

Offre d'accès des tiers aux terminaux méthaniers (Montoir et Fos)

Gaz de France a publié à la fin du mois de janvier 2001 une offre d'accès aux terminaux méthaniers – Montoir et Fos -. Parmi les opérateurs européens, seuls Enagas et Gaz de France publient leurs tarifs d'accès aux terminaux méthaniers, les autres opérateurs disposant de terminaux GNL – notamment Snam et Distrigaz – proposant un accès aux terminaux méthaniers sur une base négociée ou, en tout cas, non publiée.

L'analyse effectuée porte sur la tarification de l'accès aux installations des terminaux méthaniers telle que publiée par GDF. Nous n'avons pas eu accès aux données de coûts relatives à ces installations, tant en structure qu'en niveau, ce qui ne permet pas de procéder à une analyse critique de ces barèmes au regard de l'orientation des tarifs vers les coûts. Le régulateur devra effectuer cette analyse avant l'entrée en vigueur de la future loi gazière, le projet de transposition de la Directive Gaz du 17 mai 2000 étendant déjà les compétences du régulateur aux tarifs d'accès aux installations de GNL.

Notre analyse est donc centrée sur l'intercomparaison de l'offre d'accès de GDF avec les tarifs de ses concurrents étrangers, notamment Enagas en Espagne, et sur leur pertinence en fonction du type d'utilisateur concerné (utilisateur régulier ou importateur de cargaisons spots).

L'offre de GDF recouvre les prestations suivantes : la réception et le déchargement des navires méthaniers, le stockage du gaz dans les réservoirs sous forme de GNL, sa regazéification et son émission vers le point d'entrée du réseau principal de transport le plus proche.

Cette offre est étroitement couplée à l'offre de transport puisque seul un affréteur disposant d'un contrat d'acheminement entre ce point d'entrée et son site de consommation – *via* un point de modulation, si le client dispose d'un contrat de modulation - peut bénéficier de cette offre. Une contrainte supplémentaire s'ajoute en matière d'émission de gaz vers le réseau principal : le niveau d'émission vers le réseau principal est limité au volume journalier déchargé – en moyenne annuelle - majoré de 10%. On peut d'ailleurs noter que, de toute façon, l'offre de modulation de GDF telle qu'elle est conçue ne permettrait pas économiquement d'adapter une cargaison « spot » - qui représente environ 0,4 TWh à Fos et 0,9 TWh à Montoir regazéifiés en quelques jours seulement - à la consommation d'un industriel, fût-elle importante.

Dès lors, le client se trouve contraint de recourir à la prestation de stockage sous forme GNL, pour un niveau et une durée plus importants que ce qui pourrait lui être strictement nécessaire. A titre d'exemple, un affréteur déchargeant à Montoir deux méthaniers de 135.000 m³ dans l'année, l'un en janvier et l'autre en juillet, ne pourra émettre quotidiennement vers le réseau principal que l'équivalent gazeux de 815 m³ liquides, ce qui l'oblige à utiliser le stockage GNL pendant plus de 330 jours pour un volume égal à une demi-cargaison dans le meilleur des cas.

Au stade actuel, Gaz de France n'a fourni aucune indication sur les volumes de GNL susceptibles d'être réceptionnés dans les deux terminaux, Montoir et Fos en complément des approvisionnements programmés. La capacité « normative » du terminal de Montoir doit être portée à 120 navires par an fin 2001 alors que le terminal de Fos est susceptible d'accueillir 180 navires annuellement ; Or, en régime de croisière¹, GDF réceptionne approximativement 16,2 millions de m³ par an au terminal de Montoir, soit l'équivalent de 120 méthaniers de 135.000 m³, et 8,3 millions de m³ à Fos, soit environ 150 méthaniers de 55.000 m³. Il est donc possible, à niveau d'importation sous forme GNL constant de la part de Gaz de France, d'accueillir environ 30 navires sur le terminal de Fos, soit près d'un milliard de m³ de gaz, et *a priori* de dégager des capacités d'accueil sur Montoir en optimisant la programmation des méthaniers, un à deux navires par mois, soit entre un et deux milliards de m³.

L'offre tarifaire de Gaz de France

La tarification de cette offre est complexe. Elle comprend trois termes :

- un terme de quantité déchargée (TQD), proportionnel à la quantité de GNL déchargée annuellement par l'expéditeur ;
- un terme de nombre de déchargement (TND), proportionnel au nombre de cargaisons déchargées annuellement ;
- un terme d'utilisation du stockage calculé sur la base de la durée et du niveau du stockage de GNL réservés par l'expéditeur.

