

Consultation publique relative aux prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz GRTgaz et TIGF et des terminaux méthaniers régulés

Question 3 : Êtes-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 ?

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

Question 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 ?

Elengy et Fosmax LNG sont dubitatifs sur l'intérêt de la mise en place d'un tel mécanisme vu la faiblesse des investissements de développement encore à venir et du nombre d'éléments à paramétrer.

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 ?

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

Elengy est donc favorable au rééquilibrage proposé par la CRE afin que les recettes générées sur les réseaux amont et aval reflètent mieux les charges respectives générées par ces réseaux, mais il faut probablement aller beaucoup plus loin.

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

Pour la même raison que ci-dessus, il est de l'intérêt du marché de réduire autant que possible le coût des points d'entrée. La hausse que cela induirait sur les termes de sortie serait plus que compensée par une baisse équivalente du niveau de prix au PEG du fait de son rapprochement avec les places de marché 'amont' et de l'augmentation de l'activité associée.

Ceci est d'autant plus vrai pour les points d'entrée aux coûts déjà largement amortis tels que les PITTM des terminaux régulés.

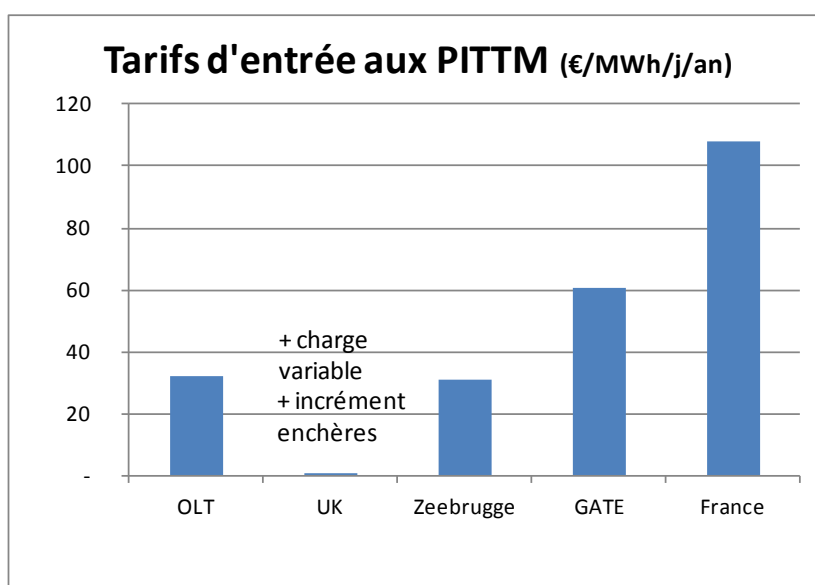
Pour les investissements récents décidés seulement quelques années, il convient de réinterroger les tests économiques réalisés à l'époque pour vérifier si cela ne créerait pas une socialisation supplémentaire induite de ces investissements qui doivent être assumés par les souscripteurs de ces points là. Une déperéquation des tarifs d'entrée seraient alors tout à fait justifiée tandis que la péréquation serait contestable.

Elengy et Fosmax LNG souhaitent souligner le fait que le tarif au PITTM est un élément devenu décisif de l'attractivité des terminaux méthaniers français dans le cadre d'une concurrence européenne pour attirer des cargaisons GNL de plus en plus flexibles en terme de destination.

La capacité des terminaux français à attirer des volumes de GNL, et notamment de GNL flexible en période de prix bas, est la garantie que le consommateur français bénéficiera des effets positifs que représente l'accès direct au marché mondial du GNL (diversification et sécurisation des approvisionnements, contestation du pouvoir de marché des acteurs dominants que pourraient être les producteurs de gaz de pipe). Elle est aussi le principal levier pour faire du futur PEG unique français une place de marché de référence capable de rivaliser progressivement avec le NBP, le TTF ou en tout cas les places de marché allemandes.

Alors que le marché français, vu d'un trader de GNL, apparaît encore comme un marché local et fractionné sur lequel il est difficile de couvrir de gros volumes, à la différence du NBP et du TTF, les tarifs d'accès au réseau de transport français sont clairement pénalisants par rapport à tous les autres pays d'Europe de l'Ouest.

Ils sont le reflet d'une époque où les terminaux ne servaient que le marché français dans une optique de dimensionnement au plus juste de l'infrastructure gazière. Ils ne correspondent plus aux enjeux de la concurrence que se livrent les opérateurs de terminaux en Europe de l'Ouest dans un contexte de grande surcapacité.



Elengy et Fosmax sont donc en faveur d'un rééquilibrage très net avec une baisse des tarifs d'entrée aux PITTM, en particulier pour les terminaux méthaniers régulés qui ont permis d'optimiser le dimensionnement du réseau français et pour lesquels les ouvrages les reliant au cœur de réseau sont largement amortis.

