

**Consultation publique relative à l'évolution au 1er avril 2015 des  
tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers de Montoir-de-  
Bretagne, Fos Tonkin et Fos Cavaou**

**Réponses de GDF SUEZ SA**

Date : 21/11/2014

En préambule, GDF SUEZ souhaite rappeler que l'arrivée de GNL en France, et plus particulièrement en zone sud, n'est pas limitée par un problème d'accès aux terminaux étant donné que des capacités sont disponibles tant sur le marché primaire que secondaire.

Les évolutions de l'offre des terminaux méthaniers doivent donc avoir pour objet d'améliorer leur attractivité sans discrimination entre les clients (long terme/court terme, présents/prospects), avec pour but d'abaisser le seuil à partir duquel l'écart des prix de marché entre l'Europe et l'Asie est suffisamment bas pour permettre à des cargaisons GNL d'être livrées en France.

Par ailleurs elles auront vocation à être en lien avec l'évolution du marché, et devront être clairement limitées dans le temps.

Enfin, toutes évolutions ayant des effets significatifs sur l'offre des terminaux méthaniers ne sauraient être implémentées sans analyse préalable de l'impact de ces modifications via le processus de Concertation GNL.

**Question 1 : Etes-vous favorable au rééquilibrage des termes de quantité et de touché selon les modalités proposées par les opérateurs ?**

GDF SUEZ comprend que la proposition de « rééquilibrage » tarifaire voulue par les opérateurs de terminaux vise deux effets : principalement, rendre le terme de touché plus représentatif des coûts relatifs à la sollicitation des appointements et des infrastructures spécifiques aux opérations à quai ; et aussi créer une incitation marginale pour les expéditeurs à augmenter la taille moyenne de leurs cargaisons.

Il est effectivement souhaitable que chaque terme tarifaire soit valorisé en rapport avec son coût. Si le terme de touché n'est aujourd'hui pas représentatif du coût de sollicitation des appointements et infrastructures à quai, GDF SUEZ n'a pas d'objection à ce qu'il soit révisé, dans la mesure où l'augmentation du terme fixe (terme de touché) est compensée dans le tarif par la baisse des termes variables (termes de quantité) des différentes opérations concernées, de façon à garantir un impact neutre sur le coût total des capacités souscrites.

La mesure n'ayant pas pour objet de rééquilibrer ce revenu entre les différents services, la baisse du terme de quantité devrait s'appliquer aussi bien aux opérations de déchargement que de rechargement.

Quant à l'augmentation de la taille moyenne des cargaisons, GDF SUEZ souhaite souligner que ce paramètre n'est la plupart du temps pas à la main des expéditeurs, mais de leurs fournisseurs et/ou armateurs, rendant l'incitation de peu de poids et par ailleurs peu justifiée dans la période actuelle où la disponibilité des appointements n'est pas saturée.

**Question 2 : Etes-vous favorable à l'introduction d'un traitement tarifaire dédié pour les déchargements et les rechargements de micro-méthaniers, selon les modalités proposées par les opérateurs ?**

**Question 2.1 : En particulier, êtes-vous favorable à la proposition des opérateurs de programmer les déchargements et les rechargements de micro-méthaniers sur la base des créneaux restés vacants après établissement de la programmation mensuelle du terminal ?**

GDF SUEZ considère que les propositions relatives au tarif et à la programmation des micro-méthaniers paraissent adaptées au projet des opérateurs d'initier cette nouvelle activité. Un retour d'expérience sera utile le moment venu pour faire évoluer ces premières dispositions selon les besoins.

**Question 3 : Etes-vous favorable à la proposition d'Elengy visant à combler le déficit de gaz de fonctionnement en lançant un appel d'offre pour l'achat de gaz et son acheminement ?**

**Question 3.1 : Etes-vous favorable à un achat de gaz au PEG puis un rebours au PITTM ? Etes-vous favorable à un achat de cargaison partiel ?**

GDF SUEZ est d'accord avec l'analyse des opérateurs et de la CRE qu'un appel d'offres est la modalité la plus efficace pour résorber le déficit de gaz de fonctionnement accumulé à Montoir depuis 2011 au vu du volume en jeu (80 GWh).

D'une façon générale, un déficit dans le stock de GNL en cuve sera in fine comblé par du GNL en cuve.

C'est pourquoi un appel d'offres portant sur un volume de GNL (cargaison partielle, quote-part de cargaison, ou GNL en cuve) paraît le plus logique.

Dans le cas spécifique du déficit de Montoir où il s'agit de régulariser un déficit passé qui ne pourra pas se reproduire avec les règles actuelles via un appel d'offres lancé exclusivement par un opérateur de terminal, la possibilité de constituer un stock de GNL en cuve à partir d'un achat au PEG Nord et de nominations rebours pourrait être étudiée à titre exceptionnel.