Les simulations effectuées ci-dessous reposent sur les hypothèses suivantes : le terminal de Montoir est alimenté par des méthaniers de 135.000 m³, alors que celui de Fos est alimenté par des navires d'une capacité plus réduite, soit 55.000 m³.

Deux séries de simulations ont été effectuées : la première correspond à la situation actuelle du transport par méthanier, c'est-à-dire que les affréteurs déchargent dans le terminal l'intégralité de la cargaison du méthanier. La seconde série suppose la possibilité, pour un navire méthanier, de fractionner ses déchargements : un méthanier de GNL algérien pourrait livrer 50% de sa cargaison à Panigaglia (Italie) et l'autre moitié à Fos. Ce dernier cas de figure n'existe pas pour le gaz aujourd'hui, contrairement au pétrole ; il sera cependant étudié comme hypothèse d'école, sous les contraintes suivantes : un méthanier de 135.000 m³ ne peut fractionner sa cargaison que par tiers et un méthanier de 55.000 m³ par moitié.

L'objet de ces simulations est de calculer le prix d'accès unitaire aux terminaux méthaniers de Fos et Montoir pour différents affréteurs (de 0,5 TWh par an à, respectivement, 40 TWh par an et 10 TWh par an pour Montoir et pour Fos) en fonction soit du volume déchargé annuellement (transport par méthanier complet), soit du nombre de « touchés » (cargaisons fractionnées). On supposera que, pour l'ensemble des cas étudiés, la périodicité des déchargements est régulière et l'écoulement de la cargaison s'effectue en totalité entre deux déchargements².

¹ Les réceptions de GNL en 2000 ont été moindres du fait des travaux d'agrandissement du terminal de Montoir.

² Dans le cadre de l'offre d'accès aux terminaux méthaniers de Gaz de France, cette hypothèse se traduit par une quantité de stockage utilisée égale à 50% d'un déchargement moyen sur un an.

Transport par méthaniers complets :

Les graphiques 1 et 2 présentent les résultats obtenus respectivement pour Montoir et pour Fos.

Figurent également sur ces graphiques les tarifs pratiqués par Enagas (Espagne). Ces tarifs couvrent l'ensemble des prestations proposées dans l'offre GNL de Gaz de France ainsi qu'un forfait de transport sur réseau principal de 100 kilomètres maximum, ce qui représenterait, selon la tarification du transport de GDF, environ 0,03 c€/kWh, avec un facteur de charge de 100%. Nous avons choisi de déduire du tarif d'accès nominal d'Enagas cette charge de 0,03 c€/kWh.

Quel que soit le terminal considéré, il apparaît que :

- le prix au kWh de l'accès aux terminaux est pratiquement indifférent d'un terminal à l'autre ;
- les prix unitaire d'accès aux terminaux méthaniers varient fortement en fonction du nombre de cargaisons annuelles : ainsi, si le prix au kWh de cette offre s'établit en dessous de 0,15 c€ pour huit cargaisons annuelles et plus, il est supérieur à 0,23 c€ pour quatre cargaisons et moins ;
- le poids du terme de stockage dans la facture totale passe de plus de 90% à moins de 10% en faisant varier le nombre de cargaisons de 1 à 56 ;
- les tarifs espagnols sont beaucoup plus avantageux – deux à trois fois moins chers pour les affréteurs ponctuels que ceux de Gaz de France, alors qu'ils sont comparables pour les affréteurs très réguliers (plus d'une cargaison par mois).

Transport par cargaisons fractionnées

Les simulations relatives au transport par cargaisons fractionnées reprennent les mêmes hypothèses que celles relatives au transport par méthanier complet. Il est rappelé que, pour les méthaniers déchargeant à Montoir, les cargaisons sont au maximum fractionnables par tiers alors qu'elles ne peuvent être scindées qu'en deux à Fos du fait de la taille des navires. Les résultats sont représentés dans les graphiques 3 (Montoir) et 4 (Fos).

