

## CONSULTATION PUBLIQUE

# Consultation publique de la Commission de régulation de l'énergie du 14 septembre 2016 relative aux prochains tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers régulés

Les articles L.452-1 et L.452-2 du code de l'énergie donnent compétence à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pour fixer la méthodologie d'établissement des tarifs d'utilisation des installations de gaz naturel liquéfié (GNL), ainsi que les méthodes utilisées pour établir les tarifs des prestations annexes réalisées exclusivement par les opérateurs gérant ces installations. Par ailleurs, en application de l'article L.452-3 dudit code, la CRE peut procéder aux modifications de niveau et de structure des tarifs qu'elle estime justifiées au vu notamment de l'analyse de la comptabilité des gestionnaires des terminaux méthaniers régulés et de l'évolution prévisible des charges de fonctionnement et d'investissement.

Les tarifs actuels d'utilisation des terminaux méthaniers régulés de Montoir-de-Bretagne (Montoir) et Fos Tonkin, gérés par la société Elengy, et de Fos Cavaou, géré par la société Fosmax LNG, dits « tarifs ATTM4<sup>1</sup> », sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2013<sup>2</sup>. Ils s'appliquent pour une durée d'environ quatre ans.

La CRE a l'intention de définir de nouveaux tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers régulés, dits tarifs « ATTM5 », qui s'appliqueraient à partir du 1<sup>er</sup> avril 2017.

La CRE a mené du 25 février au 25 mars 2016 une première consultation publique pour recueillir l'avis des acteurs du marché sur les principales orientations envisagées concernant les prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF (dits « ATRT6 ») et les tarifs ATTM5. 38 réponses ont été reçues dont certaines sont confidentielles. Les réponses non confidentielles sont publiées sur le site de la CRE<sup>3</sup>.

En avril 2016, les gestionnaires des terminaux méthaniers régulés ont transmis à la CRE leurs dossiers tarifaires.

L'objectif de la présente consultation publique est de recueillir l'avis des acteurs de marché sur les orientations envisagées par la CRE pour les tarifs ATTM5. Celles-ci portent sur le cadre de régulation tarifaire, le niveau des tarifs et la structure des offres tarifaires des terminaux méthaniers.

La prise en compte des éléments des dossiers tarifaires adressés à la CRE par Elengy et Fosmax LNG conduirait à une évolution des tarifs unitaires de -0,7 % pour Montoir, -13,9 % pour Fos Tonkin et -11,9 % pour Fos Cavaou.

A ce stade, au regard des demandes d'Elengy et de Fosmax LNG, la CRE envisage:

- d'ajuster les trajectoires des charges nettes d'exploitation demandées par les gestionnaires de terminaux méthaniers ;
- de fixer un coût moyen pondéré du capital (CMPC) égal à celui des gestionnaires de réseaux de transport, dans une fourchette de 4,75 % à 5,5 % réel avant impôt, majoré d'une prime reflétant les risques spécifiques aux terminaux méthaniers, dans une fourchette de 1,0 % à 2,4 %.

En fonction du taux de rémunération appliqué, et des trajectoires des charges nettes d'exploitation retenues, l'évolution du tarif ATTM5 pourrait être comprise entre -2,5 % et -10,6 % pour Montoir, entre -14,4 % et -18,5 % pour Fos Tonkin et entre -14,8 % et -26,1 % en moyenne par an pour Fos Cavaou.

La CRE envisage le calendrier suivant pour l'élaboration et l'entrée en vigueur du tarif ATTM5 :

- la présente consultation publique est ouverte jusqu'au 14 octobre 2016 ;
- la délibération tarifaire de la CRE, après avis du Conseil Supérieur de l'Énergie (CSE), serait adoptée à la fin de l'année 2016 ;
- entrée en vigueur du tarif ATTM5 au 1<sup>er</sup> avril 2017.

<sup>1</sup> Accès des Tiers aux Terminaux Méthaniers

<sup>2</sup> Délibération de la CRE du 13 décembre 2012 portant décision sur le tarif d'utilisation des terminaux méthaniers régulés

<sup>3</sup> Consulter les réponses non confidentielles à la consultation publique de la CRE du 25 février 2016 [ici](#).

14 septembre 2016

La CRE publie, en même temps que la présente consultation publique, un audit de la demande des opérateurs de terminaux méthaniers sur le taux de rémunération pour la période de l'ATTM5.

### Répondre à la consultation

La CRE invite les parties intéressées à adresser leur contribution, au plus tard le vendredi 14 octobre 2016 :

- par courrier électronique à l'adresse suivante : [dr.cp5@cre.fr](mailto:dr.cp5@cre.fr) ;
- par courrier postal : 15, rue Pasquier - F-75379 Paris Cedex 08.

Les contributions non confidentielles seront publiées par la CRE. Merci de bien vouloir indiquer dans votre réponse si vous souhaitez que votre réponse soit considérée comme confidentielle ou anonyme. A défaut, votre contribution sera considérée comme non confidentielle et non anonyme.

Les parties intéressées sont invitées à transmettre leurs observations en argumentant leurs positions.

