

TARIF D'UTILISATION DES TERMINAUX METHANIERS

Synthèse de la consultation publique

La CRE a organisé, du 22 juillet au 12 septembre 2008, une consultation publique sur les principes de régulation des terminaux méthaniers, dans le cadre de la préparation d'une nouvelle proposition tarifaire conçue pour s'appliquer en 2009.

22 contributions ont été adressées à la CRE :

- 15 proviennent d'expéditeurs, de l'Uprigaz et de porteurs de projet de nouveaux terminaux ;
- 3 proviennent de consommateurs industriels de gaz et de l'UNIDEN ;
- 3 proviennent de gestionnaires d'infrastructures gazières ;
- 1 provient de l'AFG.

Les contributeurs étaient invités à se prononcer sur des questions relatives à trois thèmes :

- le prochain tarif d'utilisation des terminaux méthaniers en France ;
- le cadre d'une visibilité tarifaire sur le long terme ;
- la procédure envisagée par la CRE pour le traitement des demandes d'exemption en application de l'article 22 de la directive 2003/55/CE.

Les propositions techniques visaient à évaluer les services actuellement en vigueur, identifier les améliorations possibles, simplifier les tarifs et optimiser l'utilisation des terminaux méthaniers. Les propositions à caractère financier avaient pour principal objectif de définir le partage des risques entre les expéditeurs et les investisseurs, dans le cadre de la création de capacités de regazéification. Quant aux propositions relatives à la procédure de traitement des demandes d'exemption, elles permettaient d'expliquer au marché la procédure envisagée par la CRE, selon les modalités définies par l'article 22 de la directive européenne.

Il ressort de cette consultation que les contributeurs souhaitent majoritairement le maintien des services actuellement en vigueur, avec une amélioration de la flexibilité de l'offre (choix du service, durée de l'émission).

En ce qui concerne les mécanismes favorisant l'optimisation de l'utilisation des terminaux, les acteurs du marché sont favorables, d'une part à la mise en place d'un mécanisme d'UIOLI impliquant un contrôle *a posteriori* par le régulateur, de l'utilisation effective des capacités souscrites et, d'autre part, à un mécanisme incitant les opérateurs à optimiser l'utilisation de leur terminal. Ce mécanisme est fondé sur un reversement aux utilisateurs des revenus générés par les souscriptions supplémentaires jusqu'à un certain seuil ; au-delà de ce seuil, les revenus supplémentaires seraient partagés entre les utilisateurs et l'opérateur.

Pour ce qui est de la visibilité tarifaire sur le long terme appliquée aux nouvelles capacités de regazéification, la majorité des contributeurs est favorable à une période tarifaire de 20 ans, s'accompagnant, dans la phase d'investissement, d'une incitation à la maîtrise des coûts et, dans la phase d'exploitation, d'une révision périodique, liée aux charges d'exploitation et au niveau de souscription. Les contributeurs sont favorables à une généralisation de ces dispositions aux extensions des terminaux régulés existants.

En ce qui concerne l'exemption à l'accès des tiers appliquée aux projets de nouveaux terminaux méthaniers, les acteurs du marché sont majoritairement favorables au principe de l'exemption totale, à condition qu'elle soit indispensable au financement et donc à la réalisation du projet.

Les contributeurs rappellent le rôle primordial du régulateur pendant la durée de validité de l'exemption. En effet, ils estiment légitime la révision de l'octroi de l'exemption dès lors qu'au moins un des critères justifiant l'exemption n'est plus satisfait.

En revanche, lorsqu'une exemption est accordée, les contributeurs estiment légitime de laisser l'investisseur dimensionner son projet, en ne rendant pas obligatoire des dispositions susceptibles de mettre le projet à risque (open season, capacités dédiées aux contrats de court terme).

Les contributeurs sont en majorité défavorables à l'exemption pour les extensions des terminaux méthaniers régulés, compte tenu des difficultés opérationnelles générées et des risques de discrimination et de subventions croisées.

En complément de cette consultation publique, la CRE a organisé le 16 octobre une table ronde avec un échantillon représentatif des contributeurs.

L'avis de la CRE relatif aux demandes d'exemption à l'accès des tiers sera fondé sur les positions formalisées dans la troisième partie de ce document dédiée au traitement des demandes d'exemption, en application de l'article 22 de la directive 2005/55/CE.

QUESTIONS RELATIVES AUX PROCHAINS TARIFS D'UTILISATION DES TERMINAUX

Question 1 : *Que pensez-vous des propositions faites dans la note technique de consultation quant aux hypothèses de souscriptions de capacités à prendre en compte pour Montoir et Fos Tonkin pour définir les tarifs ?*

Neuf expéditeurs ont donné leur avis sur la question des capacités prises en compte pour l'élaboration du tarif.

Trois expéditeurs sont favorables à la proposition de la CRE de prendre en compte les souscriptions connues au moment de l'élaboration du tarif, dans la mesure où le mécanisme d'incitation des opérateurs à optimiser l'utilisation de leur terminal est efficace.

Deux expéditeurs pensent que cette proposition est sans risque pour l'opérateur du terminal et ne peut pas justifier de l'attribution de la prime de 200 points de base spécifique au GNL. L'un des expéditeurs estime que la capacité à prendre en compte pour le calcul du tarif est la capacité technique du terminal.

Les autres expéditeurs ne font pas de proposition détaillée mais alimentent le débat. Un expéditeur précise que le principe de prise en compte des capacités souscrites pour la définition des tarifs n'est pertinent que dans la mesure où une part significative des capacités a déjà été réservée.

En ce qui concerne la réduction de la capacité technique du terminal de Fos Tonkin en 2009, un expéditeur s'interroge sur le fait de compenser cette diminution par la sortie de la BAR des actifs concernés par cette obsolescence.

Par ailleurs, trois expéditeurs attirent l'attention de la CRE sur le mécanisme d'incitation des opérateurs à optimiser l'utilisation de leur terminal : l'un trouve que le seuil retenu de 6 déchargements supplémentaires en 2009 et 2010 n'est pas suffisant. L'autre pense que dans le cas où le reversement du compte de régularisation des charges et des produits (CRCP) s'appliquerait aux utilisateurs de la période tarifaire suivante, ces derniers bénéficieraient d'un effet d'aubaine financé par les expéditeurs de la période précédente. Le dernier estime que les seuils proposés, au-delà desquels les revenus supplémentaires sont partagés entre les expéditeurs et l'opérateur, sont acceptables, mais souhaite que le partage des recettes soit plus favorable aux expéditeurs (70 % au bénéfice des expéditeurs et 30 % pour les opérateurs, au lieu de 50 % pour chacun).

Un expéditeur élargit le champ de la question en soulignant que, dans le cas de développement de capacités, seul un tarif calculé sur un niveau de souscription égal à la capacité technique du terminal peut justifier une prime additionnelle de 200 à 300 points de base et à condition que ces capacités soient disponibles pour les expéditeurs tiers réservant des capacités à court terme.

Les trois consommateurs industriels sont opposés à la proposition envisagée par la CRE. L'un d'eux pense que les risques liés au niveau de souscription sont couverts par la prime de 200 points de base spécifique au GNL. Deux consommateurs finals préconisent un taux de 6 % maximum, si ces hypothèses de souscription sont retenues.

DGI et STMFC soutiennent cette proposition, STMFC mettant en avant la tendance actuelle du marché, qui est défavorable au remplissage des terminaux en Europe.

Les expéditeurs et les consommateurs sont plutôt défavorables à la proposition de retenir les souscriptions connues lors de l'élaboration du tarif, mais soutiennent le principe d'incitation de l'opérateur accompagné d'un reversement au CRCP des revenus liés aux souscriptions complémentaires. Ils estiment globalement que le taux de rémunération envisagé doit être lié au niveau de risque supporté par l'opérateur.

Question 2 : *Que pensez-vous des modalités envisagées pour le calcul des intérêts intercalaires ?*

Neuf acteurs se prononcent sur cette question : quatre expéditeurs, un consommateur industriel, DGI, STMFC, l'Uprigaz et l'AFG.

Trois expéditeurs et un consommateur industriel sont en faveur de la nouvelle méthodologie. Certains émettent, néanmoins, quelques réserves, comme l'utilisation du taux réel de la dette ou l'assurance que les coûts rémunérés soient les coûts financiers réellement supportés par l'opérateur. L'un d'entre eux est opposé à toute forme de rémunération supplémentaire impliquant une hausse du tarif.

Un expéditeur, l'Uprigaz, l'AFG et les deux opérateurs de terminaux existants s'opposent à la nouvelle méthodologie proposée.

La plupart d'entre eux estime que le taux devrait être identique avant et après la mise en service du terminal, pour des raisons de cohérence (Uprigaz), parce que le risque apparaît dès la phase de construction (AFG) et parce qu'un projet n'est pas seulement financé par de la dette. Il serait donc justifié, selon eux, de rémunérer les immobilisations en cours au taux de rémunération du capital.

DGI et STMFC rappellent également que le risque est plus élevé pendant la phase de construction et que le taux de rémunération du capital est le taux minimal à considérer pour la rémunération des immobilisations en cours. DGI demande ainsi un taux de rémunération plus élevé pour refléter ce risque.

Par ailleurs, STMFC propose que la rémunération soit capitalisée et inflatée jusqu'à la mise en service du terminal.

Les consommateurs ainsi qu'une légère majorité des expéditeurs sont favorables à une prise en compte au coût de la dette des intérêts intercalaires. Les opérateurs et trois acteurs de marché sont, au contraire, défavorables à la méthodologie proposée.

Question 3 : *Etes-vous d'accord avec la proposition de maintenir les services « émission continue » et « bandeau 30 jours » ? Que pensez-vous de l'option proposée aux expéditeurs « bandeau » de différer le début de leur émission « 30 jours » de 1 ou 2 jours à compter de la date de fin de déchargement ? Que pensez-vous de la proposition de laisser le choix entre le service « émission continue » et le service « bandeau » aux expéditeurs ayant souscrit entre 10 et 12 déchargements par an ?*

Etes-vous d'accord avec la proposition de maintenir les services « émission continue » et « bandeau 30 jours » ?

