

Synthèse de la troisième réunion de travail du groupe de travail sur la régulation des terminaux méthaniers en France

LA REGULATION DES TERMINAUX METHANIERES EXISTANTS

29 janvier 2008

A. Le concept de marge de capacités excédentaires d'importation de gaz (Présentation de Pierre-Marie ABADIE)

L'ouverture du marché gazier européen crée un nouveau contexte.

Le marché national avec des monopoles et une planification centralisée est progressivement remplacé par un marché dérégulé composé de multiples acteurs.

Afin de pallier d'éventuelles défaillances, la planification centralisée de la sécurité d'approvisionnement en gaz est remplacée par des règles prudentielles et d'obligation de couverture du portefeuille de ventes. Dorénavant les gestionnaires des réseaux de transport doivent être en mesure d'offrir, en fonction des demandes du marché, les capacités compatibles avec le déploiement des stratégies d'approvisionnement des nouveaux fournisseurs.

Le Groupe estime qu'il serait souhaitable qu'une harmonisation de ces mesures (définition de la défaillance d'un fournisseur et règles prudentielles) puisse se faire au niveau européen.

B. La dimension européenne des projets de terminaux méthaniers en France (Présentation de Pierre-Marie ABADIE)

Aujourd'hui, les terminaux méthaniers européens sont en concurrence sur certaines zones, mais pas à l'échelle européenne. L'intérêt stratégique des terminaux méthaniers milite pour le développement de ces infrastructures sur le territoire national.

L'Europe du Nord constitue, dans une certaine mesure, un marché liquide, où les terminaux méthaniers français de la zone nord (Montoir et les futurs terminaux de Dunkerque et du Havre), seront en concurrence avec d'autres terminaux Européens (Zeebrugge notamment). Le sud-ouest de la France bénéficiera à terme des investissements dans des gazoducs reliant la France et l'Espagne. A cet horizon le futur terminal du Verdon serait en concurrence avec les terminaux espagnols.

Cependant à l'horizon 2015 choisi pour les réflexions du Groupe, la zone sud de la France ne sera vraisemblablement pas interconnectée de façon optimale avec la zone Nord.

Le Groupe considère que l'existence d'une seule zone gaz sur le marché français améliorerait significativement la fluidité du système et souhaite donc que la CRE lance une étude sur les investissements nécessaires à l'atteinte de cet objectif et donc à la réalisation d'une interconnexion adaptée Sud/Nord.

L'étude devra prendre en compte :

- les besoins du marché ;
- les flux nécessaires pour le fonctionnement fluide du marché ;
- les bénéfices attendus d'une seule zone pour le gaz.

C. La visibilité tarifaire (Présentation de Jean-François CORALLO)

Le groupe reconnaît unanimement que la visibilité tarifaire à long terme favorise les investissements des opérateurs ainsi que l'engagement des souscripteurs.

Il faut également renforcer le dialogue entre investisseurs et souscripteurs. Dans un régime régulé, ce dialogue est facilité par le régulateur et passe par les tarifs.

Dans un régime exempté les prix et les règles de marché se substituent aux tarifs.

Dans l'optique d'un régime régulé, la majorité du Groupe convient de :