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>CADRE DE RÉGULATION TARIFAIRE .....</b>	<b>4</b>
1.1	PRINCIPES DE TARIFICATION.....	4
1.2	ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE D'APPLICATION .....	4
1.3	CHARGES DE CAPITAL.....	4
1.3.1	Incitation au développement des capacités de regazéification.....	4
1.3.2	Régulation incitative des coûts d'investissement.....	5
1.4	CHARGES D'EXPLOITATION.....	5
1.5	COMPTE DE RÉGULARISATION DES CHARGES ET PRODUITS (CRCP).....	5
1.6	CLAUDE DE RENDEZ-VOUS .....	6
<b>2.</b>	<b>NIVEAU TARIFAIRE .....</b>	<b>8</b>
2.1	BILAN DES TARIFS ATTM4 .....	8
2.1.1	Souscriptions.....	8
2.1.2	Charges d'exploitation.....	8
2.1.3	Charges de capital .....	8
2.1.4	CRCP.....	9
2.2	DEMANDES DES OPÉRATEURS POUR LES TARIFS ATTM5 .....	10
2.2.1	Souscriptions.....	10
2.2.2	Revenu autorisé .....	10
2.3	ANALYSE PRÉLIMINAIRE DE LA CRE .....	12
2.3.1	Souscriptions.....	12
2.3.2	Charges de capital .....	12
2.3.3	Trajectoire des charges nettes d'exploitation .....	16
2.3.4	Synthèse.....	17
<b>3.</b>	<b>OFFRE ET STRUCTURE TARIFAIRE .....</b>	<b>21</b>
3.1	SERVICES PROPOSÉS .....	21
3.1.1	Bilan des services proposés.....	21
3.1.2	Evolutions envisagées .....	21
3.1.3	Autres services.....	24
3.2	STRUCTURE TARIFAIRE .....	27
3.2.1	Bilan de la structure tarifaire .....	27
3.2.2	Terme d'incitation à la régularité des déchargements (TR).....	27
3.2.3	Evolution du terme d'utilisation des capacités de regazéification .....	28
3.2.4	Niveau tarifaire applicable aux rechargements de navires.....	28
3.2.5	Harmonisation des termes de nombre d'accostages.....	29
3.2.6	Niveau de prélèvement de gaz en nature .....	30
3.3	ETABLISSEMENT DES PROGRAMMES DE RECHARGEMENT ET DE TRANSBORDEMENT.....	30
3.3.1	Programme annuel .....	30
3.3.2	Reprogrammations intra-annuelles .....	31
3.4	COMMERCIALISATION DES CAPACITÉS RÉSERVÉES AU COURT TERME À FOS CAVAOU.....	32
<b>4.</b>	<b>SYNTHÈSE DES QUESTIONS .....</b>	<b>33</b>

## **1. CADRE DE RÉGULATION TARIFAIRE**

### **1.1 Principes de tarification**

La CRE a présenté le bilan des tarifs ATTM4 dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> consultation publique menée du 25 février au 25 mars 2016 : la CRE considère que le cadre tarifaire actuel est satisfaisant et a indiqué envisager des évolutions limitées. Tous les acteurs ayant répondu à la consultation publique ont partagé ce constat. La CRE envisage, pour les prochains tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers, de maintenir les principes de tarification mis en œuvre dans le cadre des tarifs ATTM4, à savoir :

- un tarif individuel pour chaque terminal, afin de prendre en compte les coûts et les spécificités propres à chacune de ces infrastructures ;
- un tarif pluriannuel s'appliquant pour une durée d'environ quatre ans à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017, et prévoyant une évolution, au 1<sup>er</sup> avril 2019, de la grille tarifaire de chaque opérateur selon des principes prédéfinis ;
- l'obligation de paiement des capacités souscrites (« *ship or pay* ») à 100 % ;
- un compte de régularisation des charges et des produits (CRCP) permettant de corriger, pour certains postes préalablement identifiés, tout ou partie des écarts entre, d'une part, les charges et les produits réels et, d'autre part, les charges et les produits prévisionnels pris en compte pour établir les tarifs des opérateurs ;
- une clause de rendez-vous activable après deux ans d'application des tarifs, visant à prendre en compte, s'il y a lieu, dans les trajectoires de charges nettes d'exploitation à couvrir par les tarifs ATTM5, les conséquences d'éventuelles évolutions législatives, réglementaires ou d'éventuelles décisions juridictionnelles ou quasi-juridictionnelles pour la période postérieure à la mise en œuvre de cette clause de rendez-vous.

### **1.2 Entrée en vigueur et durée d'application**

Dans le cadre de la période tarifaire ATTM4, les tarifs d'utilisation des terminaux ont été définis pour quatre ans avec une mise à jour intermédiaire, deux ans après l'entrée en vigueur des tarifs.

En cohérence avec les périodes tarifaires envisagées pour les prochains tarifs d'utilisation des réseaux de transport, la CRE envisage de maintenir cette durée d'application d'environ quatre ans à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017. En effet, le gaz naturel liquéfié (GNL) déchargé dans les terminaux méthaniers étant injecté dans les réseaux de transport, les différents services de regazéification ainsi que les produits de capacité et tarifs associés aux points d'interface transport terminaux méthaniers (PITTM) ont vocation à évoluer de façon coordonnée.

Comme pour la période tarifaire ATTM4, la CRE envisage de mettre à jour les niveaux tarifaires de chaque terminal après deux années d'application du tarif ATTM5, soit au 1<sup>er</sup> avril 2019, suivant les modalités suivantes :

- mise à jour des hypothèses de souscription de capacités, ainsi que des charges d'énergie (électricité et CO<sub>2</sub>) au regard des conditions de marché ;
- mise à jour des taux de prélèvement de gaz en nature au regard des réalisations constatées ;
- apurement du compte de régularisation des charges et produits (CRCP) pour la période 2017-2018.

A ces éléments pourraient s'ajouter des évolutions concernant le traitement tarifaire des activités non régulées ainsi que le traitement de Fos Tonkin en cas de décision de poursuite des activités au-delà de 2020.

### **1.3 Charges de capital**

#### **1.3.1 Incitation au développement des capacités de regazéification**

Afin de donner de la visibilité à long terme et de favoriser les décisions de réservation de capacité et d'investissement, les tarifs ATTM4 ont maintenu une incitation au développement de nouvelles capacités de regazéification. Cette incitation prend la forme d'une prime supplémentaire de 200 points de base accordée au taux de rémunération des actifs concernés pendant 10 ans, pour les extensions des terminaux méthaniers existants et les nouveaux terminaux, sous réserve que l'augmentation des capacités de regazéification représente au moins 20 % des capacités initiales de l'infrastructure et que les nouvelles capacités créées soient allouées selon des modalités préalablement approuvées par la CRE.

A ce stade, la CRE est favorable au maintien du dispositif de l'incitation au développement des capacités de regazéification en vigueur. Cette incitation sera accordée au cas par cas sur la base d'une analyse spécifique de l'intérêt pour le marché de chaque projet.

### 1.3.2 Régulation incitative des coûts d'investissement

Les tarifs actuellement en vigueur prévoient un mécanisme incitant les opérateurs à maîtriser les coûts de leurs projets d'investissement.

