

Réponses à la consultation de la CRE sur la tarification de l'utilisation des réseaux de transport de gaz

1- Eléments généraux concernant l'évolution des tarifs de transport

Ne disposant pas d'un recul suffisant, il n'est pas souhaitable que la structure des tarifs soit figée pour plusieurs années. Une nouvelle période d'observation de 12 à 18 mois est nécessaire avant de fixer pour plusieurs années la structure des tarifs.

1-a Revenus générés par les tarifs d'utilisation des réseaux de transport

Il est indiqué dans la proposition, que la CRE ne souhaite pas revenir sur les principales règles de détermination du niveau de revenu autorisé des gestionnaires de réseaux de transport. Nous le regrettons. Nous considérons que les niveaux de rentabilité retenus de 7,75% pour les actifs historiques et 9 à 12% pour les nouveaux investissements des gestionnaires de réseaux de transport sont beaucoup trop élevés. Les rentabilités des investissements industriels ne sont jamais aussi élevées.

Selon la méthode d'évaluation du Coût moyen pondéré du Capital (WACC en anglais) les activités à taux de risque similaires, c'est-à-dire très faible, correspondent à des taux de rémunération des capitaux de l'ordre de 5%.

Par ailleurs le rapport annuel 2003 de GDF indique que GDF a contracté sous la forme d'emprunts obligataires 1250 M€ à 4,75 % et 750 M€ à 5,125 %.

1-b Les surcoûts éventuels doivent être équilibrés par des économies identifiées

Il est nécessaire d'identifier les « dépenses liées à des nouveaux programmes concernant la sécurité des réseaux de transport de gaz + évolution des charges liées à l'accélération de l'ouverture du marché identifiées postérieurement à juillet 2003 » susceptibles d'être prises en compte dans la tarification.

En bon gestionnaire GdF Transport doit aussi préparer un plan pluriannuel d'économies opérationnelles et de gain de productivité afin d'équilibrer les surcoûts éventuels

Par ailleurs la croissance de la consommation de gaz naturel en France est de l'ordre de 2 % par an. Les clients ont toujours optimisés leurs coûts et donc leur niveau de souscription. Ce n'est pas un élément nouveau à prendre en compte. Les volumes prévisionnels pour l'année 2005 doivent être supérieurs de 2 % par rapport au volume de 2004.

2- La structure des tarifs d'utilisation des réseaux de transport

2-a La réduction du nombre de zones d'équilibrage

La réduction du nombre de zones est une évolution positive, mais pourquoi ne pas être plus ambitieux?

Nous préconisons une seule zone de transport dès que possible. S'il faut une étape intermédiaire avant de tout regrouper, nous préconisons 3 zones (GSO, Nord, Sud) et un planning de réduction à une seule zone d'ici 12 à 18 mois.

Nous souhaitons des explications sur les goulots d'étranglement qui justifieraient le maintien de plusieurs zones, et les plannings d'investissements correspondants.

La suppression des zones CFM génère des gains directs et indirects. Nous souhaitons une clarification sur les montants et leur traduction dans les tarifs

Aujourd'hui, il n'existe qu'un seul point d'entrée sur le territoire français qui soit réellement ouvert à la concurrence ; il s'agit de Taisnière. Tant que cette situation perdurera, dans un souci d'équité entre tous les acteurs, il ne devrait avoir qu'une seule zone tarifaire en France (formule du timbre poste).

2-b Suppression de la zone Nord B

Le coût de conversion vient pénaliser toute offre concurrentielle.

La zone nord B est de fait « captive ». Le principe de non discrimination justifie la réduction du coût de conversion à son coût opérationnel, voire sa suppression.

Le rachat par Gaz de France Transport à Gaz de France Négoce du service de conversion ne doit pas être répercuté sur les coûts de Transport au-delà du coût réel d'exploitation correspondant.

2-c La suppression du terme fixe de livraison (TFL)

Il ne s'agit pas d'une suppression mais d'un transfert car les recettes correspondantes seront récupérées sur le terme de capacité de livraison (TCL). Les gros consommateurs seront pénalisés par rapport aux petits.

La gestion d'un point de livraison (suivi, facturation etc...) ne dépend pas de la taille du raccordement. Il n'y a pas de raisons de transférer ce terme sur le terme de capacité de livraison.

Nous nous opposons à priori à cette proposition et demandons en tout état de cause de geler le terme TCL en attente d'éclaircissement sur le calcul proposé.

2-d La suppression du terme de quantité en sortie du réseau principale (TQSP)

C'est le seul terme variable dans les coûts de transport. Il n'est pas normal de le supprimer. En effet, les coûts de fonctionnement des gestionnaires de réseaux ne sont pas que des coûts fixes. Il existe aussi des coûts variables comme la compression du gaz. La répartition entre les coûts fixes et les coûts variables étaient de l'ordre 3 % - 97 %. Au contraire, il faudrait prévoir un rééquilibrage entre les coûts variables et les coûts fixes. Certains pays européen comme l'Italie ont retenu une répartition entre coûts fixes et coûts variables de l'ordre 50/50.

La répartition entre les coûts fixes et les coûts variables doit être déterminée en fonction des coûts réels constatés par les audits commandités par la CRE.