- 1) retenir une **vision pluriannuelle du tarif**, sur une période comprise entre 15 et 20 ans en fonction de la durée pour laquelle les souscripteurs pourraient s'engager et qui est identique à celle des contrats GNL souscrits auprès des producteurs. Cette période permet également le « pay back » des opérateurs (remboursement de la dette) ;
- 2) d'arrêter sur le long terme **la méthodologie** de calcul du tarif. Cette méthode définira le partage des risques entre l'opérateur et les souscripteurs. La typologie de ces risques devra être définie au préalable ainsi que le traitement appliqué à chacun d'eux. Par exemple :
 - le taux d'intérêt : la pratique actuelle est un système de bonification prenant en compte les risques et encourageant les investissements. Le Groupe considère que le taux d'intérêt doit être fixé sur la période considérée, l'opérateur prenant à son compte le risque d'évolution des taux et pouvant se couvrir financièrement s'il le souhaite ;
 - le niveau de souscription du terminal : la majorité du Groupe préconise la prise en compte des niveaux de souscription observés sur les marchés pour le calcul du tarif, avec la mise en place d'un partage des revenus issus de la recherche de clients par l'opérateur du terminal. Ces revenus seraient partagés entre la communauté des clients et l'opérateur ;
 - l'investissement :
 1. en cas de dérive des coûts imputée à une mauvaise gestion de l'opérateur, ce surcoût serait entièrement supporté par l'opérateur ;
 2. en cas de causes exogènes clairement identifiés (par exemple les surcoûts liés à la révision de la sismicité maximale à Fos Cavaou) les surcoûts seront intégrés dans la Base d'Actifs Régulés ;
 3. les surcoûts liés à la dérive des coûts des matériaux et de la main d'œuvre durant le chantier de construction ne seraient intégrés dans la BAR qu'après neutralisation d'un pourcentage ;
 4. des clauses de révision des tarifs et de partage des surcoûts sont à prévoir.
 - une clause de révision tarifaire : 4 à 5 ans semble être une durée appropriée avec une définition exacte des postes pris en compte. Cette clause permet à l'intérieur de la période définie de pouvoir ajuster au plus juste le tarif en prenant en compte les éléments connus par exemple a posteriori (tel que le niveau définitif des souscriptions) ;
 - une incitation à la productivité à travers le mode de régulation des OPEX ;
 - la durée d'amortissement des investissements : la durée d'amortissement doit être telle qu'elle soit incitative pour l'investisseur, mais ne renchérisse pas trop le tarif, permettant ainsi au terminal méthanier d'être compétitif par rapport aux terminaux existants. Le Groupe recommande une durée d'amortissement comprise entre la durée du « pay back » et la durée de vie économique de l'infrastructure considérée.
- 3) définir une proportion stable très minoritaire (par exemple entre 10 et 15 %) de capacités à dédier aux **contrats de court terme**, dont il convient de préciser la durée (durée comprise entre 3 à 4 ans). Le groupe note que le regroupement de plusieurs expéditeurs en consortium (comme sur Fos Cavaou) semble constituer une bonne solution permettant l'accès au terminal aux plus petits expéditeurs sans complexifier sa gestion.

D. Le mécanisme de « Use it or lose it » ou plus exactement « Use it, sell it or lose it »

Ce mécanisme est destiné à favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure, en donnant la possibilité aux expéditeurs d'accéder à l'infrastructure lorsque des capacités sont physiquement disponibles, mais qu'il y a rétention de capacités de la part du détenteur primaire.

Le Groupe s'accorde pour dire que ce mécanisme, vu du marché, est complexe et qu'il participe à **l'optimisation maximale de l'infrastructure.**

La procédure retenue doit inciter les expéditeurs à être vertueux, sans pour autant rendre le terminal moins attractif, notamment au regard de l'arbitrage de destination qui est une réelle spécificité du GNL par rapport aux gazoducs.

Aucun exemple européen (Zeebrugge, Isle of Grain) ne semble avoir abouti, à ce jour, aux résultats escomptés.

Deux mécanismes sont identifiables :

- un mécanisme a posteriori avec application d'une pénalité ou une reprise des capacités aux expéditeurs ayant fait de la rétention de capacités ;
- un mécanisme a priori avec une obligation de remise sur le marché des capacités non utilisées. Le délai de prévenance est un paramètre sensible et doit être adapté à la chaîne logistique du GNL plus complexe que celle des gazoducs. Compte tenu de la position géographique de la France, à proximité des pays producteurs, le Groupe préconise un délai de prévenance compris entre 15 jours et 1 mois.

Le Groupe estime que les modalités en œuvre de ces mécanismes devront être flexibles et révisables au vu de l'expérience.

Le Groupe souligne que dans un marché en surcapacité, fluide et transparent ces mécanismes ne devraient plus être nécessaires.

Le Groupe estime qu'une grande transparence sur les données relatives aux terminaux (souscriptions, arrivées de bateaux et stockages disponibles par exemple) est nécessaire pour que ce mécanisme puisse fonctionner correctement.