Afin de tenir compte des spécificités propres à chaque projet, seuls les principes de ce mécanisme ont été fixés lors de l'ATTM4 :

- pour les projets bénéficiant du mécanisme de régulation incitative au développement de nouvelles capacités de regazéification, l'application de la prime pendant 10 ans est plafonnée au budget prévisionnel d'investissement ;
- la rémunération des dépenses d'investissement en écart par rapport au budget prévisionnel varie en fonction du niveau de ces écarts ;
- la rémunération des immobilisations en cours (IEC) est suspendue au-delà de la date de mise en service prévisionnelle des investissements ;
- pour les projets faisant l'objet d'un appel au marché, une clause de sortie pourra être introduite pour les souscripteurs, exerçable en cas de dépassement significatif du coût prévisionnel du projet à l'issue des études détaillées, sous réserve de la prise en charge des coûts échoués éventuels générés par cette clause.

Le mécanisme détaillé applicable à chaque projet concerné est fixé par délibération de la CRE.

Bien que ce mécanisme n'ait été appliqué à aucun projet au cours de la période tarifaire ATTM4, la CRE envisage de le maintenir. Elle estime en effet qu'il permet de protéger les souscripteurs qui s'engagent de façon ferme et d'inciter les opérateurs à l'efficacité dans leurs investissements.

## 1.4 Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont déterminées à partir de l'ensemble des coûts d'un opérateur efficace. Ce niveau est fixé sur la base de l'analyse :

- des exercices passés, à partir des comptes de l'opérateur ;
- des prévisions d'évolution des charges communiquées par les opérateurs pour les années 2017 à 2020.

Les charges d'exploitation correspondent aux coûts opérationnels nécessaires au fonctionnement des installations de GNL, et comprennent notamment les achats d'énergie, les consommations externes, les charges de personnel, les prestations facturées par le groupe ENGIE, les charges fiscales, les provisions pour démantèlement des infrastructures ainsi que la marge liée aux prestations facturées par Elengy à Fosmax.

Les recettes accessoires dites « extra tarifaires », perçues indépendamment des tarifs d'utilisation des terminaux (principalement : activités d'odorisation, de comptage, prestations remboursables, contribution des services non régulés aux charges mutualisées des terminaux et prestations de flexibilité) viennent en déduction des charges d'exploitation.

La CRE procède actuellement à une analyse du bilan 2013 - 2015 et des trajectoires 2017 - 2020 des charges d'exploitation destinée à s'assurer que les prévisions de charges présentées par les opérateurs pour la prochaine période tarifaire de 2017 à 2020 correspondent, comme le prévoit l'article L.452-1 du code de l'énergie, à celles d'un gestionnaire d'infrastructure efficace.

## 1.5 Compte de régularisation des charges et produits (CRCP)

Le CRCP est un compte fiduciaire qui est alimenté à intervalle régulier par tout ou partie des écarts de coûts ou de revenus constatés sur des postes prédéfinis. L'apurement du solde de ce compte s'opère par une diminution ou une augmentation des revenus à recouvrer par les tarifs.

Afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme, les montants pris en compte dans le CRCP sont valorisés à un taux d'intérêt équivalent au taux sans risque. Dans le cadre de l'ATTM4, ce taux est fixé à 4,0 % par an, nominal avant impôt.

Pour la période ATTM4, les postes de charges et de revenus couverts par ce mécanisme sont :

- les revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités de regazéification, couverts à 75 % ;
- les charges de capital supportées par les opérateurs, couvertes à 100 % ;
- les charges et produits d'énergie (électricité et quotas de CO<sub>2</sub>) couverts à 90 % ;
- les revenus liés aux souscriptions supplémentaires au titre du service de rechargement de bateaux, couverts à 50 % par le CRCP ;
- les revenus liés au service d'accès au point d'échange GNL, couverts à 50 % par le CRCP.

Pour chacun des terminaux, le solde du CRCP pour la période tarifaire 2013-2014 a été évalué puis réparti en quatre annuités constantes pour les années tarifaires 2015 à 2018.

De la même manière, le solde du CRCP pour la période tarifaire 2015-2016 est en cours d'évaluation pour chacun des trois terminaux et donnera lieu à quatre annuités constantes pour la période tarifaire ATTM5.

Les opérateurs souhaitent maintenir les modalités de calcul du CRCP pour la prochaine période tarifaire.

A ce stade, la CRE envisage trois évolutions principales pour le mécanisme de CRCP :

- elle souhaite revoir le périmètre des revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités. En effet, en plus d'intégrer les recettes liées à de nouvelles souscriptions, ce poste intègre également des recettes liées aux termes de régularité (TR) et d'utilisation des capacités de regazéification (TUCR) sur les souscriptions existantes. Ces dernières sont conjoncturelles et ne correspondent pas à un effort commercial réalisé par les opérateurs. Il convient donc de séparer le poste existant en deux postes :
  - un poste couvrant les recettes supplémentaires liées aux nouvelles souscriptions par rapport aux hypothèses indiquées dans le tarif, qui resterait couvert à 75 % au CRCP ;
  - un poste couvrant les recettes supplémentaires liées aux hypothèses de souscriptions retenues dans les délibérations tarifaire. Ce deuxième poste serait couvert à 100 % au CRCP ;
- elle souhaite harmoniser les incitations à la commercialisation de capacités supplémentaires, qu'il s'agisse de capacités de déchargement ou de capacités de rechargement. Ainsi, la CRE envisage de couvrir au CRCP les revenus liés aux souscriptions supplémentaires au titre du service de rechargement de bateaux à hauteur de 75 %, au lieu de 50 % aujourd'hui ;
- elle souhaite la création d'un poste permettant de récupérer les écarts entre le prévisionnel et le réalisé concernant les coûts mutualisés associés aux services non régulés, comme les opérations de transbordement ou de chargement de camions. Ce poste serait couvert à 100 % au CRCP.

## **1.6 Clause de rendez-vous**

Les tarifs ATTM4 ont introduit une clause de rendez-vous applicable à mi-période pour les terminaux de Fos Cavaou et de Montoir.