Pour autant, un tel mécanisme n'est pas aussi robuste qu'un achat de GNL, car il dépendrait entièrement du niveau des émissions journalières au PITTM. Les volumes à

acheter/transporter/nominer seraient très irréguliers, peu prévisibles, et le cumul de 80 GWh serait certainement très long à atteindre dans la situation actuelle au terminal.

Remarque : quelle que soit la solution retenue, la charge correspondante pourrait être lissée sur plusieurs années (jusqu'à la fin de la période tarifaire, voire au-delà de 2017) afin d'en amoindrir l'impact pour les clients.

**Question 4 : Etes-vous favorable à une évolution des offres des terminaux régulés, pour permettre aux utilisateurs qui le souhaitent d'émettre sur le réseau de transport en bandeau sur une durée comprise entre 10 et 30 jours ?**

**Question 8 : Etes-vous favorable à l'introduction d'un service d'émission en bandeau pouvant aller jusqu'à 60 jours sur les terminaux de Fos ?**

GDF SUEZ considère que le bandeau en 30 jours des services S-30 et S-Spot est suffisamment attractif, notamment au regard des services proposés par les autres terminaux en Europe ; il répond au besoin du marché et a été dimensionné pour préserver un équilibre qui fonctionne entre le service S-Smart (sans lequel le service bandeau ne pourrait exister) et les services S-30 et S-Spot.

Une souplesse sur la durée des bandeaux des services S-30 et S-Spot (de 10 à 60 jours), dégraderait significativement et directement le service continu S-Smart : en effet celui-ci devrait en absorber les impacts sur la programmation du terminal (niveaux d'émissions, place en cuve).

Du fait des contraintes techniques et opérationnelles des terminaux de Fos et Montoir, il est d'ailleurs possible que cette souplesse ne pourrait pas être offerte sans certaines limites et restrictions.

Ces impacts et la réelle faisabilité opérationnelle seraient à étudier par les opérateurs de terminaux pour être plus précisément évalués.

De plus, l'optionalité supplémentaire envisagée ne serait être proposée qu'aux clients bandeau, rien n'étant proposé en parallèle ou en compensation aux clients S-Smart. Cette évolution dans la répartition de la flexibilité serait discriminante, ajoutant encore une mesure désavantageant les expéditeurs s'étant engagés sur le long terme, et dissuadant ainsi tout nouvel engagement de long terme dans le système gazier français.

C'est pourquoi GDF SUEZ est défavorable à une évolution du service bandeau qui se ferait sur la base d'une dégradation du service S-Smart, alors que le service existant a déjà démontré son attractivité.

En revanche, le principe général d'assouplir la souscription de capacités d'entrée sur le réseau au PITTM est positif et correspond au besoin de plus de flexibilité dans les terminaux français. GDF SUEZ considère également que la flexibilité qui serait introduite dans l'offre de GRTgaz en lien avec l'offre commerciale de Dunkerque LNG devrait pouvoir bénéficier aux utilisateurs des terminaux régulés. En effet, il ne saurait être envisagé que la souscription de

capacités d'entrée au PITTM soit traitée de manière différente entre les différents PITTM Français en introduisant un mode de réservation spécifique pour le PITTM raccordé au futur terminal Dunkerque LNG. Cette assouplissement généralisé de souscription aux PITTM rendrait le service S-Smart plus attractif et serait susceptible d'attirer de nouveaux clients.

**Question 5 : Etes-vous favorable à la proposition de la CRE visant à améliorer la visibilité sur les programmes de déchargement, rechargement et d'émissions sur le réseau de transport ?**

Concernant la problématique de la visibilité, GDF SUEZ est d'avis que l'information la plus pertinente pour le marché est le programme prévisionnel d'émissions (i.e. les entrées sur le réseau), plus directement exploitable que le programme des opérations à quai pour analyser les impacts sur l'équilibre de la zone Sud.

Aujourd'hui, le programme prévisionnel des émissions est élaboré et publié le 25/M pour M+1 par les opérateurs de terminaux, sur la base du programme prévisionnel des opérations au terminal sur M+1, M+2 et M+3 qui leur a été communiqué par les expéditeurs le 20/M. Les prévisions d'émissions sont d'autant mieux ajustées sur la fin de M+1 et mieux préparées sur M+2 et M+3 que les expéditeurs ont fourni leur meilleure prévision des opérations sur M+2 et M+3.

Pour améliorer cette information sur les prévisions d'émissions, l'idée n'est pas de la rendre engageante, car cela conduit les expéditeurs à communiquer l'estimation la plus prudente plutôt que la plus probable. Au contraire il faut l'assouplir et permettre aux expéditeurs de communiquer leur meilleure estimation sans encourir le risque de perdre leur capacité à échéance M+2 et M+3, en réservant le mécanisme de relâchement de la capacité non programmée (i.e. commercialisation automatique sur le marché secondaire via une publication au bulletin board) au mois M+1 et en le supprimant sur M+2 et M+3 (la commercialisation sur le marché secondaire resterait possible, mais ne serait plus automatique et résulterait d'une demande explicite par l'expéditeur concerné).