De manière générale, sept expéditeurs, l'Uprigaz et un consommateur sont favorables au maintien des services en vigueur. Un huitième expéditeur estime que la meilleure façon d'éviter toute forme de discrimination est d'offrir un seul service à tous les acteurs du marché indépendamment de leur taille, mais il ne précise pas quel devrait être ce service « universel ». Un autre expéditeur ajoute que le service « bandeau » devrait être proposé à un tarif inférieur à celui du service « continu ».

Un expéditeur et un consommateur rappellent toutefois les points suivants :

- la gestion de la capacité de stockage est un point essentiel de la gestion des terminaux français : les opérateurs, ne disposant que de capacités de stockage limitées par rapport à la taille des cargaisons déchargées et aux capacités de regazéification commercialisées, doivent s'assurer de disposer d'une capacité de stockage suffisante pour permettre la réception du navire suivant ;
- le service « bandeau » ne peut être offert qu'en présence d'une majorité d'expéditeurs « continu ».

Les consommateurs industriels soulignent quant à eux qu'ils n'ont pas eu la possibilité de réaliser d'opérations GNL jusqu'à présent, dans la mesure où la taille usuelle des cargaisons et les conditions de remise à disposition du gaz naturel sur le réseau sur 30 jours, ne sont pas compatibles avec les niveaux de consommation des sites industriels pourtant gros consommateurs.

En ce qui concerne les opérateurs de terminaux, DGI est favorable au maintien des services actuels, d'autant que les réponses des expéditeurs à la consultation de juillet 2007 montrent un consensus certain en faveur de leur maintien.

Les acteurs du marché sont en majorité favorables au maintien des services en vigueur.

Que pensez-vous de l'option proposée aux expéditeurs « bandeau » de différer le début de leur émission « 30 jours » de 1 ou 2 jours à compter de la date de fin de déchargement ?

En ce qui concerne l'option proposée aux expéditeurs « bandeau » de différer le début de leur émission de 1 à 2 jours, cinq expéditeurs et l'Uprigaz sont favorables à l'amélioration de la flexibilité accordée à ce type d'expéditeurs.

L'un d'entre eux est favorable à cette option, si elle n'impacte pas les émissions des autres expéditeurs. Dans le cas contraire, cet expéditeur considère que le service devra être payant, avec une pénalisation du bénéficiaire en cas de non respect de sa programmation. Les autres demandent des flexibilités supplémentaires.

Deux expéditeurs et l'Uprigaz estiment qu'il serait préférable d'offrir une émission qui débute à une date de déchargement programmée, plutôt qu'à une date de déchargement effective, moyennant la mise en place de garanties nécessaires. Ce service faciliterait ainsi la commercialisation sur trente jours des volumes déchargés. Deux autres expéditeurs souhaitent que de la flexibilité soit aussi introduite sur la durée de l'émission « bandeau ». L'un souhaite pouvoir émettre sur une durée un peu plus longue que 30 jours, afin de pouvoir réduire ainsi ses émissions quotidiennes et vendre plus facilement ce gaz au PEG Sud. Le second souhaite une durée d'émission comprise entre 28 et 32 jours, pour pouvoir recaler ses émissions sur des mois calendaires. Ce dernier ajoute qu'il apprécierait un service permettant de nommer, sur la période d'émission choisie, un profil d'émissions journalières avec une souplesse de +/-10 % autour de l'émission moyenne (cargaison/nb de jour d'émission).

Un porteur de projet de nouveau terminal estime que cette option va à l'encontre d'un objectif d'optimisation de l'usage d'un terminal multi-utilisateurs.

Un consommateur souligne qu'il est normal que l'émission débute dès le commencement du déchargement. En revanche, si l'expéditeur décide de ne démarrer l'émission qu'un ou deux jours après, il serait logique que ce service soit payant.

Par ailleurs, il estime que les expéditeurs « bandeau » devraient avoir la possibilité de différer le début de leur émission d'au moins 7 jours à compter de la date de fin de déchargement afin d'étendre la flexibilité offerte et d'éviter notamment toute superposition des flux avec la période d'émission précédente. De plus, il suggère de demander aux opérateurs de lever les contraintes techniques du terminal en faisant une offre conjointe associée « GNL/stockage » permettant une émission sur plus de 30 jours à un coût raisonnable et non discriminatoire.

Concernant la flexibilité du service bandeau, DGI approuve la disposition envisagée par la CRE donnant aux expéditeurs la possibilité de différer d'un ou deux jours le début de l'émission relative à une cargaison.

La STMFC souligne qu'il convient de garder à l'esprit la nécessaire représentativité des coûts dans les offres commerciales et les tarifs. A ce titre, la STMFC considère que ce service nouveau a un coût

pour l'opérateur et/ou les autres utilisateurs du terminal, et qu'il serait donc nécessaire de prévoir un prix pour cette option.

Les acteurs du marché accueillent favorablement l'introduction de plus de flexibilité dans les offres des terminaux méthaniers. Toutefois, une majorité d'entre eux demandent une flexibilité encore plus importante que celle proposée.

Que pensez-vous de la proposition de laisser le choix entre le service « émission continue » et le service « bandeau » aux expéditeurs ayant souscrit entre 10 et 12 déchargements par an ?

Un expéditeur estime que la réduction du seuil minimal pour pouvoir bénéficier du service continu de 12 à 10 navires facilitera l'accès des fournisseurs alternatifs au service continu. Toutefois, il précise que ce nouveau seuil devrait être assorti d'une modification des règles de calcul d'émission, pour permettre aux expéditeurs de ne pas être affectés par une émission nulle pendant au moins 2 mois par an (en effet, la règle en place dans les contrats signés entre les expéditeurs et l'opérateur du terminal de Fos Cavaou précise que l'émission d'un expéditeur est nulle les mois où il n'y a pas de déchargement). Il propose que l'annulation de l'émission soit subordonnée à un intervalle entre déchargement de navires dépassant $(365/N + 5)$ jours, où N est le nombre de déchargement annuel compris entre 12 et 10 déchargements, et non pas à l'absence de déchargement sur 1 mois. Un autre expéditeur estime qu'obtenir une émission continue en déchargeant 10 navires par an (pas forcément répartis régulièrement durant l'année) entraînera des règles strictes de gestion des émissions qui seraient contraignantes pour les expéditeurs, y compris pour les terminaux de Montoir et de Tonkin.

Un expéditeur estime que cette option ne changera pas fondamentalement les choses, considérant que la plupart des nouveaux entrants n'a pas la taille critique pour décharger entre 10 et 12 cargaisons GNL par an.

Cet expéditeur, ainsi qu'un autre considèrent que le choix entre le service « continu » et le service « bandeau » doit être laissé à l'expéditeur, indépendamment du nombre de déchargements. L'un d'eux précise cependant que l'expéditeur « continu » doit décharger au minimum le même nombre de cargaisons en hiver qu'en été.

Un consommateur industriel estime que le service « continu » devrait être accessible aux expéditeurs ayant souscrit entre 6 et 12 déchargements par an.

L'AFG juge positive toute proposition de nature à offrir plus de souplesse aux expéditeurs, et à apporter plus de flexibilité au système gazier. Elle attire cependant l'attention sur le fait que le choix entre le service « continu » et le service « bandeau » accordé aux expéditeurs ayant souscrit entre 10 et 12 déchargements par an, introduit une forte complexité dans la gestion opérationnelle du terminal.

DGI estime que cette proposition romprait l'équilibre sur lequel repose son offre. En effet, DGI pense que proposer le service « continu » à un client dont le nombre de déchargements ne permet pas de programmer *a minima* un bateau par mois en moyenne sur l'année, reviendrait à faire bénéficier ce client d'une émission moyenne par cargaison sur plus de 30 jours, et donc d'un service de stockage gratuit, ce qui poserait un problème d'équité vis-à-vis des autres clients. DGI suggère donc de conserver la limite actuelle entre les services « bandeau » et « continu ».

La STMFC estime que le fonctionnement du service « continu » nécessite au moins 1 bateau par mois soit 12 bateaux par an. En deçà de ce seuil, la STMFC juge que l'expéditeur concerné désoptimise l'utilisation du terminal et perturbe la qualité du service perçue par les autres utilisateurs du terminal. Il lui paraît donc souhaitable de prévoir un prix spécifique pour le choix du « service continu » avec 10 ou 11 bateaux par an. La STMFC souligne que les propositions avancées constituent une amélioration indéniable de l'offre commerciale si elles restent en adéquation avec le reflet des coûts et si les coûts sont répercutés directement aux utilisateurs qui en bénéficient.

La question relative à l'élargissement du service « continu » aux utilisateurs ayant programmé entre 10 et 12 déchargements par an divise les acteurs du marché. Ceux qui y sont favorables rappellent la nécessité d'adapter les règles relatives au service « continu » pour le terminal de Fos Cavaou.

Question 4 : *La pénalité envisagée pour non respect de la programmation vous paraît-elle justifiée ?*

Quatre expéditeurs jugent préférable un système de responsabilisation des utilisateurs « service continu » plutôt qu'un système de pénalité inadapté.

L'un pense que le fait d'augmenter le montant de cette pénalité ne la rendra pas plus efficace. En effet, il estime que le préavis pour dérouter une cargaison est forcément supérieur à 5 jours et que dans le cas contraire, ce réacheminement est lié à un cas de force majeure pour lequel la pénalité ne s'appliquera pas. Le second précise que l'annulation tardive doit rester telle que définie dans le tarif actuellement en vigueur (préavis inférieur ou égal à 5 jours, déchargement non reprogrammé dans le mois m ou les 5 premiers jours du mois $m+1$, et créneau non utilisé par un autre expéditeur). Les deux autres estiment que le renforcement envisagé des pénalités est contre-productif car il nuirait à la compétitivité des terminaux français et donc à la sécurité d'approvisionnement. Pour les expéditeurs en service « bandeau » ou « spot », un expéditeur juge que la clause de « *ship or pay* » constitue une pénalité suffisante.