Ces simulations montrent que :

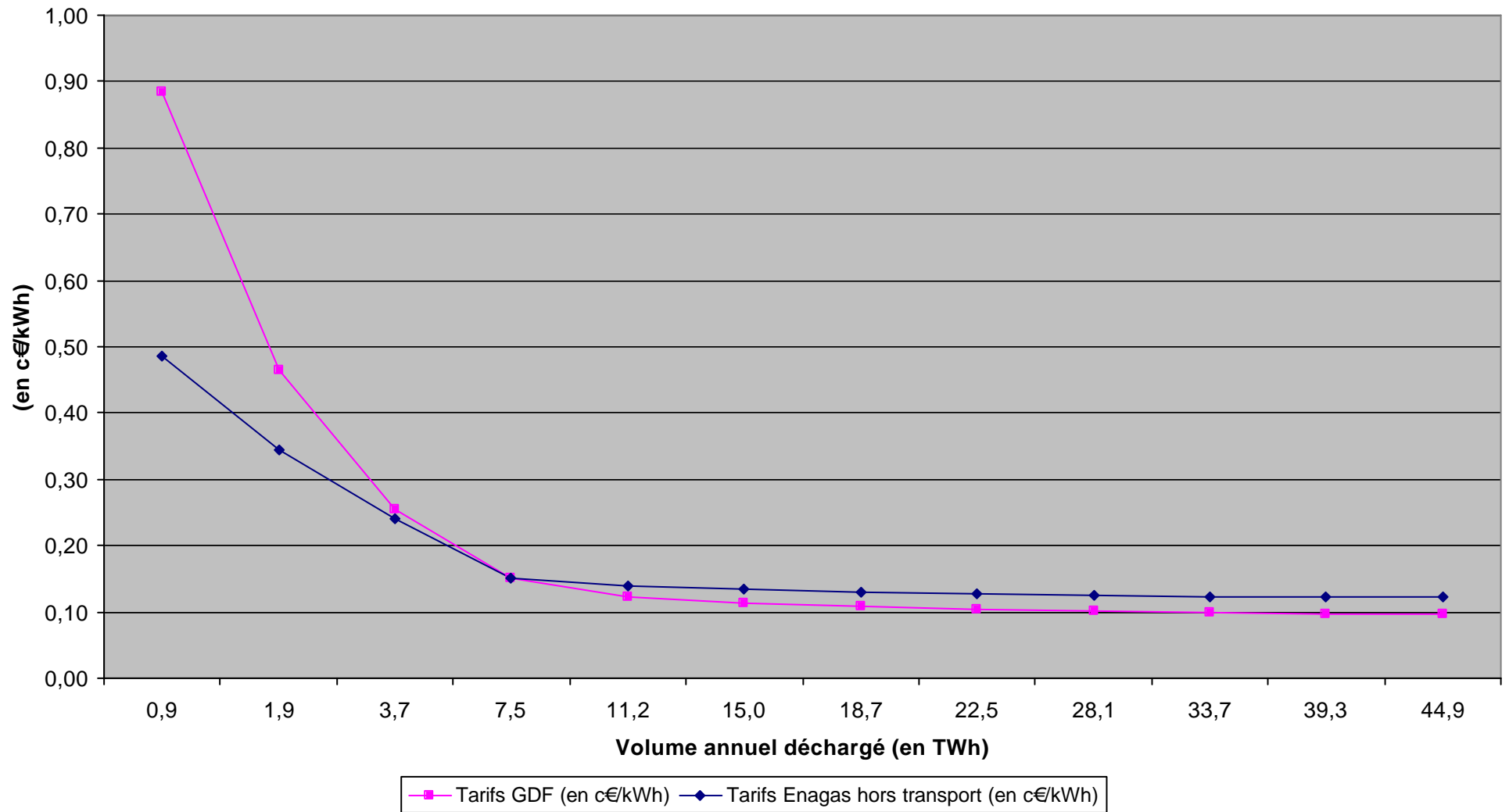
- le fractionnement des cargaisons permettrait d'abaisser le coût d'utilisation des terminaux GNL pour de petits affréteurs, en réduisant considérablement la part liée à l'utilisation du stockage ;
- ce fractionnement devient anti-économique dès que l'impact du terme lié au nombre de déchargements excède la baisse du terme lié à la quantité de stockage utilisée ;
- même en fractionnant les cargaisons, les petits affréteurs (moins de 3 TWh par an) n'ont économiquement pas accès à ce service.