Elengy et Fosmax sont conscients que le régulateur doit gérer une continuité régulatoire, mais la mise à parité avec les tarifs moyens d'entrée pratiqués sur les autres européens est le complément logique et indispensable à la création d'une zone de marché unique en France. Cette perspective doit être clairement affichée comme un objectif peut-être de moyen terme mais trouvant au moins un début d'exécution significatif dès cette période tarifaire.

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

Elengy et Fosmax LNG approuvent les méthodologies qui visent à une stabilité des coûts de transit long terme.

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 ?

Elengy et Fosmax sont en faveur d'une imputation uniquement sur les points de sortie du réseau en cohérence avec ses positions ci-avant exprimées.

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

Elengy et Fosmax approuvent l'idée de cette remise qui découle d'un raisonnement économique sain au bénéfice du développement du gaz et ainsi de l'augmentation in fine de l'assiette de couverture des coûts

du réseau. La limitation à 50% envisagée par la CRE semble inutile dès lors qu'un critère économique général est déjà défini.

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

Elengy et Fosmax sont favorables à la création de 35 GWh/j de capacité ferme mensuelle à compter du 1^{er} avril 2017, à Obergailbach dans le sens France-Allemagne, car cela contribuerait à rapprocher le PEG Nord des places de marché plus liquides du nord de l'Europe (NCG, TTF) et à renforcer l'attractivité de la France comme zone de transit GNL vers l'Allemagne.

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

Dans la mesure où ces capacités sont développées sur la base de flux contractuels, sans investissement d'infrastructure, Elengy souhaite vivement que cette mesure puisse être mise en œuvre dès le 1^{er} avril 2017.

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

Devant l'impératif d'une cohérence long terme de la régulation et de la tarification des terminaux méthaniers, Elengy et Fosmax LNG sont aussi favorables à la reconduction sur l'ATM5 des éléments mentionnés et déjà existants dans l'ATM4.

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 ?

Elengy et Fosmax LNG sont à l'écoute des clients, et rappellent que les utilisateurs potentiels peuvent toujours postuler à participer à la concertation GNL.

Les opérateurs, dans le cadre des évolutions pour l'ATM5, visent d'abord une utilisation maximale au bénéfice de tous des souplesses offertes par les actifs techniques des terminaux, et cherchent en base à limiter autant que possible les services 'non physiques' dont les contraintes générées seraient en fait supportées par les autres utilisateurs du terminal.

Dans le cadre de la concertation GNL, Elengy et Fosmax LNG ont pu mettre au point avec les clients des évolutions significatives de l'offre ; elles concernent les aspects suivants :

- Programmation annuelle : élargissement des droit des clients
- Emission : standardisation de l'offre
- Stockage : offre spécifique
- Structure tarifaire : simplification

Ces évolutions seront détaillées dans la proposition tarifaire à venir.

Pour ce qui est de Fos Cavaou, Fosmax LNG considère que les restrictions imposées à l'opérateur pour la commercialisation des capacités résiduelles (10%) à court terme ne se justifient plus avec l'arrivée de Dunkerque LNG et la mise en place d'une zone unique. Les opérateurs proposent de libérer totalement l'accès sur Cavaou en 1^{er} arrivé/1^{er} servi quelque soit l'échéance, après une dernière mise en vente coordonnée organisée début 2017.

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 ?

Si le niveau d'anticipation possible des rechargements peut être un sujet de débat, les opérateurs des terminaux s'inquiètent de l'idée mentionnée au dernier paragraphe, qui reviendrait à imposer aux clients de payer un déchargement + un rechargement pour faire un rechargement, et donc de rendre probablement de tels rechargements non compétitifs. Cela pousserait donc les utilisateurs à retarder

autant que possible leurs demandes et nuirait à une saine anticipation par le marché de l'utilisation effective du terminal.

Elengy et Fosmax considèrent légitime et suffisant que les opérateurs conservent la place nécessaire à l'appontement pour assurer les déchargements à hauteur de la capacité nominale du terminal lors de la construction des programmes.

Mais il faut pour le reste laisser aux expéditeurs la responsabilité et la liberté de gérer leur bilan.

Question 42 Quels développements attendez-vous du chargement de camions citernes et quelles évolutions pourraient être mises en place dans le cadre de l'ATM5 afin d'en faciliter le développement ?

Les opérateurs tiennent à conserver le principe d'un rebours PITTM mais sont aussi de l'avis qu'il faut en limiter l'usage aux cas de « compensations » (à comprendre dans un sens assez large) entre clients actifs sur les terminaux, et éviter de le détourner comme un outil au bénéfice d'un expéditeur pour générer du GNL à partir du PEG.

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 opérateurs, considèrent qu'ils respectent les demandes exprimées par la CRE lors de la révision à mi-parcours de l'ATM4 et qu'il n'y a aucun biais nuisible au marché sur ce point actuellement. Les opérateurs et leurs clients seront extrêmement attentifs à ce que le niveau de publication demandé aux terminaux régulés soit identique à celui des terminaux exemptés et cohérent avec les pratiques européennes.