Ainsi, à l'issue des deux premières années d'application des tarifs, l'écart entre les charges d'exploitation effectives et les charges d'exploitation prévues par les tarifs est mesuré. Si cet écart est supérieur à 1 % et est dû à des charges nouvelles liées à des dispositions législatives, réglementaires ou juridictionnelles indépendantes de l'activité d'un opérateur efficace, les niveaux des charges d'exploitation à couvrir par les tarifs pourront être réévalués pour prendre en compte, le cas échéant, ces nouvelles charges pour les deux années suivantes.

La clause de rendez-vous n'a pas été activée au cours de la période ATTM4.

La CRE envisage de reconduire une clause de rendez-vous selon les mêmes modalités pour la période ATTM5. Cette clause serait applicable à chacun des trois terminaux méthanier régulés.

**Question 1** Etes-vous favorable au cadre de régulation envisagé par la CRE pour la période ATTM5 ?

**Question 2** Etes-vous favorable à la création d'un poste à 100 % au CRCP permettant de couvrir les recettes supplémentaires liées aux hypothèses de souscriptions retenues dans les délibérations tarifaires ?

**Question 3** Etes-vous favorable à la couverture des revenus liés aux souscriptions supplémentaires au titre du service de rechargement de bateaux à hauteur de 75 % au CRCP, au lieu de 50 % aujourd'hui ?

**Question 4** Etes-vous favorable à la création d'un poste permettant de recouvrer les écarts entre le prévisionnel et le réalisé concernant les coûts mutualisés associés aux services non régulés, couvert à 100 % au CRCP ?

## 2. NIVEAU TARIFAIRE

### 2.1 Bilan des tarifs ATTM4

#### 2.1.1 Souscriptions

Sur la période ATTM4, aucune nouvelle souscription n'est intervenue. Les souscriptions réelles en volume ont donc été identiques aux souscriptions prévues.

Souscriptions moyennes sur la période 2013-2016	Fos Tonkin	Montoir	Fos Cavaou
Souscriptions prévues dans les tarifs (TWh/an)	40,7	115,0	86,4
Souscriptions réelles (TWh/an) (données estimées pour 2016)	40,7	115,0	86,4

Le nombre de touchés (cargaisons acheminées) souscrits a été fidèle aux prévisions pour les terminaux de Montoir et de Fos Tonkin. Afin de faire face à des besoins ponctuels, certains expéditeurs ont acheminé un plus grand nombre de cargaisons que prévu au terminal de Fos Cavaou, pour un volume global inchangé.

Les revenus constatés liés aux souscriptions sont supérieurs aux prévisions, ce qui s'explique par des irrégularités sur les arrivées des navires, générant des facturations plus importantes que prévues sur les termes TR (terme de régularité, incitant les acteurs à acheminer autant de cargaisons en été qu'en hiver) et TUCR (terme d'utilisation des capacités de regazéification, incitant les acteurs à acheminer plus d'une cargaison par mois).

Ces écarts de revenus sont couverts à hauteur de 75 % par le CRCP pour les trois terminaux méthaniers.

#### 2.1.2 Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation réalisées sur la période ATTM4 2013-2016 sont comparées avec les charges prévues par le tarif ATTM4 dans le tableau ci-dessous :

Charges d'exploitation moyennes pour la période ATTM4 (M€)	Fos Tonkin	Montoir	Fos Cavaou
Charges d'exploitation nettes prévues aux tarifs	28,66	55,29	47,11
Charges d'exploitation nettes réalisées <sup>4</sup>	25,09	47,61	43,23
Ecart en M€	-3,57	-7,68	-3,88
Ecart en %	-12,5 %	-13,9 %	-8,24 %

Au cours de la période 2013-2016, les écarts entre la trajectoire de charges d'exploitation nettes moyennes fixée par la CRE pour le tarif ATTM4 et la trajectoire de charges nettes réalisées par les terminaux s'expliquent principalement par un taux d'utilisation des terminaux plus faible que prévu, la mise en place d'un plan de performance dès 2013 et l'adaptation de l'exploitation à l'activité.

#### 2.1.3 Charges de capital

Les charges de capital normatives réalisées sur la période ATTM4 sont comparées avec les charges prévues par le tarif ATTM4 dans le tableau ci-dessous :

<sup>4</sup> Les charges d'exploitation nettes réalisées pour l'année 2016 n'étant pas encore connues, les chiffres présentés ici prennent en compte les meilleures estimations possibles pour l'année 2016.



Charges de capital normatives moyennes pour la période ATTM4 (M€)	Fos Tonkin	Montoir	Fos Cavaou
CCN annuelles moyennes prévues aux tarifs	31,55 <sup>5</sup>	55,90	106,11
CCN annuelles moyennes réalisées <sup>6</sup>	29,75	54,21	102,87
Ecart en M€	-1,80	-1,69	-3,24
Ecart en %	-5,7 %	-5,4 %	-10,3 %
Niveau estimé de la BAR au 1 <sup>er</sup> janvier 2017 (M€)	70,19	272,28	720,68

Les charges de capital sont globalement inférieures aux prévisions en raison d'une inflation plus basse que prévue et d'investissements plus faibles que prévus.

Niveau des investissements sur la période ATTM4 (M€)	Fos Tonkin	Montoir	Fos Cavaou
Investissements annuels moyens prévus	8,03	13,72	2,40
Investissements annuels moyens réalisés	4,50	13,43	2,15
Ecart en M€	-3,53	-0,29	-0,25
Ecart en %	-44,0 %	-2,1 %	-10,4 %

Les investissements sur le terminal de Fos Tonkin ont été revus à la baisse compte-tenu de l'incertitude sur l'avenir du terminal après 2020.

Les montants des investissements sur le terminal de Montoir-de-Bretagne se sont avérés inférieurs aux montants prévisionnels pour le projet de réduction du débit minimum et pour le projet de rénovation du terminal. Les investissements liés au projet de compression des évaporations ont été limités et pour l'essentiel reportés sur la période tarifaire à venir.