Conclusion

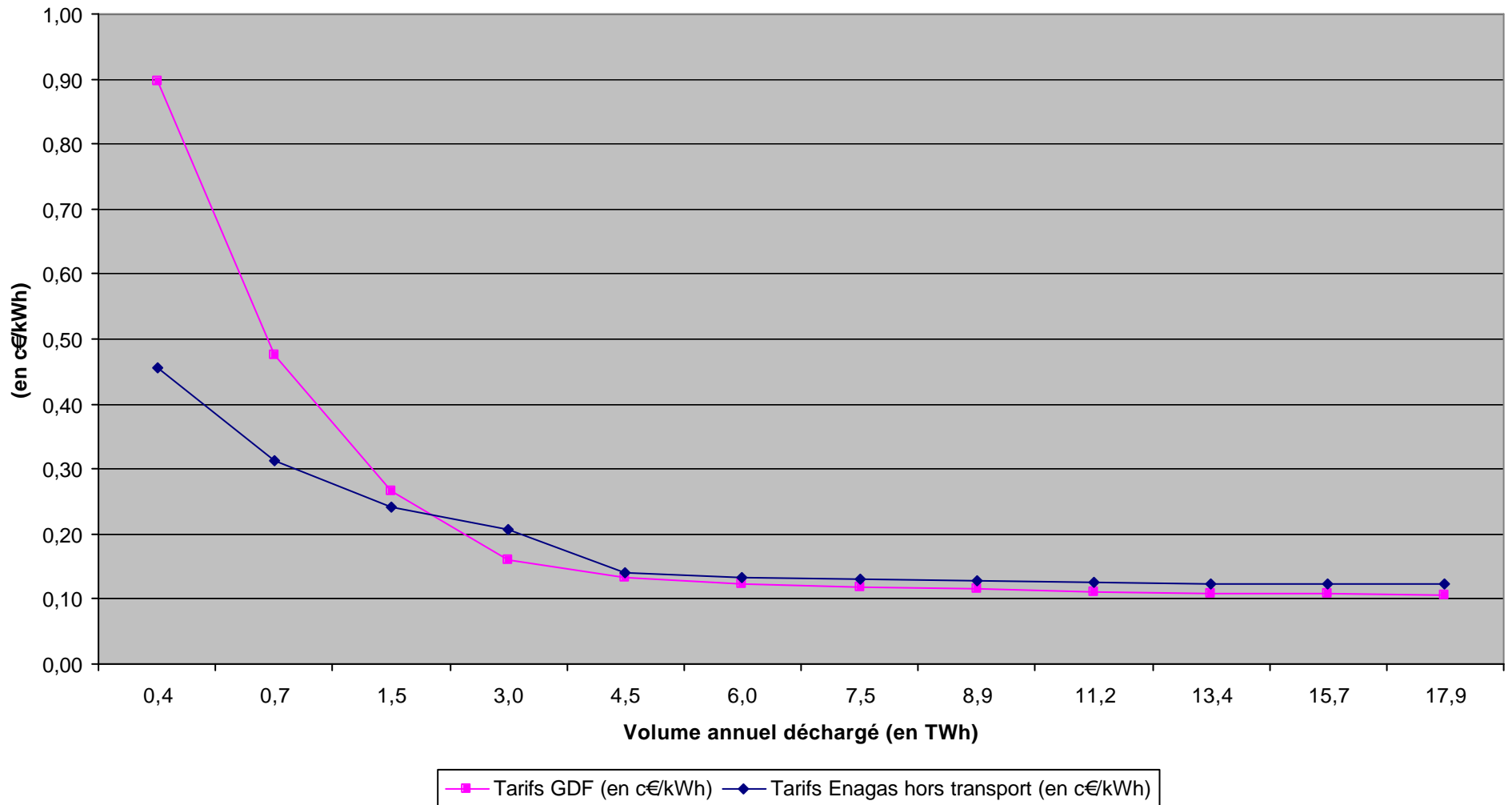
La proposition de GDF porte sur une utilisation des terminaux de GNL qui s'effectuerait sans accès en aval à un service de stockage du gaz naturel sous forme gazeuse ; ainsi, sont facturés aux clients, sous la forme de charges fixes, le coût des réservations de capacité dans les cuves de stockage du GNL proportionnellement à la durée de cette réservation. Dans ces conditions, l'importateur d'une cargaison *spot* de GNL (une telle cargaison représente environ 90 Mm³ de gaz « gazeux », soit plus de trois fois le seuil de l'éligibilité) qui désirerait alimenter en « ruban » un client éligible sur les douze mois suivants se voit-il facturer la réservation d'une capacité de stockage à l'état liquide représentant en moyenne 50% du volume de GNL importé sur ces douze mois, ce qui est évidemment dirimant.