**Question 6 : Etes-vous favorable à rendre le programme de déchargements pour le mois M engageant dès le 1er jour du mois M-1 pour inciter à relâcher les capacités de long terme de manière anticipée ?**

**Question 7 : Etes-vous favorable à la réduction de moitié du terme de quantité déchargée pour les nouvelles souscriptions en service bandeau à Fos Cavaou et Fos Tonkin, le terme de quantité déchargée pour le service spot étant fixé au même niveau ?**

Lors de la consultation publique du 18 juillet 2014 sur les mesures transitoires avant création d'un PEG unique, la CRE invitait les acteurs du marché à fournir leur analyse de la situation aux terminaux de Fos en comparaison avec les terminaux du nord-ouest de l'Europe.

Parmi les 28 réponses publiées, aucune ne propose de mesure s'inscrivant dans la logique des points d'action faisant l'objet des questions 6 à 8 (et 4) ci-dessus.

La majorité d'entre elles pointent par contre le jeu du marché, qui fait actuellement ressortir un fort effet d'attraction du GNL par les marchés asiatiques, où la demande est plus forte que sur les marchés européens.

Aussi les mesures transitoires, destinées à attirer du GNL en zone Sud, doivent-elle pour être efficaces :

- inciter l'ensemble des acteurs susceptibles à importer du GNL (ce qui intègre au premier rang les clients existants, pour lesquels le coût de la capacité ne rentre pas dans le coût d'importation marginal d'une cargaison),
- ne pas introduire des contraintes supérieures aux pratiques européennes (notamment en termes de programmation),
- garantir aux clients la valeur dans le temps des capacités souscrites (sous peine de pénaliser tout nouvel engagement).

De telles mesures pourraient contribuer à abaisser le seuil à partir duquel l'écart de prix entre les marchés GNL asiatiques et européens sera suffisamment bas pour permettre le retour de flux GNL en France et en Europe.

L'éventualité de **rendre le programme de déchargements pour le mois M engageant dès le 1<sup>er</sup> jour du mois M-1**, ne doit pas être retenue. Les mesures pertinentes sur la programmation sont celles analysées dans la réponse à la question 5.

En effet, les terminaux de Fos ne sont pas congestionnés, et des capacités sont disponibles aussi bien sur le marché primaire que secondaire. Quelle que soit l'échéance envisagée, tout acteur intéressé par importer du GNL en zone sud peut consulter la capacité disponible sur les sites internet de Fosmax et d'Elengy et se rapprocher des opérateurs pour programmer un/des déchargements, ou contacter les expéditeurs présents à Fos pour négocier sur le marché secondaire.

Dans ce contexte, contraindre les expéditeurs à s'engager sur un horizon de deux mois n'apporterait aucun bénéfice à la situation actuelle mais introduirait pour les utilisateurs une rigidité abusive et inadaptée au monde du GNL, dont les aléas logistiques imposent une nécessaire souplesse.

Introduire de plus une pénalité financière sur la reprogrammation des déchargements à ce délai d'anticipation (dont les modalités n'ont pas été clairement présentées) serait contre-productif en défavorisant Fos par rapport aux autres terminaux européens où une telle contrainte n'existe pas.

Concernant la proposition de **rabais tarifaire**, GDF SUEZ partage l'analyse selon laquelle une diminution du coût global de la chaîne d'importation pourrait contribuer à attirer du GNL en zone Sud.

Par contre, GDF SUEZ ne comprend pas la proposition de l'appliquer uniquement aux services en bandeau (S-30 et S-Spot), et pas au service continu (S-Smart). Pour être efficace et éviter toute discrimination, cette incitation devrait viser tous les expéditeurs susceptibles d'importer du GNL, le type de service choisi (continu ou bandeau) n'ayant pas d'impact.

De plus, il serait plus pertinent d'inciter spécifiquement la regazéification et pas seulement le déchargement. Dans ce sens GDF SUEZ a proposé un mécanisme alternatif de rabais du tarif PITTM.

Dans tous les cas, GDF SUEZ souhaite insister sur le caractère temporaire de toute mesure envisagée pour attirer le GNL en zone sud pendant la période transitoire d'ici la fusion des PEG. Il ne doit en aucun cas s'agir d'évolutions pérennes inscrites durablement dans la structure tarifaire et l'offre des terminaux, mais de propositions valables seulement sur une période à délimiter clairement et sous condition que le contexte les justifie (spread PEG N – PEG S significatif). En effet, un opérateur peut aujourd'hui réserver un service bandeau sur 15 ou 20 ans. Si un rabais lui était accordé sur l'ensemble de cette réservation, cela conduirait à mettre en place une discrimination claire et durable par rapport aux expéditeurs s'étant déjà engagés à long terme.