Pour le terminal de Fos Cavaou, les CCN sont inférieures à la prévision notamment en raison de décalages d'investissements.

#### 2.1.4 CRCP

Les soldes des CRCP transmis par les opérateurs pour la période 2015-2016 sont en cours d'analyse. Les soldes des CRCP issus du cadre tarifaire en vigueur seront apurés uniformément sur les quatre années de la prochaine période tarifaire.

- Pour le terminal de Montoir, le solde du CRCP transmis par l'opérateur conduirait à réduire les charges à couvrir dans les prochains tarifs de 4,6 M€ par an. Cet écart est principalement lié aux recettes liées aux souscriptions, au service de rechargement de navire, ainsi qu'à des charges de capital plus faibles que prévues.

<sup>5</sup> Le tarif défini au 1<sup>er</sup> avril 2013 pour le terminal de Fos Tonkin prenait en compte la moyenne des charges de capital pour les années 2013 et 2014. Les CCN prévisionnelles pour les années 2015 et 2016 ont été définies au moment de la délibération du 5 février 2015 portant décision sur l'évolution au 1<sup>er</sup> avril 2015 du tarif des terminaux méthaniers. Le chiffre affiché correspond à la moyenne de ces deux prévisions.

<sup>6</sup> Les CCN réalisées pour l'année 2016 n'étant pas encore connues, les chiffres présentés ici prennent en compte les meilleures estimations possibles des CCN pour l'année 2016.

- Pour le terminal de Fos Tonkin, le solde du CRCP transmis par l'opérateur conduirait à réduire les charges à couvrir dans les prochains tarifs d'environ 1,3 M€ par an. Cet écart est principalement dû aux recettes supplémentaires liées aux souscriptions ainsi qu'à des charges de capital plus faibles que prévues.
- Pour le terminal de Fos Cavaou, le solde du CRCP transmis par l'opérateur conduirait à réduire les charges à couvrir dans les prochains tarifs de 4,9 M€ par an. Cet écart est principalement dû aux recettes supplémentaires liées aux souscriptions ainsi qu'à des charges de capital plus faibles que prévues.

M€	Ecart couverts par le CRCP 2013-2014	Ecart couverts par le CRCP 2015-2016	Annuités			
			2017	2018	2019	2020
Fos Tonkin	-6,0 soit -1,6M€ par an de 2015 à 2018	-4,9 soit -1,3M€/an de 2017 à 2020	-2,9	-2,9	-1,3	-1,3
Montoir de Bretagne	-15,1 soit -4,1M€ par an de 2015 à 2018	-17,0 soit -4,6M€/an de 2017 à 2020	-8,7	-8,7	-4,6	-4,6
Fos Cavaou	-16,9 soit -4,6M€ par an de 2015 à 2018	-18,0 soit -4,9M€/an de 2017 à 2020	-9,4	-9,4	-4,9	-4,9

## 2.2 Demandes des opérateurs pour les tarifs ATTM5

### 2.2.1 Souscriptions

Les taux d'utilisation des terminaux méthaniers sont actuellement bas, autour de 25 %. De ce fait, en ce qui concerne les déchargements, les souscriptions prévisionnelles proposées par les opérateurs sont égales aux souscriptions déjà en portefeuille :

Capacités souscrites (TWh)	Niveau moyen ATTM4	Capacités souscrites			
		2017	2018	2019	2020
Fos Tonkin Capacité technique maximale depuis 2015 : 35 TWh	40,7	35,0	35,0	35,0	35,0
Montoir de Bretagne CTM : 123 TWh	115,0	106,9	106,9	106,9	102,9
Fos Cavaou CTM : 97 TWh	86,4	87,2	87,2	87,2	87,2

### 2.2.2 Revenu autorisé

Les chiffres ci-dessous correspondent aux demandes des opérateurs.

Dans leurs demandes, les opérateurs calculent les charges de capital sur la base d'un taux de rémunération construit comme le CMPC de l'activité de transport de gaz à 6,5 % (valeur en vigueur dans le tarif ATRT5<sup>7</sup>) augmenté d'une prime de 200 points de base.

<sup>7</sup> Accès des Tiers aux Réseaux de Transport de gaz

**2.2.2.1 Fos Tonkin**

M€	Niveau ATTM4 2015/16	Demande de l'opérateur				Demande moyenne ATTM5
		2017	2018	2019	2020	
Charges d'exploitation	29,41	27,84	27,36	27,75	25,99	27,23
Charges de capital normatives	30,67	28,59	26,07	22,47	10,86	22,00
Apurement du CRCP	-6,78	-2,94	-2,94	-1,33	-1,33	-2,14
Revenu autorisé	53,30	53,49	50,49	48,89	35,49	47,09

La trajectoire demandée pour le terminal de Fos Tonkin représente une baisse moyenne de 12 % du revenu autorisé. Cette baisse se décompose de la manière suivante :

- - 4,0 % liés à la baisse des charges d'exploitation ;
- - 15,9 % liés à une baisse des charges de capital ;
- + 8,5 % liés à un montant de CRCP plus faible à apurer sur la période ATTM5 par rapport à l'ATTM4.

Compte tenu de l'évolution des souscriptions envisagées par l'opérateur, cette baisse du revenu autorisé se traduirait par un tarif en baisse de -13,9 % par rapport à celui de la deuxième période de l'ATTM4.

A partir de ces données, le tarif moyen du terminal de Fos Tonkin serait ainsi porté de 1,562 €/MWh à 1,345 €/MWh pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2017 au 31 mars 2019.

**2.2.2.2 Montoir**

M€	Niveau ATTM4 2015/16	Demande de l'opérateur				Demande moyenne ATTM5
		2017	2018	2019	2020	
Charges d'exploitation	55,91	52,94	50,61	49,94	50,29	50,94
Charges de capital normatives	55,90	52,02	50,90	49,80	48,90	50,41
Apurement du CRCP	-6,34	-8,68	-8,68	-4,59	-4,59	-6,63
Revenu autorisé	105,47	96,28	92,84	95,15	94,60	94,72

La trajectoire demandée représente, pour le terminal de Montoir, une baisse moyenne d'environ 11 % du revenu autorisé. Cette baisse se décompose de la manière suivante :

- - 5,3 % liés à la baisse des charges d'exploitation ;
- - 5,8 % liés à une baisse des charges de capital ;
- - 0,3 % liés à l'apurement du CRCP ;

Compte tenu de l'évolution des souscriptions envisagées par l'opérateur, cette baisse du revenu autorisé se traduirait par un tarif en baisse de -0,7 % par rapport à celui de la deuxième période de l'ATTM4.