Cinq expéditeurs et l'Uprigaz sont favorables à un système de pénalités. Un expéditeur pense que le système de responsabilisation, consistant à quantifier des dommages subis par d'autres expéditeurs, nécessite une grande transparence dans la détermination desdits dommages, ce qui lui semble difficile à obtenir. Par ailleurs, il souligne que la détermination de la responsabilité peut sensiblement se compliquer quand plusieurs expéditeurs modifient successivement leurs programmes. Il souligne que la pénalité doit être dissuasive tout en restant raisonnable. Trois expéditeurs, ainsi que l'Uprigaz, souhaitent que le préavis de 5 jours soit conservé, l'un des expéditeurs précisant que ce préavis de 5 jours constitue un minimum. Un autre expéditeur souhaite que les clauses « suspensives » (déchargement reprogrammé ou créneau utilisé par un autre expéditeur) soient maintenues. Un expéditeur et l'Uprigaz demandent que la pénalité bénéficie en priorité aux expéditeurs impactés par le préjudice subi. Enfin, un expéditeur ajoute qu'il semble plus légitime de laisser l'opérateur fixer le montant de cette pénalité, qui doit s'appliquer en cas de pratiques assimilables à de la manipulation de marché. Il précise que cette pénalité doit être **au minimum** de l'ordre de 150 % du coût de la regazéification (100 % de « *ship or pay* » + 50 % de pénalité réelle), représentant environ 5 % de la valeur d'une cargaison (dont 2 % réellement de pénalité - hypothèses : la valeur déchargée d'un méthanier d'une capacité de 150 000 m³ de GNL est de l'ordre de 30 à 40 M€). Enfin, il conclut en soulignant le caractère essentiel d'un mécanisme de compensation dans le cas où le comportement d'un utilisateur perturbe le service disponible pour les autres utilisateurs. Un dernier expéditeur rejoint cette analyse en constatant que la pénalité en vigueur n'est pas assez dissuasive.

Un porteur de projet de nouveau terminal juge la pénalité en vigueur trop peu dissuasive et pense que les programmes de déchargement de certains expéditeurs sont clairement influencés par des arbitrages liés au prix du gaz. De ce fait, il estime que la CRE a un important rôle de contrôle à jouer. Il suggère que le montant de la pénalité devrait être fonction de la raison et des impacts de cette annulation tardive et ajoute que le montant de cette pénalité devrait être laissé à l'appréciation de l'opérateur du terminal, le montant fixé par la CRE constituant une valeur minimale.

Un second porteur de projet estime qu'une pénalité n'est pas forcément appropriée, mais qu'un système de consignation sur le long terme des comportements non vertueux serait préférable. De plus, il juge le choix de fixer la pénalité à 50 % du coût de la regazéification comme étant arbitraire. En outre, cette société souhaite plus de précision sur les bénéficiaires de la pénalité et sur les motifs susceptibles de suspendre l'application de cette pénalité.

Un consommateur final souligne que la pénalité doit bénéficier aux autres expéditeurs gênés et non à l'opérateur.

L'AFG souligne que cette pénalité n'est envisageable que s'il existe un mécanisme d'UIOLI et un marché secondaire efficaces, donnant la possibilité aux détenteurs primaires de les revendre à des tiers.

En ce qui concerne les opérateurs de terminaux, DGI estime que l'annulation tardive d'un déchargement par un client peut avoir d'importantes conséquences sur les émissions des autres clients, compte-tenu en particulier des impacts sur les niveaux de stock de GNL et souligne que, lorsque les préavis sont courts, les annulations peuvent être problématiques pour une bonne gestion globale du système gazier français. Considérant que le montant actuel des pénalités n'est pas suffisamment dissuasif, DGI rejoint la proposition de la CRE quant au renforcement du dispositif de pénalité.

La STMFC, bien que sans expérience opérationnelle en la matière, pense que le montant de la pénalité en vigueur n'était pas assez élevé et insiste tout particulièrement sur l'importance du non-cumul de cette pénalité avec les dispositifs de compensation prévus dans les contrats long terme signés à Fos Cavaou.

Les expéditeurs et opérateurs sont très majoritairement favorables à la mise en place de dispositifs de dissuasion à l'annulation tardive de déchargement sans justification. La préférence des expéditeurs s'oriente d'avantage vers le système de pénalité, avec un maintien du préavis actuel de 5 jours. Certains soulignent qu'un mécanisme de redistribution des pénalités aux autres utilisateurs devra être prévu.

Question 5 : *Que pensez-vous du mécanisme de « Use it or Lose it » proposé ?*

Trois expéditeurs sont favorables au mécanisme envisagé. L'un d'eux souligne l'intérêt pour le marché d'un mécanisme efficace d'UIOLI mais considère que, si la quantité et la date correspondant au déchargement doivent bien être publiées, l'anonymat de l'expéditeur renonçant à la capacité doit en revanche être respecté. Le second est favorable au mécanisme proposé et souligne l'importance de la publication et de la mise à jour des programmes mensuels de déchargement dans un souci de transparence et d'optimisation des capacités des terminaux, en particulier pour les terminaux congestionnés. Il suggère que soit étudié un mécanisme de « Use It or Sell It ». Le troisième complète sa réponse en précisant, qu'en cas de non-utilisation prolongée de la capacité d'un terminal, un mécanisme d'UIOLI long-terme pourrait être mis en place, dans lequel l'utilisateur pourrait perdre sa réservation sur une durée longue (de plusieurs mois à plusieurs années) au profit d'autres expéditeurs.

Un autre expéditeur juge le mécanisme proposé comme une réelle amélioration du mécanisme existant, mais estime qu'il n'apporte qu'une solution partielle à la question de la procédure d'attribution des capacités de long terme. Selon lui, la mise à disposition de capacités de court terme ne permet pas le développement de la concurrence en aval. En revanche, cet expéditeur estime qu'il est indispensable que des registres d'utilisation des capacités soient correctement tenus afin de prendre les mesures indispensables dans le cas d'une sous utilisation structurelle des capacités.

Deux autres expéditeurs et l'Uprigaz ne sont pas favorables au mécanisme d'UIOLI « *a priori* ». Un des expéditeurs considère que la solution d'UIOLI proposée reste non opératoire, ce mécanisme se heurtant aux contraintes de préavis, mais ne propose pas de solution. L'Uprigaz et l'autre expéditeur estiment que le mécanisme de « *ship or pay* » constitue une dissuasion suffisante pour empêcher les expéditeurs de retenir inutilement une capacité. Ils soulignent par ailleurs qu'aucun des systèmes « *a priori* » actuellement en vigueur en Europe ne semble avoir atteint l'objectif escompté et sont donc favorables à un mécanisme « *a posteriori* ». L'un des deux souligne cependant que :

- toute capacité de type « continu » ne peut être convertie sous forme de « bandeau » sans affecter le programme d'émission des autres expéditeurs ;

- cette conversion doit être évaluée de façon particulièrement impartiale par l'opérateur, qui est le mieux placé pour mener cette mission. En effet, il est possible qu'un terminal ayant une capacité donnée en fonctionnant dans le cadre d'une émission continue, ne soit pas à même de proposer un service bandeau en remplacement d'une annulation. La capacité non utilisée peut donc ne pas être remise complètement sur le marché. L'opérateur sera le plus qualifié pour informer la CRE sur les capacités qui ont pu être effectivement proposées au marché.

Un autre expéditeur estime qu'un mécanisme d'UIOLI est difficile à mettre en œuvre. S'il est déclenché trop tôt, il peut rigidifier le système français, empêcher les expéditeurs d'exercer leurs activités d'achat et de négoce et réduire l'attractivité des terminaux français. S'il est déclenché trop tard, il ne concernera que les cargaisons les plus proches géographiquement. Cet expéditeur serait plutôt favorable à l'organisation d'un marché secondaire dans lequel l'opérateur du terminal pourrait jouer un rôle actif de courtier.

Un dernier expéditeur estime que ce mécanisme devrait être laissé à l'appréciation des opérateurs des terminaux ; la CRE étant informée des comportements non vertueux.

Un porteur de projet de nouveau terminal rappelle qu'au niveau européen, les terminaux méthaniers sont en concurrence les uns avec les autres et souligne que, de ce fait, une harmonisation des règles d'UIOLI devrait être menée à l'échelle européenne.

Un second porteur de projet juge nécessaire la mise en place d'un mécanisme efficace d'UIOLI et ajoute que son efficacité doit être considérée sur le long terme.

Les consommateurs industriels sont globalement favorables à la mise en place d'un mécanisme d'UIOLI. Ils soulignent qu'un des objectifs de ce mécanisme doit être de limiter les dérives spéculatives sur les capacités et réclament plus de transparence et une plus grande fréquence des publications. Ils sont favorables à la proposition faite par la CRE en juillet 2007 (dans sa première consultation) d'un mécanisme d'encadrement des cessions sur le marché secondaire des capacités à long terme, en cas de congestion. Enfin, ils souhaitent un examen périodique par la CRE de l'utilisation des capacités souscrites et précise que les capacités sous-utilisées ou cédées à court terme de manière récurrente, doivent être remises sur le marché sur le long terme.

L'AFG rejoint dans son analyse certains expéditeurs en privilégiant un mécanisme « *a posteriori* », car le mécanisme « *a priori* » semble complexe à mettre en œuvre, et qu'il n'existe pas à ce jour de mécanisme donnant satisfaction.

DGI soutient le mécanisme d'UIOLI proposé par la CRE dans sa consultation publique. Quant à la STMFC, elle rappelle que cette question est difficile en prenant pour preuve les tentatives ambitieuses mais très peu probantes menées au Royaume-Uni et en Belgique et souligne que les dispositions proposées relèvent d'une approche pragmatique et prudente qui lui convient. La STMFC ajoute, par ailleurs, qu'elle est disposée à travailler à l'amélioration de ces dispositions, y compris en dehors des exercices tarifaires.

Les acteurs du marché sont plutôt favorables à un mécanisme d'UIOLI « *a posteriori* ». Ils soulignent que, dans le cadre d'un mécanisme « *a priori* », le délai de prévenance constitue un paramètre critique difficile à définir, qui peut en outre être considéré comme un critère de concurrence entre les terminaux.

Question 6 : *Que pensez-vous de l'évolution des termes tarifaires telle qu'envisagée ?*

Deux expéditeurs répondent directement à la question relative à l'évolution des termes tarifaires, en n'émettant pas d'objection sur l'évolution proposée.

Un troisième expéditeur se contente de rappeler que les termes tarifaires doivent être déterminés de façon à ne pas provoquer un surcoût pour l'utilisateur occasionnel (via des réservations de court terme) par rapport à l'utilisateur régulier, pour un service équivalent.