2-e Augmentation discrète des pénalités

Il convient de souligner l'augmentation des pénalités depuis Juillet 2004 : Désormais il faut ajouter 10% de pénalités sur toutes les pointes mensuelles secondaires au-delà de la tolérance de 3%. Comment cette augmentation est-elle justifiée ? Le principe devrait rester celui de la pénalité « pédagogique ».

Nous recommandons de :

- supprimer cette modification en revenant à un pic mensuel, ou bien sommer tous les pics au-delà de la tolérance mais en réduisant le % de pénalité ;
- revenir à la tolérance de 5% propre au barème STS ;
- plafonner les pénalités ;
- supprimer les pénalités horaires, pénalisantes pour les seuls sites en télérelève, et qui n'ont aucune justification économique.

3- L'introduction de souplesse supplémentaire pour les utilisateurs des réseaux de transport

3-a Offre de souscriptions quotidiennes de capacité

Nous sommes favorable à la commercialisation de souscriptions quotidiennes de capacités. Le prix des souscriptions quotidiennes de capacités fermes devrait être égale à 1/30 du prix des souscriptions mensuelles de capacités fermes, voire 1/365 de la capacité annuelle. La valeur de 1/20 n'a pas de justification économique. Certains pays européens comme la Belgique propose des majorations de 20 % seulement par rapport au tarif mensuel.

Il serait aussi souhaitable que des capacités quotidiennes interruptibles puissent être souscrite à un prix inférieur comme pour les capacités annuelles interruptibles. Les mêmes coefficients d'abattement pourraient être utilisé suivant les cas, à savoir 30%, 50%, 75 % et 90 %.

Les coefficients des souscriptions mensuelles sont beaucoup trop élevés. En cas d'application sur une année, ils conduisent à payer 2,5 fois le tarif annuel. Nous demandons la révision à la baisse de ces coefficients pour atteindre sur une année au plus 1,5 fois le tarif annuel.

3-b Possibilité d'échanger les capacités souscrites

A partir du moment où un expéditeur a souscrit pour un consommateur des capacités de transport (capacités d'entrée, de liaison entre zones d'équilibrage et d'interconnexion avec les réseaux adjacents), il est tout à fait normal qu'en cas de non utilisation, celui-ci puisse décider de l'échanger pour qu'elle puisse bénéficier à un autre consommateur.

Il est indiqué dans le document, que les autres capacités de transport ne semblent pas devoir être échangées, car elles sont attribuées aux expéditeurs en fonction des clients qu'ils desservent. Il n'y a pas de raison de limiter ces échanges aux capacités concernant le réseau principal. Certaines sociétés peuvent avoir plusieurs sites raccordés au même réseau régional ou au même réseau de distribution, mais qui ne soient pas alimentés par le même fournisseur. La possibilité d'échanger les capacités de transport sur le réseau régional et les capacités d'acheminement sur le réseau de distribution doit pouvoir exister. En effet, un site peut avoir un besoin supplémentaire de gaz pendant qu'un autre aura une consommation réduite. Le client doit pouvoir optimiser ses souscriptions.

Le principe proposé place sans raison les clients en position d'infériorité vis-à-vis des expéditeurs. En effet, plusieurs clients d'une même zone de sortie, ne pourront pas pratiquer le pulling ou s'échanger des capacités.

3-c Souscription de capacités annuelles interruptibles

Le même principe pourrait être proposé pour les capacités de transport sur le réseau régional et les capacités d'acheminement sur le réseau de distribution.

4- Autres questions

4-a Définition et publication d'une méthode d'élaboration des tarifs entrée-sortie, rigoureuse, transparente et reflétant les coûts

Une présentation détaillée de cette nouvelle méthode de calcul avec quelques exemples chiffrés serait souhaitable avant de formuler un avis.

4-b Répartition des recettes tarifaires entre le réseau principal et le réseau régional

Les recettes provenant du transport sur le réseau principal doivent couvrir les frais de transport du gaz sur ce réseau. Elles ne doivent pas couvrir une partie des frais de transport sur le réseau régional ou sur le réseau de distribution.

Nous sommes favorables à un réajustement immédiat.

4-c Réductions de capacité ferme

Les coûts engendrés pour un client par la « réduction de capacité ferme » peuvent être très significativement supérieurs au coût de cette capacité

Les travaux sur les infrastructures de transport doivent être transparents pour les consommateurs et les expéditeurs. Pendant toute la durée des travaux, les gestionnaires de réseaux de transport doivent continuer à alimenter les sites en utilisant d'autres pipes pour l'acheminement du gaz ou en utilisant les stockages. D'un point de vue financier, aucun surcoût ne doit être à la charge du consommateur ou de l'expéditeur. Le système proposé ne répond pas à la demande des consommateurs et ne place pas le gestionnaire de réseau devant une obligation de résultat.

Nous recommandons la mise en place d'un système avec engagement de performance sur la disponibilité du réseau, qui induise des gains s'il est meilleur et des pénalités s'il est déficient.

4-d Interconnexion des réseaux GdF et GSO

Le niveau des tarifs de liaisons devrait être symbolique. Le Gaz a le plus souvent la même origine, le terminal de Fos, et il n'y a pas de justification économique démontrée à une liaison onéreuse.

4-e Réseaux de transport régionaux

Pour les réseaux de transport régionaux ou de distribution qui sont connectés directement à des réseaux de transports étrangers, il n'y a pas de raison de payer des coûts relatifs à un réseau de transport principal qui n'est pas utilisé.