A partir de ces données, le tarif moyen du terminal de Montoir serait ainsi porté de 0,900 €/MWh à 0,894 €/MWh pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2017 au 31 mars 2019.

## 2.2.2.3 Fos Cavaou

M€	Niveau ATTM4 2015/16	Demande de l'opérateur				Demande moyenne ATTM5
		2017	2018	2019	2020	
Charges d'exploitation	47,43	44,10	47,81	49,30	49,85	47,77
Charges de capital normatives	105,55	98,69	97,30	96,24	95,03	96,81
Apurement du CRCP	-0,55	-9,42	-9,42	-4,86	-4,86	-7,14
Revenu autorisé	152,42	133,37	135,69	140,69	140,03	137,44

La trajectoire demandée représente, pour le terminal de Fos Cavaou, une baisse moyenne d'environ 10 % du revenu autorisé. Cette évolution se décompose de la manière suivante :

- -0,5 % liés à la baisse des charges d'exploitation ;
- - 5,6 % liés à une baisse des charges de capital ;
- - 4,3 % liés à l'apurement du CRCP ;

Compte tenu de l'évolution des souscriptions envisagées par l'opérateur, cette baisse du revenu autorisé se traduirait par un tarif en baisse de -11,9 % par rapport à celui de la deuxième période de l'ATTM4.

A partir de ces données, le tarif moyen du terminal de Fos Cavaou serait ainsi porté de 1,773 €/MWh à 1,562 €/MWh pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2017 au 31 mars 2019.

**Question 5** Avez-vous des observations sur le bilan de l'ATTM4 et les demandes tarifaires des opérateurs pour l'ATTM5 ?

## 2.3 Analyse préliminaire de la CRE

### 2.3.1 Souscriptions

Les conditions de marché actuelles sont incertaines pour le GNL. Bien que de nouvelles souscriptions de capacités de regazéification dans les terminaux français soient possibles, la CRE considère à ce stade que l'incertitude justifie de prendre pour prévisions les souscriptions actuelles. Par ailleurs, les terminaux étant faiblement utilisés, de nouveaux entrants pourraient avoir recours au marché secondaire.

Ces hypothèses seront mises à jour au 1<sup>er</sup> avril 2019 pour les années 2019 et 2020.

### 2.3.2 Charges de capital

Les charges de capital comprennent, d'une part l'amortissement des actifs et, d'autre part, la rémunération financière du capital immobilisé. Le calcul de ces composantes est établi à partir de la valorisation de la Base d'Actifs Régulée (BAR) et du coût moyen pondéré du capital.

A ce stade, la CRE envisage de reconduire les principes de calcul des charges de capital adoptés lors des exercices tarifaires précédents tout en modifiant son appréciation du taux de rémunération de l'activité des terminaux.

#### 2.3.2.1 Calcul de la base d'actifs régulée (BAR)

Pour les terminaux de Fos Tonkin et de Montoir, la CRE a procédé à une réévaluation au 31 décembre 2002 de la valeur historique des actifs de l'opérateur, sur la base d'une méthode de type « coûts courants économiques » comparable à celle utilisée pour les actifs de transport par la Commission spéciale instituée par l'article 81 de la loi de finances rectificative du 28 décembre 2001, chargée de fixer le prix de cession, par l'Etat, de ses réseaux de transport de gaz naturel.

Ainsi, les actifs mis en service avant le 31 décembre 2002 sont valorisés à travers l'indexation des coûts historiques sur l'inflation, selon la méthode suivante :

- les valeurs brutes historiques des actifs sont retraitées des écarts de réévaluation autorisés en 1976, des subventions reçues au titre de la réalisation de ces investissements et des participations reçues des bénéficiaires de ces investissements ;
- ces valeurs brutes retraitées sont réévaluées au 31 décembre 2002 par application de l'indice des prix « PIB marchand » ;
- ces valeurs brutes réévaluées sont ensuite amorties linéairement sur la base de la durée de vie économique des différentes catégories d'actifs. Les actifs sont réputés mis en service au 1<sup>er</sup> juillet de l'année.

Certaines catégories d'actifs font l'objet d'un traitement particulier :

- les véhicules, aménagements, matériels de micro-informatique, petits équipements etc., sont pris en compte sur la base de leur valeur nette comptable.

Les actifs mis en service entre le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et le 31 décembre 2016 sont intégrés dans la BAR à leur valeur brute<sup>8</sup>. Les investissements prévus à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 sont pris en compte à leur valeur brute prévisionnelle telle que communiquée par Elengy et Fosmax LNG.

La date conventionnelle d'entrée des actifs dans l'inventaire a été fixée au 1<sup>er</sup> juillet de chaque année et la date de sortie des actifs au 30 juin. Seuls les actifs en service sont intégrés dans la BAR.

Pour le terminal de Fos Cavaou, la BAR initiale a été établie en tenant compte des investissements majorés des charges d'exploitation et des coûts financiers antérieurs à la mise en service du terminal. La date retenue de mise en service du terminal pour le tarif est la date réelle de mise en service, soit le 1<sup>er</sup> avril 2010.

Une fois intégrée dans la BAR, la valeur des actifs est actualisée selon la méthode suivante :

- les actifs sont réévalués au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année de l'inflation sur la période de juillet à juillet. L'indice de réévaluation utilisé est l'indice INSEE 1763852 (construit à partir de l'indice 641194 historiquement utilisé par la CRE) des prix à la consommation hors tabac pour la France entière ;
- les actifs sont amortis linéairement sur la base de leur durée de vie économique. Les durées de vie pour l'amortissement des actifs après le 31 décembre 2002 sont identiques à celles utilisées pour la revalorisation des actifs mis en service avant cette date.