Quatre expéditeurs et l'Uprigaz abordent d'autres aspects du niveau tarifaire. Deux d'entre eux regrettent l'individualisation des niveaux tarifaires pour chaque terminal, renforçant ainsi, d'après eux, le morcellement du marché français. L'un souligne que le coût d'acheminement jusqu'au consommateur final variera en fonction du terminal envisagé, ce qui pourrait gêner le développement des activités des nouveaux entrants entre les différentes zones. Un autre expéditeur ajoute que l'évolution des termes tarifaires doit passer avant tout par leur stabilité et leur lisibilité. L'Uprigaz constate que « les évolutions tarifaires mises en place ces dernières années et/ou proposées dans cette consultation sont systématiquement à la baisse, allant ainsi à l'encontre de la « création d'un climat favorable au développement de nouveaux terminaux méthaniers » et de la « stabilité et la visibilité du cadre de régulation » prônés par le groupe de travail présidé par Colette Lewiner.

Un porteur de projet de nouveau terminal accueille favorablement toute initiative allant dans le sens de la simplification du tarif. Cette simplification contribue à donner plus de transparence au tarif et par conséquent à favoriser l'arrivée de nouveaux utilisateurs des terminaux et peut permettre une comparaison plus aisée entre les offres des différents terminaux.

Les consommateurs industriels souhaitent également un niveau tarifaire unique pour l'ensemble des trois terminaux. Ils estiment, en outre, que les niveaux annoncés sont trop chers et font le lien avec un taux de rémunération trop avantageux pour les opérateurs de terminal.

DGI et STMFC approuvent la disposition envisagée par la CRE quant à la simplification de la structure tarifaire. DGI estime que cette mesure devrait permettre de diminuer le tarif d'accès pour les clients souhaitant décharger quelques bateaux et donc d'accroître l'attractivité des terminaux français. En revanche, les deux opérateurs soulignent qu'il conviendra de veiller au juste reflet par le tarif des charges liées aux durées de mobilisation des différentes installations du terminal.

<p>Les acteurs du marché soulignent le fait que toute simplification des termes tarifaires est souhaitable et attirent l'attention de la CRE sur le besoin de stabilité des tarifs.</p>
--

QUESTIONS RELATIVES A LA VISIBILITE TARIFAIRE A LONG TERME

Question 7 : *Pensez-vous que les règles de calcul des charges de capital et les modalités de révision périodique tous les 4 ans du tarif devraient être fixées pour une longue période ? Pensez-vous qu'une période de 20 ans soit adaptée au marché du GNL ?*

La majorité des acteurs prône une période tarifaire de 20 ans, cette durée constituant un minimum pour les opérateurs des terminaux. La raison reprise par tous est la protection des expéditeurs et des investisseurs. Ainsi, l'Uprigaz et un expéditeur rappellent que les investisseurs prennent leur décision en fonction des règles tarifaires en vigueur au moment où ils font leur choix et qu'il est fondamental que ces règles soient garanties sur le long terme, sans quoi la confiance des investisseurs serait perdue et les investissements ne se feraient pas. Toutefois, un expéditeur estime qu'une durée de 5 à 6 ans représente un bon compromis entre le besoin de visibilité et la nécessité de prendre en compte les futures évolutions du contexte gazier et ajoute que les contrats d'approvisionnement excèdent rarement 10 ans.

Une grande partie des acteurs approuve également les principes d'une révision périodique du tarif, mais souhaitent que les critères de révision soient clairement définis pour une longue période. Un expéditeur juge nécessaire de mettre en cohérence la durée des contrats de court terme (3 ans) et la périodicité de la révision tarifaire.

Un expéditeur souligne que la révision périodique des tarifs doit être assortie d'un mécanisme d'incitation et de pénalités destinées à protéger l'expéditeur contre des dérapages budgétaires injustifiés.

Un autre expéditeur souligne qu'une modification significative du contexte gazier peut justifier une révision tarifaire, même en dehors de la révision périodique programmée.

Un porteur de nouveau projet pense que donner de la visibilité tarifaire aux terminaux existants contribuerait à plus de transparence pour le marché.

Les consommateurs industriels souhaitent une visibilité tarifaire sur au moins 10 ans.

L'un d'eux précise les points suivants :

- l'évolution annuelle des coûts d'exploitation doit être intégrée en prenant en compte le taux d'inflation et un objectif de productivité ;
- le taux de rémunération garanti doit être égal au taux long terme des marchés financiers augmenté de 1%, soit de l'ordre de 6% maximum actuellement ;
- un mécanisme d'incitation doit permettre à l'opérateur d'optimiser l'utilisation du terminal ;
- le solde du CRCP doit être intégré annuellement et automatiquement dans les tarifs de l'année suivante.

Les acteurs du marché sont très majoritairement favorables à une visibilité tarifaire sur une période pouvant aller jusqu'à 20 ans, accompagnée d'une révision périodique des tarifs.

Question 8 : *Dans le cadre de la visibilité tarifaire long terme, pensez-vous légitime de couvrir le risque de dérive des coûts des investissements prévus par l'opérateur et de traiter au cas par cas les surcoûts supérieurs de 30 % au montant estimé ?*

Les utilisateurs ne sont pas totalement favorables à une couverture illimitée des coûts d'investissements. Seul l'un d'entre eux juge normal que les surcoûts soient pris en compte dans le calcul du tarif, puisque celui-ci doit couvrir les coûts dans le cadre d'un terminal régulé.

Lorsque ceux-ci n'excluent pas totalement l'idée, ils émettent quelques réserves. Ils rappellent qu'il est de la responsabilité des investisseurs de surveiller le bon déroulement du projet et de maîtriser les coûts, point sur lequel les utilisateurs n'ont aucune maîtrise. Un expéditeur ajoute que les dérives des

coûts devraient être totalement à la charge de l'opérateur, à partir du moment où le taux de rémunération des actifs est supérieur à 9 %.

Ils soulignent tous la nécessaire mise en œuvre d'une incitation au respect des coûts, tout en préservant une rentabilité en ligne avec le risque pris et la possibilité pour la CRE de contrôler et de surveiller les investissements. Cette idée d'intégrer le surcoût mais seulement après un audit de la CRE est partagée par deux consommateurs finals.

Un expéditeur estime qu'une fourchette de 10 à 15 % pour les écarts couverts automatiquement semblerait plus appropriée. Deux consommateurs finals estiment qu'un seuil de 10 % serait plus raisonnable. Au-delà de ce seuil, l'un d'eux pense que l'opérateur devrait être pénalisé en fonction de la valeur absolue de cet écart.

L'Uprigaz souligne que les investisseurs sont souvent les principaux utilisateurs des capacités, premiers pénalisés par les dérives de coûts, et, de ce fait, sont motivés pour limiter, dans la mesure du possible, les surcoûts.

Un porteur de projet estime que la limite de 30 % est trop élevée pour un terminal régulé et souligne le rôle de contrôle primordial joué par la CRE. Il ajoute par ailleurs que, dans un cadre régulé, le principe de couverture des coûts contribue inévitablement à reporter, même partiellement, les risques de dérive des coûts sur les utilisateurs.

DGI et STMFC insistent sur le fait que la couverture des coûts est un principe fondamental des textes légiférant la régulation. Ils estiment donc que le tarif doit prendre le coût définitif des investissements réalisés, que celui-ci soit supérieur ou inférieur à une référence initiale et quel que soit l'ampleur de l'écart.

Les acteurs ne sont majoritairement pas opposés à la couverture des coûts définitifs s'il y a un contrôle préalable de la CRE. Ils jugent toutefois le seuil de 30 % trop élevé. Certains d'entre eux demandent la mise en place d'un mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts.

Question 9 : Pensez-vous que les principes de cette visibilité tarifaire définie pour les nouveaux investissements doivent être étendus aux terminaux existants ?

Les expéditeurs et l'Uprigaz sont majoritairement favorables à l'application des principes de visibilité tarifaire aux terminaux existants.

Deux porteurs de nouveau projet estiment que la visibilité tarifaire à long terme doit être appliquée de la même manière aux terminaux futurs et existants, ainsi qu'aux extensions de ces derniers.

Deux consommateurs industriels soutiennent cette proposition, sous réserve de la mise en œuvre des suggestions faites dans le cadre de la question 7.

L'AFG souligne que les terminaux existants peuvent faire l'objet de réinvestissements périodiques significatifs ou d'extensions, amortis sur des durées longues. Ils doivent donc être traités de la même façon que les nouveaux terminaux.

DGI et STMFC sont favorables à cette proposition. DGI souligne que l'absence de visibilité sur les tarifs nuit fortement à l'exercice de commercialisation des capacités, le remplissage des capacités disponibles s'en trouve ainsi bridé, conduisant, de facto, mécaniquement à un impact à la hausse sur le tarif.

Les acteurs du marché sont très majoritairement favorables à l'application des principes de la visibilité tarifaire pour les terminaux existants.

QUESTIONS RELATIVES A L'EXEMPTION A L'ACCES DES TIERS

Question 10 : *Que pensez-vous de l'exemption à l'accès des tiers pour les nouveaux projets de terminaux ?*

Huit expéditeurs et l'Uprigaz estiment qu'une exemption d'accès aux tiers pour les nouveaux terminaux se justifie dans la mesure où elle facilite les investissements, constituant ainsi une réponse au besoin de diversification des sources de gaz et à la sécurité d'approvisionnement. D'après eux, une exemption permet de minimiser le risque commercial et de planifier l'utilisation des capacités à long terme.

Cependant, l'Uprigaz ainsi que quatre expéditeurs soulignent l'importance de veiller à l'absence de distorsion de la concurrence vis-à-vis des terminaux régulés. L'exemption doit être accordée sur la base du respect des critères de l'article 22 et des bonnes pratiques définies par l'ERGEG, ramenés au contexte national.

Un expéditeur ajoute que l'exemption ne se justifie pas pour les acteurs historiques du marché national. Deux autres expéditeurs considèrent qu'une exemption partielle est plus appropriée pour favoriser l'évolution des marchés. L'exemption peut être attribuée sous réserve d'avoir suffisamment de capacités restant accessibles à des tiers.

Deux porteurs de projet soulignent que l'exemption constitue une mesure efficace pour encourager le développement de nouveaux terminaux méthaniers. L'un d'eux souligne que l'exemption pour les nouveaux terminaux devrait être la norme plutôt que l'exception. Ils rappellent que les autorités doivent traiter les demandes d'exemption au cas par cas, en vérifiant les critères de l'article 22, dans un contexte de développement de la concurrence et d'amélioration de la sécurité d'approvisionnement, et en s'inspirant des bonnes pratiques européennes.

