacité construite pour les extensions, tandis que les gestionnaires du terminal et du réseau de transport ne s'engagent pas sur les dates de mise en service et que les possibilités de recourir au marché secondaire sont limitées.

Un expéditeur souhaiterait la disparition dans les règles d'allocation des capacités de DGI de l'obligation de disposer d'un contrat d'approvisionnement long terme pour être en mesure de souscrire des capacités long terme, car elle constitue une barrière.

Question 19 : *Avez-vous toute autre remarque concernant les tarifs et les modalités d'utilisation des terminaux méthaniers ?*

Un expéditeur souhaite que soit envisagée la possibilité d'utiliser les terminaux méthaniers comme un outil de flexibilité avec la possibilité d'émettre son gaz sur le réseau dans le cadre de services moins rigides que ceux proposés aujourd'hui.

Un expéditeur estime « *qu'il est essentiel pour le développement du marché français que l'environnement réglementaire soit favorable aux nouveaux investissements* ». De ce fait, il est très fortement attaché au maintien du système de dérogation à l'obligation d'accès des tiers de l'article 22 de la Directive 2003/55/CE.

Un expéditeur juge utile de préciser et de publier le tarif de certaines prestations annexes concourant aux missions d'un terminal méthanier (autorisations de navires, allongement de durée d'escale, assèchement de cale...).

Un expéditeur souligne le contexte très dynamique des terminaux méthaniers en France et précise que, « *contrairement à la situation des réseaux de transport, ces différents terminaux seront en concurrence les uns avec les autres, en particulier pour les contrats d'approvisionnement de GNL à moyen terme et pour les cargaisons spot.* » En outre, à cette concurrence entre terminaux français, vient s'ajouter une concurrence intra européenne, « *dès lors que se renforcent les interconnexions entre les réseaux de transport* ». Il estime donc que cette nouvelle donne rend indispensable « *une réflexion originale sur le cadre réglementaire de tous les terminaux méthaniers, c'est-à-dire non seulement ceux qui sont aujourd'hui soumis à un accès des tiers régulés (Fos Tonkin, Montoir et le futur Fos Cavaou), mais aussi de ceux qui seront construits, vraisemblablement sous le régime de l'exemption, partielle ou totale à l'accès des tiers prévu par l'article 22 de la directive 2003/55/CE* ». Il affirme son souhait de voir les terminaux méthaniers jouer un rôle essentiel dans la sécurité d'approvisionnement et la liquidité du marché et reconnaît qu'une « *partie significative de la capacité de chacun de ces terminaux sera affectée à des flux contractés à long terme pour lesquels l'exemption de l'accès constitue à la fois un impératif pour permettre le financement de ces terminaux, mais également un moyen de permettre la diversification des ressources gazières et des fournisseurs, améliorant ainsi la sécurité d'approvisionnement du pays* ».

Il estime que la concurrence entre les terminaux constitue l'élément déterminant devant conduire à une baisse des prix au bénéfice des fournisseurs et des consommateurs et propose à la CRE de susciter une nouvelle réflexion sur la régulation des terminaux méthaniers dans le contexte de surcapacité qui s'annonce à partir de 2008 et qui devrait être pérenne.

La STMFC souligne les excellents résultats de l'opération de vente menée en juin 2007 sur le terminal de Fos Cavaou. Il estime donc « *inapproprié de déstabiliser les règles tarifaires dans le but de baisser des prix de régazéification à court terme déjà acceptés par le marché.* »

Gaz de France DGI est favorable au mécanisme de souscription automatique des capacités fermes d'entrée sur le réseau de transport pour une durée égale à celle des souscriptions de capacité de regazéification, mais note, toutefois, que le ratio de 1/330 pour le service "continu" n'est pas compatible avec une gestion satisfaisante de terminaux exploités au maximum de leur capacité.

À titre d'exemple, ce niveau de flexibilité a permis une utilisation satisfaisante du terminal de Montoir pour une sollicitation qui n'a pas dépassé 8 Gm³/an. En cas d'utilisation de la capacité maximale de 10 Gm³/an, ce ratio induirait une flexibilité moindre en termes de programmation des déchargements et de gestion des émissions.

Gaz de France DGI considère que le besoin de flexibilité pour gérer efficacement un terminal conduit à un ratio de l'ordre de 1/300 entre les capacités souscrites pour le service "continu" et les capacités fermes d'acheminement ; ce ratio autorise en effet une modulation des émissions de +/-20 % par rapport à l'émission moyenne du terminal.