Les durées de vie retenues pour les principales catégories d'actifs industriels sont définies dans le tableau suivant pour les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou :

Catégories d'actifs industriels	Durée de vie économique (ans)
Installations de regazéification	40
Génie civil et construction	40
Installations de stockage	40
Autres installations (torches, outillage,...)	40
Installations auxiliaires et dispositif de déchargement	20
Matériel (télé-exploitation, analyseur qualité gaz,...)	10
Immobilier	30
Matériel divers (véhicules, ...)	10
Petit matériel (micro-ordinateurs,...)	5

Pour le terminal de Fos Tonkin, conformément aux dispositions prévues lors de l'Open Season Fos Tonkin et validées par la délibération de la CRE du 7 juillet 2011, la durée d'amortissement a été adaptée pour prendre en compte un arrêt potentiel du terminal en 2020. En cas de décision de prolongation de la durée de vie du terminal, les durées de vie des actifs seraient revues en conséquence.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les valeurs des BAR des terminaux de Montoir, Fos Tonkin et Fos Cavaou sont les suivantes :

<sup>8</sup> Les actifs mis en service entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le 31 décembre 2016 sont intégrés dans la BAR à leur valeur brute prévisionnelle.

M€	Fos Tonkin	Montoir	Fos Cavaou
Base d'actifs régulée	70	272	721

### 2.3.2.2 Taux de rémunération des actifs

Le taux de rémunération des actifs est historiquement construit à partir d'un taux de rémunération de base et d'une prime liée à l'activité d'exploitation des terminaux méthaniers.

La méthode retenue pour évaluer le taux de rémunération de base est fondée sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC), à structure financière normative. En effet, le niveau de rémunération de l'opérateur doit, d'une part, lui permettre de financer les charges d'intérêt sur sa dette et, d'autre part, lui apporter une rentabilité des fonds propres comparable à celle qu'il aurait pu obtenir, par ailleurs, pour des investissements comportant des niveaux de risque comparables.

Ce coût des fonds propres est estimé sur la base de la méthodologie dite du « Modèle d'évaluation des actifs financiers » (MEDAF).

Dans le tarif ATTM4, la CRE a utilisé le CMPC de l'activité de transport de gaz comme taux de base afin d'estimer le coût du capital des terminaux méthaniers compte tenu de l'absence d'échantillon comparable pertinent pour déterminer les principaux paramètres pour l'activité d'exploitation des terminaux méthaniers. Une prime de 200 points de base est ajoutée au CMPC du transport de gaz pour tenir compte des risques spécifiques de l'activité d'exploitation des terminaux méthaniers par rapport à une activité de réseau. En effet, les terminaux méthaniers sont des installations concentrées sur un site unique, ne sont pas en monopole et dépendent d'un nombre limité de clients. En cas de défaillance technique ou d'accident rendant tout ou partie de l'installation indisponible ou de défaillance d'un souscripteur de capacités, il existe un risque que la perte de revenu soit importante et ne puisse pas être compensée par d'autres installations ou d'autres clients. En outre, la pérennité de l'activité de chaque site sur le très long terme, à l'issue des contrats de souscription de capacités actuellement en portefeuille, n'est pas garantie.

Dans le cadre des travaux ATTM5, la CRE réexamine les hypothèses et les paramètres retenus pour le calcul du taux de rémunération des terminaux méthaniers. Elle a notamment confié une étude à un consultant extérieur sur :

- l'audit et l'analyse critique de la demande de rémunération des opérateurs français de terminaux méthaniers. Cet audit a notamment porté sur l'analyse de la justification de la prime de rémunération demandée par les opérateurs ;
- la pertinence d'établir un CMPC spécifique à l'activité des terminaux méthaniers.

S'agissant de la pertinence d'établir un CMPC spécifique, le consultant conclut qu'en l'absence d'entreprises exploitantes de terminaux méthaniers cotées en bourse, le coût des capitaux propres (et donc le CMPC) ne peut pas être estimé directement à partir de données de marché d'entreprises exerçant cette activité.

S'agissant de la demande des opérateurs d'un taux de rémunération construit comme le CMPC de l'activité de transport de gaz augmenté d'une prime de rémunération de 200 points de base, le consultant estime que l'asymétrie des rendements de l'activité de terminal méthanier régulé<sup>9</sup> peut justifier la mise en place d'une prime spécifique. En outre, en utilisant la méthodologie développée par le consultant mandaté par les opérateurs, la prime de CMPC serait comprise entre 0,9 % et 2,5 %.

En se basant sur la demande de l'opérateur, les conclusions du consultant mandaté par la CRE, et l'appréciation par la CRE du risque des terminaux méthaniers par rapport à l'activité de transport, la CRE envisage à ce stade de conserver une approche fondée sur le taux de rémunération du transport augmenté d'une prime de rémunération.

Dans sa consultation publique du 27 juillet 2016 relative au tarif d'accès au réseau de transport de gaz pour la période dite « ATRT6 », la CRE propose de retenir un CMPC (réel, avant impôts) compris entre 4,75 % et 5,5 %. Sur la base de cette fourchette de CMPC et en utilisant la méthode développée par le consultant mandaté par les opérateurs, la CRE envisage de retenir une prime spécifique à l'activité GNL qui pourrait être comprise entre 1,0 % et 2,4 %.

### 2.3.2.3 Trajectoire des charges de capital

A titre illustratif, les tableaux suivants représentent l'effet potentiel d'un ajustement du taux de rémunération sur les trajectoires de charges de capital, en retenant les trajectoires d'investissements des opérateurs de terminaux méthaniers. Le CMPC (réel, avant impôts) considéré pour cette illustration est fixé à 5,25 %, majoré d'une prime

<sup>9</sup> Compass Lexecon, « Evaluation du CMPC des activités régulées d'Elengy et de Fosmax LNG pour la période de l'ATTM5, » Août 2016

spécifique de 200 points de base (pdb), valeurs qui se situent dans les fourchettes envisagées par la CRE pour l'activité transport et pour la prime spécifique à l'activité GNL.