De manière générale, les consommateurs industriels sont réticents à l'octroi de l'exemption. L'un d'eux considère que les terminaux méthaniers font partie des infrastructures indispensables aux fournisseurs pour livrer un client final, et à ce titre doivent être régulés avec des conditions tarifaires raisonnables et lisibles sur le long terme. A ce titre, il propose une approche centralisée et planifiée pour le développement des capacités de gazéification.

Les consommateurs industriels estiment que l'exemption d'accès aux tiers ne peut s'appliquer que si elle conditionne la réalisation effective de l'investissement ou pour des cas spécifiques (développement de nouveaux acteurs dans le marché du gaz en France, clients industriels finals, opérateurs de cycles combinés gaz ...).

L'AFG pense que l'exemption ne devrait être accordée que si elle constitue une condition *sine qua non* à la réalisation de l'investissement. Elle souligne également l'importance du rôle du régulateur dans le maintien de l'équilibre concurrentiel entre les terminaux exemptés et régulés.

Un opérateur d'infrastructure ne partage pas l'avis général sur les avantages apportés par l'exemption. Il estime préférable d'adapter la réglementation nationale aux besoins des porteurs de projets de terminaux méthaniers, plutôt qu'accorder une exemption d'accès aux tiers.

DGI et STMFC se déclarent favorables à une exemption de l'accès aux tiers pour les nouveaux projets de terminaux, mais soulignent que, étant donnée la multitude de projets de terminaux méthaniers en France, il est primordial que le régulateur veille à ce que les terminaux régulés ne soient pas défavorisés par rapport aux autres.

Tous les expéditeurs sont favorables au principe de l'exemption de l'accès des tiers aux terminaux méthaniers, dans le respect des critères énumérés dans l'article 22 de la directive européenne 2003/55/CE. Les consommateurs industriels sont favorables à l'exemption, uniquement si elle est partielle et nécessaire à la réalisation effective du projet.

La position de la CRE

La CRE constate que l'ensemble des expéditeurs est favorable à l'exemption, selon les critères de l'article 22. Compte tenu du contexte du marché gazier, elle considère que l'octroi d'une exemption, accordée sur la base d'une analyse au cas par cas, est susceptible de favoriser la réalisation des investissements sur les terminaux méthaniers.

Question 11 : Pensez-vous qu'une exemption totale (exemption de l'accès des tiers et exemption tarifaire) se justifie ?

Question 12 : Êtes-vous favorables aux exemptions partielles pour les terminaux méthaniers ? Êtes-vous favorables à l'exemption pour les extensions des terminaux régulés ? Pensez-vous possible la coexistence d'un régime régulé et d'un régime exempté sur un même terminal ?

Cinq expéditeurs et l'Uprigaz considèrent que toutes les exemptions doivent être totales, dans le respect des critères définis dans l'article 22.

L'un d'eux pense qu'une exemption totale est nécessaire pour donner de la visibilité sur le fonctionnement opérationnel du terminal, favorisant ainsi l'engagement long-terme des utilisateurs, et constituant de ce fait un élément fondamental dans la prise de décision de l'investisseur. Il ne pense pas que la coexistence d'un régime régulé et d'un régime exempté soit possible sur un même terminal du fait de la difficulté à distinguer de manière précise, transparente et incontestable la part d'actif relevant du service du régime régulé et celle relevant du service du régime exempté.

De plus, il n'est pas favorable à l'exemption pour l'extension des terminaux compte tenu des risques éventuels d'inégalités de traitement entre les utilisateurs, selon qu'ils relèvent de la partie exemptée ou de la partie régulée du terminal.

Un autre expéditeur estime que l'exemption totale est justifiée pour les nouveaux terminaux, dès lors qu'il n'y a pas pénurie en France sur les capacités de regazéification.

L'Uprigaz précise qu'un mécanisme d'UIOLI doit compléter cette exemption, accompagné d'une obligation pour les opérateurs de remettre sur le marché secondaire les capacités non utilisées suivant une procédure transparente et non discriminatoire et à des conditions compétitives.

Deux autres expéditeurs considèrent que les exemptions, qu'elles soient totales ou partielles, doivent être traitées au cas par cas, en fonction des caractéristiques de chaque projet (typologie et nombre d'utilisateurs, implantation géographique, etc. ...).

Un expéditeur ne se prononce pas sur le principe de l'exemption pour les nouveaux terminaux, mais met en perspective une évaluation préalable des besoins du marché en capacités de regazéification avant de statuer sur les projets. Il considère que, lorsque le marché ne subit pas de pénurie de capacités de regazéification accessibles aux tiers, une exemption partielle peut alors être envisagée, mais ajoute que, dans ce cadre, le tarif doit être régulé pour l'ensemble des capacités, la cohabitation d'un tarif régulé et d'un tarif exempté pouvant engendrer des subventions croisées entre les utilisateurs. Il souligne cependant la complexité opérationnelle de la gestion d'un terminal mixte avec des capacités régulées d'une part et exemptées d'autre part.

Deux expéditeurs, bien que favorables à l'exemption totale, proposent un accès aux tiers pour des contrats de court-terme sur une part limitée des capacités. L'un d'eux ajoute que, dans le cadre d'une cohabitation entre régime régulé et régime exempté sur le même terminal, il conviendra d'avoir une révision synchrone des conditions opérationnelles. Il préconise, par ailleurs, la mise en commun de certains équipements et charges d'exploitation et une prise en compte de ce partage dans l'élaboration du tarif régulé. L'Uprigaz souligne que le régulateur doit s'assurer de l'absence de disparité entre la partie régulée et la partie exemptée, cette dernière partie risquant sinon d'être favorisée.

Un expéditeur considère que la coexistence d'un régime régulé et un régime exempté sur un même terminal est source de conflits d'intérêts permanents entre les parties concernées.

Les trois porteurs de nouveaux projets sont favorables à une exemption totale. Deux d'entre eux indiquent que l'incertitude sur les revenus liés aux capacités non allouées au moment de la décision

d'investissement, mettrait en péril leur financement de projet. L'un d'eux ajoute qu'une exemption partielle ne peut être envisagée que si l'investisseur est un acteur historique, et ce pour des raisons de développement insuffisant de la concurrence.

Le troisième porteur de projet indique que les critères essentiels à prendre en compte, selon lui, pour justifier une exemption totale, sont :

- le nombre et le type d'expéditeurs impliqués dans le projet ;
- la répartition de la capacité de regazéification ;
- les besoins du marché en capacité d'accès aux infrastructures de regazéification.

Un seul porteur de nouveaux projets se prononce sur la question de l'exemption pour les extensions des terminaux méthaniens régulés. Ce dernier est défavorable à l'exemption car, il estime que les terminaux existants ont déjà amorti une partie de leurs coûts et de ce fait, la prime de 200 à 300 points de base dans le cadre de la visibilité tarifaire, suffirait à justifier l'investissement.

Bien qu'opposé au principe de l'exemption, un consommateur industriel convient que, dans certains cas très particuliers, il peut être opportun de donner une exemption partielle, mais s'oppose à une exemption tarifaire. Il juge qu'une exemption partielle, à hauteur de 50 % de la capacité du terminal, serait souhaitable pour le bon fonctionnement du marché

En ce qui concerne l'exemption appliquée aux extensions des terminaux régulés, deux consommateurs industriels estiment que les terminaux existants se trouvent dans une situation économique privilégiée par rapport aux nouveaux entrants (infrastructures amorties) et ne doivent donc pas bénéficier des avantages d'une exemption, dans le cadre de l'extension de leurs capacités.

L'AFG considère que les extensions de terminaux régulés doivent être considérées comme de nouveaux terminaux, car, dans les deux cas, les décisions d'investissements sont guidées par les mêmes logiques financières.

Un gestionnaire d'infrastructure n'envisage pas d'autre exemption qu'une exemption partielle et seulement si cette dernière conditionne l'investissement, mais reconnaît la complexité de la gestion opérationnelle qui en découlerait. Il cite l'exemple du terminal Adriatic LNG à Rovigo, développé sous le régime d'exemption partielle (80 % exempté / 20 % régulé), dont le tarif est environ 3 à 4 fois supérieur aux tarifs moyens en Europe.

DGI estime que, pour promouvoir le développement des terminaux de regazéification, il est crucial de maintenir la possibilité pour les promoteurs de projets de bénéficier d'une exemption totale afin de leur permettre d'avoir l'entière maîtrise des risques. DGI et STMFC soulignent que, conformément aux textes français et européens, les exemptions partielles sont possibles. Les textes précités prévoient que la dérogation peut être octroyée totalement ou partiellement. Selon DGI, la coexistence d'un régime régulé et d'un système exempté sur un même terminal, est possible tant du point de vue opérationnel que du point de vue réglementaire.

Les expéditeurs sont majoritairement favorables au principe de l'exemption totale, pour permettre le financement des projets de terminaux méthaniens. Certains acteurs soulignent les difficultés opérationnelles et les risques de discrimination et de subventions croisées qui seraient liés à la cohabitation entre régime régulé et régime exempté sur un même terminal. Les consommateurs industriels, en revanche, ne voient pas le bénéfice pour le marché d'une exemption totale.

La position de la CRE

La CRE considère que la cohabitation entre un régime régulé et un régime exempté au sein d'un même terminal entraînerait des difficultés opérationnelles et des risques de subventions croisées, tels qu'explicités par la majorité des expéditeurs dans leur contribution.

Question 13 : Êtes-vous favorable à la publication du tarif négocié entre l'opérateur et les utilisateurs dans le cadre d'un terminal exempté ?

Quatre expéditeurs sont défavorables à la publication du tarif négocié entre l'opérateur et les utilisateurs dans le cadre d'un terminal exempté. Outre le fait, évoqué par deux expéditeurs, que cette donnée est commercialement sensible évoqué par deux, deux expéditeurs considèrent que dans le cas d'une exemption totale (accès et tarif) la publication du tarif n'a pas d'intérêt réel. En complément, un de ces expéditeurs ajoute qu'une telle mesure nuirait fortement à la liquidité et au dynamisme du marché secondaire de capacités.

Cinq expéditeurs ne voient pas d'inconvénient à la publication du tarif négocié. Tandis que l'Uprigaz juge utile de publier les tarifs négociés uniquement lorsqu'il s'agit des capacités non attribuées aux utilisateurs actionnaires de la société porteuse du projet.