La principale piste d'évolution consiste donc dans l'offre d'un service de « lissage » en aval, comparable au service de modulation saisonnière consenti pour le gaz naturel importé sous forme gazeuse, qui permettrait de limiter la durée des réservations de capacités dans les cuves de GNL et de rapprocher les conditions tarifaires d'un affréteur *spot* de celles d'un affréteur régulier. Nous comprenons que GDF travaille actuellement à l'élaboration d'un tel service de « lissage »

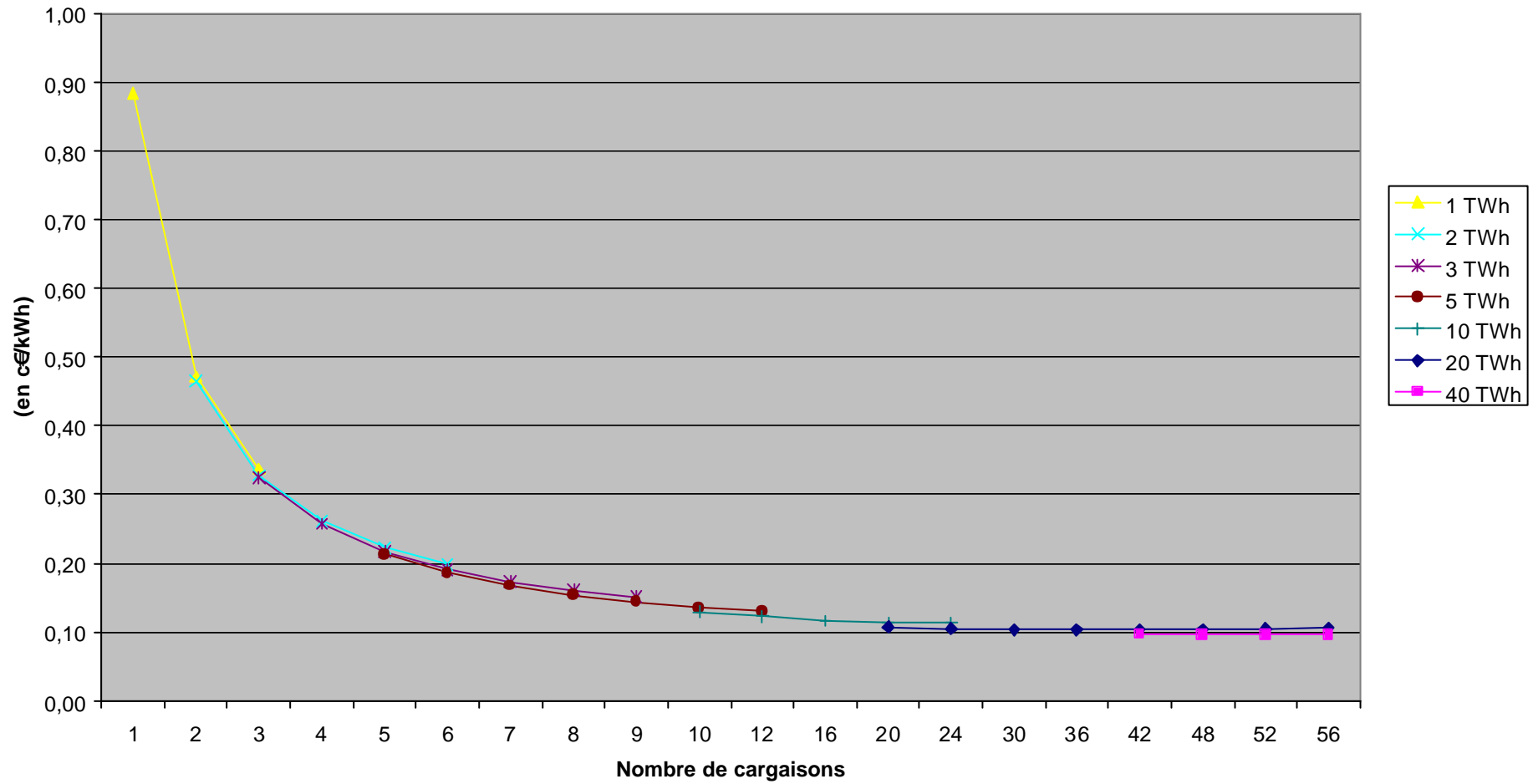
Graph 1 - Prix d'accès aux terminaux méthaniers
Déchargements par méthaniers complets (135.000 m3) - Terminal de Montoir



Graph 2 - Prix d'accès aux terminaux méthaniers
Déchargement par méthaniers complets (55.000 m3) - Terminal de Fos



**Graph 3 - Prix d'accès aux terminaux méthaniers
Déchargement par cargaisons fractionnées - Terminal de Montoir**



**Graph 4 - Prix d'accès aux terminaux méthaniers
Déchargements par cargaisons fractionnées - Terminal de Fos**