Les trois porteurs de nouveaux projets sont unanimement défavorables à la publication du tarif négocié entre l'opérateur et les utilisateurs dans le cadre d'un terminal exempté. Selon deux d'entre eux, la connaissance du tarif négocié seul n'a pas de sens si ce dernier est isolé des éléments de contexte, qui sont souvent des données confidentielles. Ils envisageraient plutôt de publier un tarif indicatif permettant de réserver les capacités disponibles sur le terminal. Le troisième porteur de projet ajoute que la publication du tarif négocié n'est pas pertinente dans la mesure où les autorités responsables auront accès à toutes les informations permettant d'éviter les comportements anticoncurrentiels.

Un consommateur est favorable à la publication du tarif négocié entre l'opérateur et les utilisateurs dans le cadre d'un terminal exempté. Un consommateur insiste sur le fait que les capacités disponibles ne doivent en aucun cas faire l'objet de spéculations et doivent être commercialisées dans les strictes conditions du tarif régulé.

L'AFG n'est pas favorable à la publication du tarif négocié entre l'opérateur et les utilisateurs dans le cadre d'un terminal exempté, dans la mesure où le tarif ne représente qu'un des éléments de la négociation et peut donc être mal interprété seul.

L'opérateur d'infrastructure est opposé à la publication du tarif exempté.
DGI considère que dans un cadre exempté la publication des prix doit être laissée à l'initiative de l'investisseur, dans le respect des engagements de confidentialité vis-à-vis des souscripteurs.
STMFC estime que la publication d'un tarif peut être utile pour permettre la commercialisation des capacités non souscrites ou non utilisées par les souscripteurs primaires.

Les expéditeurs et les porteurs de projets sont défavorables à la publication du tarif négocié dans le cadre d'un terminal exempté. Certains considèrent que le tarif est une donnée commercialement sensible et que sa publication n'apporte pas de valeur ajoutée au marché.

La position de la CRE

La CRE constate que des acteurs de marché sont majoritairement défavorables à une publication du tarif négocié. Elle rappelle que dans le cadre de l'examen du dossier de demande d'exemption, les éléments tarifaires devront être transmis à la CRE, au même titre que les éléments financiers. La CRE ne rendra un avis favorable à la demande d'exemption que si les conditions financières de remise sur le marché des capacités non utilisées sont clairement définies et publiées par le porteur de projet.

Question 14 : Pensez-vous qu'une procédure d'open season doive être obligatoire pour allouer les capacités dans le cadre d'un terminal exempté à l'accès des tiers ?

Sept expéditeurs et l'Uprigaz sont opposés à l'obligation d'une procédure d'open season dans le cadre de l'allocation des capacités pour un terminal exempté à l'accès des tiers. Selon eux, chaque projet doit être traité au cas par cas par les porteurs du projet.

L'un d'eux ajoute qu'une telle procédure conduirait inévitablement à un morcellement des capacités du terminal, contre toute logique opérationnelle.

Un autre expéditeur souhaite une procédure différenciée en fonction du type d'exemption : une procédure d'open season supervisée par la CRE dans le cas d'une exemption partielle d'accès aux tiers, mais non obligatoire dans le cadre d'une exemption totale.

Deux expéditeurs sont favorables à une procédure d'open season, l'un parce qu'elle permet de dimensionner le projet et l'autre parce qu'elle revêt un caractère non discriminatoire indiscutable.

Deux expéditeurs remettent en question la limitation à 66 % des capacités allouables par expéditeur envisagée par la CRE dans la note de consultation. Selon l'un, cette mesure est susceptible de dissuader les investisseurs dans le cas où, en dépit d'un appel au marché infructueux, une même société serait limitée à 66 % des capacités du terminal. Selon l'autre, cette capacité devrait être modulable en fonction de la typologie de l'expéditeur (nouvel entrant ou pas).

Selon deux porteurs de nouveaux projets, la procédure d'open season ne devrait pas être obligatoire, car elle ne constitue pas le seul moyen d'allouer efficacement les capacités d'un terminal. L'un d'eux reconnaît, cependant, que l'accès aux capacités des terminaux méthaniers exemptés doit être transparent et ouvert à toutes les parties intéressées.

Le second estime qu'une procédure d'open season pourrait être imposée au cas par cas, par exemple dans le cas où les souscripteurs ne sont pas des nouveaux entrants ou quand les expéditeurs détiennent une part de la capacité jugée trop importante.

Un troisième porteur de projet considère que le choix de la procédure d'allocation des capacités d'un terminal méthanier doit être laissé aux promoteurs de projet.

Les consommateurs industriels sont favorables à une procédure obligatoire d'open season, mais soulignent l'importance d'un encadrement par le régulateur. L'un d'eux insiste sur l'importance de critères favorisant un maximum de nouveaux expéditeurs, en leur donnant accès au service « émission continue ».

Selon l'AFG, une procédure d'open season dans le cadre d'un terminal exempté à l'accès des tiers, n'est pas un mécanisme exclusif et ne peut donner des résultats exhaustifs. Il n'est par conséquent pas souhaitable de conditionner l'attribution d'une exemption à cette procédure.

Un gestionnaire d'infrastructure pense qu'une procédure d'open season doit être obligatoire, en particulier dans le cadre d'un projet porté par un opérateur faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée. Il complète son analyse en soulignant que l'open season ne serait pas utile dans le cadre d'une planification centralisée du développement des capacités de regazéification.

Selon DGI et STMFC, une procédure d'open season obligatoire serait contraignante pour le développement des nouveaux terminaux méthaniers. En effet la diversité des projets et de leurs conditions de marché ne permet pas de définir *a priori* une procédure applicable à tous.

Les acteurs du marché sont majoritairement opposés à l'obligation d'une procédure d'open season pour allouer les capacités dans le cadre d'un terminal exempté à l'accès des tiers. Ils considèrent que cette démarche n'est pas le seul moyen pour attribuer efficacement les capacités et peut mettre en risque le financement du projet. Une minorité est favorable à cette procédure si elle est correctement encadrée par le régulateur.

La position de la CRE

La CRE constate que la majorité des acteurs du marché est opposée à l'obligation d'une procédure d'open season dans le cadre d'un terminal exempté. Elle sera très attentive, pour chaque projet :

- aux modalités d'attribution des capacités ;
- aux résultats de ces attributions et à leur impact sur le bon fonctionnement du marché.

Elle se réserve la possibilité de demander dans son avis, au cas par cas, qu'une procédure d'open season soit imposée. En particulier, la CRE considère qu'une même société, y compris les sociétés liées, ne devrait pas détenir plus de 66 % des capacités techniques d'un terminal. Si malgré cela, tel était le cas, le porteur de projet devra faire la preuve, au moment de l'examen du dossier d'exemption, qu'il a fait ses meilleurs efforts pour favoriser l'engagement d'autres parties prenantes.

Question 15 : Pensez-vous qu'il soit utile pour le marché du GNL en France et en Europe de réserver une part des capacités de regazéification pour les contrats de court terme (période d'environ 3 ans) ? Si oui, quelle serait la proportion adaptée ?

Huit expéditeurs ne sont pas favorables à l'obligation de réserver des capacités pour les contrats de court terme. Ils estiment que cette mesure conduirait, d'une part à une augmentation artificielle des tarifs, tant pour les capacités de long-terme que pour celles de court-terme, et d'autre part à une incertitude sur les revenus de l'opérateur. Un expéditeur fait remarquer qu'une telle mesure serait néfaste à l'investissement dans de nouveaux terminaux en France, puisque cette contrainte n'existe pas dans les autres pays du nord ouest européen.

Un expéditeur et l'Uprigaz jugent une telle approche injustifiée dans un contexte de capacités de regazéification excédentaires par rapport aux capacités de liquéfaction. Par ailleurs, l'expéditeur évoque l'expérience du terminal de Fos Cavaou, qui a montré la complexité de l'attribution de telles capacités.

Trois expéditeurs sont favorables à la réservation de capacités de regazéification pour les contrats de court terme, afin de stimuler la concurrence dans le marché primaire du GNL français et européen.

Certains expéditeurs ont ajouté les précisions suivantes :

- un expéditeur, bien qu'opposé au principe de réserver des capacités aux contrats de court terme, propose que cette capacité ne dépasse pas 10 % de la capacité totale. Ceci pour des raisons opérationnelles et pour ne pas accroître pour l'expéditeur long-terme l'incertitude sur le tarif final ;
- deux autres expéditeurs proposent un pourcentage variable entre 10 % et 20 % ;
- selon un troisième expéditeur, la part de contrats court-terme doit être appréciée par rapport à la capacité agrégée de l'ensemble des terminaux et non pas appliquée de manière uniforme à chaque terminal.

Par ailleurs, l'Uprigaz ainsi qu'un expéditeur estiment que, le court-terme doit être défini comme une période inférieure à un an.

Les trois porteurs de nouveaux projets ne sont pas favorables à une mise à disposition des capacités de regazéification pour des contrats de court-terme. Ils considèrent qu'une telle mesure induirait une augmentation du prix des capacités de long terme et de manière générale serait néfaste au financement des projets. Les contrats de court-terme ne devraient donc pas être réservés en amont mais devraient être négociés dans un marché secondaire. De plus, la part de la capacité allouée pour les contrats de court-terme serait difficile à définir et devrait être fonction du terminal.

Un consommateur suggère de traiter en priorité les demandes portant sur des contrats à long-terme (au moins 10 ans), mais n'est pas opposé à une attribution des capacités pour des contrats de court-terme. Un autre consommateur se montre également favorable à cette approche, mais n'a pas d'opinion sur la fraction de capacité à réserver.

L'AFG considère que l'attribution d'une partie des capacités pour les contrats de court-terme peut représenter un risque de sous utilisation des capacités et de ce fait engendrer des tarifs d'utilisation plus élevés. En revanche, elle considère que l'existence d'un mécanisme d'UIOLI et d'un marché secondaire contribue à optimiser les capacités non utilisées.

Un opérateur d'infrastructure met en évidence les effets positifs de cette approche vis-à-vis des nouveaux entrants du marché du GNL : ces derniers ne seraient ainsi plus limités au marché secondaire.

DGI et STMFC ne considèrent pas utile de réserver une part des capacités de regazéification pour les contrats de court terme, en soulignant la préférence des expéditeurs pour des contrats à long terme et la tendance à la baisse des taux d'utilisation des terminaux méthaniers, favorable au développement d'un marché secondaire.

La majorité des acteurs du marché estime que l'obligation de réserver une part des capacités de regazéification pour les contrats de court terme, induirait une incertitude sur les revenus de l'opérateur et, par conséquent, rendrait difficile, si ce n'est impossible, le financement des nouveaux projets ou conduirait à une augmentation des tarifs. Une minorité considère que cette mesure serait favorable au développement de la concurrence.

La position de la CRE

La CRE constate que les acteurs du marché sont défavorables au fait d'imposer aux terminaux exemptés une part de capacités dédiées aux contrats de court terme. Si ce mécanisme est nécessaire au bon fonctionnement du marché en ce qui concerne le transport, la CRE considère que la spécificité du marché du GNL fait qu'il n'est pas souhaitable de l'imposer aux projets de terminaux méthaniers.

Question 16 : Quel est, selon vous, le critère pertinent pour évaluer le niveau de risque lié à l'investissement, qui pourrait justifier une exemption ?

Cinq expéditeurs et l'Uprigaz pensent que les cinq critères de l'article 22 parlent d'eux même.

Un autre expéditeur considère que le critère le plus pertinent est la durée des contrats « ship-or-pay » sous-jacents à l'investissement, mais rajoute que dans la mesure où les expéditeurs apportent des garanties de solvabilité financière suffisantes et sont disposés à s'engager sur une base de long-terme, ce risque est fortement réduit.

Un autre estime qu'il faut traiter chaque projet au cas par cas, en fonction de sa stratégie et de ses critères généraux d'investissement.

Un expéditeur ne pense pas possible de définir un critère d'évaluation du niveau de risque et considère que, dans la mesure où un investissement présente un risque, une exemption est nécessaire. Un autre estime nécessaire de sécuriser un TRI indépendant des risques réglementaires.

Selon un porteur de nouveau projet, le niveau de risque est directement proportionnel au coût du financement et ne peut pas être fixé par le régulateur. Il ajoute en outre que le risque est également fonction des contrats en cours et de la stabilité du régime réglementaire.

Les deux autres porteurs de projets estiment que le critère pertinent est clairement explicité par l'article 22 de la directive : « *le niveau de risque lié à l'investissement est tel que cet investissement ne serait pas réalisé si une dérogation n'était pas accordée* ».

Deux consommateurs industriels pensent que le niveau de risque pris par l'opérateur permet de déterminer le niveau de rémunération du capital et constitue donc un critère pour fixer le tarif et non pas pour justifier une exemption.

Selon l'AFG, les principaux risques encourus par l'investisseur sont la sous-utilisation structurelle du terminal et l'instabilité du régime réglementaire.

DGI pense que l'analyse du risque est spécifique à chaque investissement, en fonction des objectifs et des contraintes du projet.

Selon les acteurs, les critères à considérer pour évaluer le niveau de risque lié à l'investissement, sont ceux de l'article 22 de la directive.

La position de la CRE

Chaque porteur de projet devra démontrer que l'investissement ne pourrait être réalisé sans l'octroi d'une exemption, en particulier en apportant la preuve que les niveaux de risques encourus et de rentabilité envisagée sont tels qu'ils nécessitent cette dérogation.

Question 17 : *Quel est, selon vous, le marché pertinent à considérer pour évaluer les effets sur la concurrence des projets annoncés en France ?*

Selon cinq expéditeurs et l'Uprigaz, le marché français constitue l'échelle d'analyse la plus pertinente. Cependant, il ressort que pour certains projets, il ne serait pas souhaitable de s'affranchir totalement des marchés transfrontaliers. Il est donc pertinent de compléter l'analyse en incluant les pays frontaliers et en tenant compte du développement des interconnexions.

Deux expéditeurs considèrent que le marché pertinent se limite à l'heure actuelle à la zone d'équilibrage.

Un des deux précise deux critères définissant le marché pertinent :

- un marché dont les limites sont atteignables sans réelle congestion ;
- un marché dans lequel le GNL déchargé resterait compétitif par rapport aux autres sources d'approvisionnement.

Un autre estime que le marché pertinent à l'horizon 2012 sera le marché européen.

Un neuvième expéditeur pense que deux marchés pourraient être distingués : un marché européen et un marché mondial, qui tend à se développer compte tenu de la hausse des prix de la molécule de gaz dans certaines zones et de la diminution des coûts de transport maritime.

Deux porteurs de projets jugent que le marché pertinent se limite à la zone d'équilibrage, expliquant leur choix par des interconnexions limitées et des congestions persistantes. Le troisième approuve la définition du marché pertinent à une échelle nationale.

Selon deux consommateurs industriels, le marché pertinent se limite au territoire français, compte tenu du faible niveau de concurrence et des congestions aux points d'entrée.

Pour l'AFG, le marché pertinent à considérer est à l'échelle européenne, car, à l'échéance de la mise en service des terminaux considérés, les interconnexions seront suffisantes pour absorber les congestions constatées actuellement. Ce point de vue est partagé par DGI et STMFC.

Un opérateur d'infrastructure juge que l'analyse du marché pertinent doit s'inscrire dans une vision prospective de l'évolution du marché. Il précise qu'il conviendra de considérer les parts de marché respectives des actionnaires du porteur de projet.

Selon la majorité des acteurs, le marché pertinent à considérer est à ce jour le marché national. Certains soulignent qu'en vue du futur développement des interconnexions, le marché pertinent sera à terme le marché Européen. Ils considèrent que l'analyse devra également tenir compte des marchés transfrontaliers, en particulier pour la zone Nord-Ouest Europe.

La position de la CRE

La CRE considère que le marché pertinent est le marché gazier français. Dans son avis, elle analysera également l'impact des projets sur les marchés gaziers voisins et sur le marché français de l'électricité.

Question 18 : Quels sont les critères qui pourraient, selon vous, conduire à la révision de l'octroi d'une exemption ?

Cinq expéditeurs et l'Uprigaz estiment qu'une révision de l'exemption est justifiée dès lors que les conditions imposées par l'exemption ne sont plus respectées. Deux d'entre eux soulignent qu'il convient de prendre en compte, dans l'analyse, les impacts de cette éventuelle révision sur la viabilité du projet.

Un autre expéditeur pense que la révision de l'octroi de l'exemption se justifierait dans le cadre d'un retard dans la réalisation du projet. Il estime que, dans ce cas, les conditions de l'exemption devraient être revalidées après une consultation du marché. Par ailleurs, cette révision pourrait aussi se justifier dans le cadre d'une sous utilisation structurelle d'une partie des capacités, qui pourraient alors être remises sur le marché dans le cadre d'une « open season ».

Un expéditeur estime qu'une révision de l'octroi de l'exemption se justifie lorsque la part de marché d'un des expéditeurs dépasse 30 %.

Un expéditeur et les trois porteurs de projets estiment que la révision de l'octroi d'une exemption se justifie dans le cadre d'un transfert de capacités vers un acteur dominant dans le marché du GNL ou d'une fusion impactant la répartition des capacités.

L'un d'eux ajoute que l'état de la concurrence sur le marché considéré peut également justifier cette révision.

Deux consommateurs industriels estiment que la révision de l'exemption se justifie particulièrement lorsqu'un des expéditeurs passe du statut de nouvel entrant à celui de fournisseur en position dominante, selon les critères usuels du droit de la concurrence.

Un opérateur d'infrastructure estime que le régulateur peut remettre en question l'octroi de l'exemption, dès lors qu'au moins un des critères de la directive n'est plus satisfait. STMFC souligne que la révision de l'exemption constitue une menace significative pour le déroulement du projet.

La majorité des acteurs du marché estime qu'une révision de l'octroi d'une exemption ne se justifie que lorsque les conditions qui ont donné lieu à l'exemption ne sont plus respectées. La plupart d'entre eux évoque notamment le cas de figure d'un détenteur de capacités exemptées devenant un acteur dominant dans le marché.

La position de la CRE

La CRE définira, dans son avis sur chaque demande d'exemption, les circonstances susceptibles de conduire à la révision de l'octroi de cette exemption.

Question 19 : Quelles sont les données qui, selon vous, doivent être publiées pour permettre un fonctionnement efficace du mécanisme de « Use it or Lose it » et du marché secondaire de capacités ?

Cinq expéditeurs estiment utile la publication mise à jour des capacités souscrites.

Pour certains d'entre eux, il est important de compléter cette publication par :

- la date des fenêtres de déchargement, en précisant le service rattaché ainsi que le prix ;
- les capacités disponibles en cuve ;
- le régime d'émission disponible ;
- le nombre de déchargements disponibles.

Un expéditeur estime que les obligations de publication doivent être analysées à l'échelle européenne pour ne pas pénaliser les terminaux français vis-à-vis des terminaux concurrents européens.

Les porteurs de projet pensent que la publication de la liste à jour des créneaux de déchargement disponibles est nécessaire. Deux d'entre eux ajoutent que la publication du prix de réserve serait utile.

Deux consommateurs industriels mentionnent la publication à minima de la capacité réservée, de la capacité disponible et du planning de déchargement, et insistent sur l'importance de l'encadrement du marché secondaire par la CRE pour éviter toute dérive spéculative.

L'AFG estime que la publication du prix de la capacité libérée serait utile au marché.

DGI propose de distinguer l'UIOLI de court terme et l'UIOLI de long terme :

- le mécanisme de court terme prévoit que toutes les capacités non-utilisées (les capacités réservées par les expéditeurs, mais non demandées dans le cadre de la programmation

mensuelle) sont proposées au marché par le gestionnaire du terminal, les expéditeurs perdant pour le mois concerné les droits associés à leur capacité réservée et non-utilisée ;

- le mécanisme de long terme consiste à fournir aux autorités compétentes, à leur demande, les informations susceptibles de révéler les comportements visant à bloquer les capacités.

Pour ce qui est du marché secondaire, DGI considère que les données issues du « *bulletin board* » et de la plateforme d'échange en place à Montoir et Fos Tonkin donnent satisfaction.

Les acteurs du marché demandent la publication de :

- la date des fenêtres de déchargement, ainsi que les services et prix rattachés,
- les capacités disponibles en cuve,
- le régime d'émission disponible.

La position de la CRE

Il est nécessaire de publier toutes les données utiles à l'optimisation des capacités et à l'efficacité des mécanismes de mise sur le marché des capacités non utilisées. Dans son avis, la CRE demandera que les opérateurs des terminaux méthaniers exemptés publient *a minima* les données demandées aux opérateurs de terminaux méthaniers régulés.

Question 20 : Que pensez-vous de la possibilité de laisser l'opérateur du terminal proposer son propre mécanisme de « Use it Lose it » sans qu'il y ait, par conséquent, d'homogénéisation des mécanismes en place sur tous les terminaux français ?

Sur les neuf expéditeurs ayant répondu à la question, cinq sont favorables à un mécanisme d'UIOLI adapté à chaque terminal. L'un d'entre eux rappelle que l'optimisation d'un terminal dépend des services proposés et justifie donc un mécanisme d'UIOLI spécifique. Un autre indique que la définition de ce mécanisme doit relever de la responsabilité de l'opérateur.

Un expéditeur a un avis plus pondéré. Il est favorable à un mécanisme d'UIOLI adapté à chaque terminal, mais uniquement le temps d'obtenir un retour d'expérience permettant de sélectionner les meilleures pratiques, en vue d'une uniformisation de la procédure.

Trois expéditeurs et l'Uprigaz sont au contraire convaincus que le mécanisme d'UIOLI doit être homogène pour chaque terminal, afin, souligne l'un d'eux, d'éviter d'éventuelles spéculations. L'Uprigaz est favorable à une homogénéisation ultérieure des mécanismes d'UIOLI à l'échelle européenne.

Un expéditeur estime que ce mécanisme d'UIOLI pourrait être remplacé par un mécanisme incitant l'opérateur à mettre en place un service efficace de courtage.

Un porteur de projet milite pour un mécanisme d'UIOLI propre à chaque terminal.

Les deux autres estiment possible un mécanisme d'UIOLI basé sur des principes communs à l'ensemble des terminaux, mais insistent sur la nécessité de laisser la flexibilité de la mise en œuvre opérationnelle à chaque opérateur d'infrastructure. Un des deux envisage éventuellement un mécanisme d'UIOLI spécifique pour les nouveaux terminaux, pour une durée limitée. Après un retour d'expérience, les meilleures pratiques pourraient être uniformisées pour avoir un mécanisme unique pour l'ensemble des terminaux.

Deux consommateurs industriels sont tout à fait opposés à une mise en place par l'opérateur d'un mécanisme d'UIOLI propre, ce mécanisme relevant de la compétence du régulateur.

Selon l'AFG, s'agissant de mécanismes non éprouvés, il pourrait être intéressant de laisser les opérateurs de terminaux proposer leurs propres mécanismes, quitte à les harmoniser ultérieurement en fonction de l'expérience acquise.

Un opérateur d'infrastructure vise un mécanisme d'UIOLI unique, mais reconnaît qu'il peut subsister des différences mineures d'un terminal à l'autre, liées à des différences techniques ou à des spécificités géographiques. Il rappelle que le régulateur doit être à l'initiative de la définition de ce mécanisme, sans pour autant intervenir dans la définition des prix. Il ajoute également qu'il est primordial que l'opérateur remette à disposition sur le marché primaire les capacités inutilisées, afin de limiter la dépendance des nouveaux entrants vis-à-vis du marché secondaire.

DGI et STMFC sont sceptiques sur la possibilité de définir un mécanisme d'UIOLI unique, qui, par définition, doit être adapté aux modalités de réservation et de programmation spécifique à chaque terminal. Ils estiment préférable de laisser une liberté aux opérateurs afin de faire émerger progressivement les meilleures pratiques.

Les acteurs du marché sont majoritairement orientés vers un mécanisme d'UIOLI spécifique à chaque terminal, *a minima* en attendant d'avoir un retour d'expérience suffisant pour ensuite homogénéiser les meilleures pratiques.

La position de la CRE

La CRE définira les objectifs auxquels doivent répondre les mécanismes de mise sur le marché secondaire des capacités non utilisées et s'assurera que les dispositifs mis en place par chaque opérateur répondent bien à ces objectifs. Pour les terminaux exemptés, le non respect de ces dispositifs sera un motif possible de révocation de l'exemption.

Question 21 : Que pensez-vous de la procédure de consultation spécifique à chaque projet envisagée par la CRE ?

Cinq expéditeurs sont favorables à l'idée de conduire une consultation publique spécifique à chaque projet. Un expéditeur souligne l'importance d'une communication régulière entre les acteurs du marché et la CRE sur les modalités de l'exemption. Un autre expéditeur considère que ces consultations sont nécessaires compte tenu des particularités, notamment géographiques, du marché français.

Deux expéditeurs et l'Uprigaz s'opposent à la procédure de consultation publique spécifique. L'un d'eux motive sa position en attirant l'attention sur les informations commercialement sensibles et ajoute que si ces données confidentielles étaient retirées de la consultation, cela limiterait inévitablement le débat et donc l'intérêt de l'exercice. Il indique de plus que cette consultation introduirait une dissymétrie dans le traitement des projets, attribuant une prime indue au dernier dossier déposé, celui-ci bénéficiant des enseignements des consultations précédentes.

Un porteur de projet pense que la présente consultation générale est suffisante. Les deux autres porteurs de projet ne sont pas opposés au principe d'une consultation spécifique, dans le respect de la confidentialité des données et si, souligne l'un des deux, la décision finale est prise par les autorités de régulation et qu'elle ne soit pas que le reflet de l'opinion publique.

Les consommateurs industriels proposent une étude complète des besoins français en termes d'infrastructures de regazéification, centralisée et menée par le régulateur en collaboration avec le Ministère. Cette étude conduirait à des appels d'offres et à la sélection des développeurs les plus performants.

Un opérateur d'infrastructure est favorable à une consultation spécifique à chaque projet. DGI, STMFC sont opposés à une procédure de consultation spécifique, en mettant en avant qu'une telle procédure n'est pas prévue par les textes réglementaires et qu'elle pourrait porter atteinte au respect de la confidentialité des informations financières. STMFC complète sa réponse en remarquant que le délai supplémentaire pour cette procédure constituait une contrainte forte pour l'opérateur.

La majorité des expéditeurs est favorable à une consultation publique spécifique à chaque projet. Les utilisateurs trouvent que cette initiative est un moyen d'impliquer le marché dans l'analyse des critères de l'exemption. Les opérateurs et certains porteurs de projet demandent que la confidentialité des données financières soit assurée.

La position de la CRE

La CRE conduira une consultation publique spécifique à chaque terminal, l'exemption étant attribuée au cas par cas.

QUESTION GENERALE

Question 22 : Avez-vous d'autres remarques ou commentaires concernant le tarif actuellement en vigueur ou les évolutions envisagées pour les nouveaux tarifs ?

I - Principes de tarification des terminaux méthaniers régulés en France

Durée du tarif

Un expéditeur estime que la durée du prochain tarif devrait être limitée à 2 ans. Selon cet expéditeur, dans un contexte d'accès contraint à la zone Sud, en particulier pour les nouveaux entrants, il ne paraît pas souhaitable de figer au-delà de fin 2010 les conditions d'accès aux terminaux méthaniers, seuls points d'importation de cette zone.

Obligation de paiement des capacités souscrites

DGI rappelle que le niveau de « ship or pay » figurant dans les contrats des utilisateurs des terminaux de Fos-Tonkin et Montoir est de 90 % et qu'une modification de l'équilibre du contrat risque d'entraîner un mécontentement des clients existants. De plus, DGI considère que le niveau actuel de 90 % est adapté aux besoins de flexibilité des chaînes d'approvisionnement GNL.

Un expéditeur partage l'avis de DGI, estimant que les différentes contraintes opérationnelles des terminaux (marées, maintenances sur l'exutoire de transport et sur le terminal lui-même) réduisent la disponibilité du terminal et la rende proche d'un « Ship or Pay » de 90 %.

Allocation des capacités

Un expéditeur suggère la mise en place d'un dispositif de capacités restituables limité dans le temps et applicable au terminal de Fos Cavaou, en réponse au manque de fluidité dans la zone sud.

Il propose que, la restitution des capacités :

- soit activée en cas de refus d'accès vis-à-vis d'une demande de réservation d'une durée supérieure ou égale à 1 an ;
- soit applicable à chaque expéditeur détenant plus de 20 % de la capacité technique, dans la limite de 25 à 30 % des capacités de l'expéditeur concerné.

Selon cet expéditeur, ces capacités restituables doivent être :

- attribuées pour une demande supérieure à 1 an ;
- conditionnées à la justification des quantités de GNL et à l'engagement de les recevoir effectivement sur la période de souscription ;
- attribuées prioritairement aux fournisseurs pouvant justifier du plus important besoin de gaz en zone sud pour l'alimentation de clients finaux y compris CCCG.

Ce principe est repris par un second expéditeur qui propose que ce mécanisme soit mis en place en attendant une fusion des zones d'équilibrage Nord et Sud qui permettra un réel développement de la concurrence dans le sud de la France. Il propose que des capacités soient reprises aux expéditeurs détenant plus de 20 % des capacités du terminal de Fos Cavaou.

II - Exemption d'accès aux tiers

Mesures pour le renforcement de la concurrence

L'Uprigaz souligne que, contrairement aux réseaux de transport du gaz, les terminaux méthaniers ne sont plus en Europe, des monopoles naturels. En effet, leur multiplication conduit à l'apparition de surcapacités très importantes par rapport aux contrats d'importation à long terme de GNL

effectivement conclus. La problématique de l'accès des tiers devient, celle d'une mise en concurrence des terminaux entre eux, afin d'offrir aux tiers des capacités disponibles aux conditions les plus compétitives. Cette nouvelle donne doit trouver une traduction adaptée dans la régulation des terminaux méthaniers, tant au niveau des règles d'accès aux capacités mises sur le marché que des tarifs applicables pour l'utilisation par les tiers de ces capacités.

Un consommateur final insiste sur l'importance des choix pris en matière de terminaux méthaniers dans le développement de la concurrence en France. Les terminaux méthaniers représentent environ 30 % de la capacité d'entrée de gaz sur le territoire français et cette proportion devrait être croissante à terme. A ce titre, ce consommateur estime qu'il est indispensable que les investissements identifiés par les autorités soient décidés et rémunérés par l'intermédiaire des tarifs régulés.