La sensibilité des charges de capital à une variation du taux de rémunération est également présentée ci-après pour chaque terminal.

CCN prévisionnelles de Fos Tonkin (M€ courants)	2017	2018	2019	2020
Demande d'Elengy	28,59	26,07	22,47	10,86
Scénario CMPC à 5,25 % + 200 pdb	27,71	25,44	22,10	10,77
Ecart	-0,88	-0,63	-0,37	-0,09

Le niveau annuel moyen de CCN sur la période ATTM5 calculé sur la base d'un CMPC pour l'activité de transport de gaz à 5,25 % et d'une prime de rémunération de 200 points de base est de 21,5 M€/an ce qui aurait un impact à la baisse de 1,1 % sur le coût unitaire du terminal.

La sensibilité des charges de capital normatives à une baisse de 25 points de base du taux de rémunération est de 0,1 M€/an sur la période ATTM5 soit une baisse supplémentaire de 0,2 % du tarif par rapport à la demande de l'opérateur<sup>10</sup>.

CCN prévisionnelles de Montoir (M€ courants)	2017	2018	2019	2020
Demande d'Elengy	52,02	50,90	49,80	48,90
Scénario CMPC à 5,25 % + 200 pdb	48,49	47,43	46,52	45,76
Ecart	-3,53	-3,47	-3,28	-3,14

Le niveau annuel moyen de CCN sur la période ATTM5 calculé sur la base d'un CMPC pour l'activité de transport de gaz à 5,25 % et d'une prime de rémunération de 200 points de base est de 47,1 M€/an ce qui aurait un impact à la baisse de 3,5 % sur le coût unitaire du terminal.

La sensibilité des charges de capital normatives à une baisse de 25 points de base du taux de rémunération est de 0,67 M€/an sur la période ATTM5 soit une baisse supplémentaire de 0,7 % du tarif par rapport à la demande de l'opérateur.

CCN prévisionnelles de Fos Cavaou (M€ courants)	2017	2018	2019	2020
Demande de Fosmax LNG	98,69	97,30	96,24	95,03
Scénario CMPC à 5,25 % + 200 pdb	89,66	88,51	87,65	86,61
Ecart	-9,03	-8,79	-8,59	-8,42

Le niveau annuel moyen de CCN sur la période ATTM5 calculé sur la base d'un CMPC pour l'activité de transport de gaz à 5,25 % et d'une prime de rémunération de 200 points de base est de 88,1 M€/an ce qui aurait un impact à la baisse de 6,3 % sur le coût unitaire du terminal.

<sup>10</sup> Conformément à la délibération de la CRE du 7 juillet 2011, les actifs du terminal de Fos Tonkin s'amortissent de manière accélérée à horizon 2020. En conséquence, la sensibilité des CCN à une variation du taux de rémunération est faible, les CCN étant essentiellement constituées de l'amortissement des actifs.

La sensibilité des charges de capital normatives à une baisse de 25 points de base du taux de rémunération est de 1,74 M€/an sur la période ATTM5 soit une baisse supplémentaire de 1,3 % du tarif par rapport à la demande de l'opérateur.

### 2.3.3 Trajectoire des charges nettes d'exploitation

Les services de la CRE procèdent à l'analyse des demandes d'Elengy et de Fosmax LNG concernant les charges nettes d'exploitation. Ces charges intègrent des hypothèses de reversement de la quote-part des recettes des services non régulés correspondant aux coûts d'utilisation mutualisés des terminaux (utilisation des infrastructures, personnel). Les services concernés sont les chargements de camions et les transbordements.

Les charges nettes d'exploitation prévisionnelles, présentées par les opérateurs pour la période ATTM5 2017-2020 sont les suivantes :

Fos Tonkin (en M€) courants	2015 Réalisé	2017	2018	2019	2020
Charges nettes d'exploitation	24,93	26,84	26,31	26,64	25,99

La demande de charges nettes d'exploitation de Fos Tonkin conduirait pour la période 2017 à 2020 à une hausse de 1,5 M€ soit +6,6 % par rapport au réalisé 2015.

La hausse s'explique principalement par :

- des charges prévisionnelles liées aux décisions qui seront prises par Elengy quant à l'avenir du terminal de Fos Tonkin,
- la baisse des recettes relatives aux prestations d'échange de frigories avec « Air liquide ».

Montoir (en M€) courants	2015 Réalisé	2017	2018	2019	2020
Charges nettes d'exploitation	48,30	52,24	49,87	49,16	49,48

La demande de charges nettes d'exploitation de Montoir conduirait pour la période 2017 à 2020 à une hausse de 1,9 M€ soit +3,9 % par rapport au réalisé 2015.

Cette évolution s'explique principalement par l'évolution des achats d'énergie en lien avec le taux d'utilisation du terminal (effet volume), en partie compensée par la hausse des recettes extra tarifaires liées à un transfert de charges au titre de l'activité non régulée du service de transbordement.

Fos Cavaou (en M€) courants	2015 Réalisé	2017	2018	2019	2020
Charges nettes d'exploitation	41,24	43,34	47,01	48,46	48,97

La demande de charges nettes d'exploitation de Fos Cavaou conduirait pour la période 2017 à 2020 à une hausse de 5,7 M€ soit +13,8 % par rapport au réalisé 2015.

La hausse s'explique principalement par :

- l'évolution des prestations refacturées par Elengy pour le compte de Fosmax,
- la hausse des impôts et taxes (essentiellement la hausse de la taxe foncière),
- la diminution des recettes extra-tarifaires (non prise en charge dans la trajectoire des transferts de charges pour l'activité transbordement) et de la production immobilisée.

A ce stade de son analyse, la CRE envisage les ajustements suivants sur les trajectoires de charges nettes d'exploitation présentées par les opérateurs :



Fos Tonkin (en M€) courants	2017	2018	2019	2020
Ajustements envisagés	-1,105	-1,341	-1,328	-1,302
Impact sur la demande d'Elengy	-4,1 %	-5,1 %	-5,0 %	-5,0 %

Montoir (en M€) courants	2017	2018	2019	2020
Ajustements envisagés	-2,128	-1,328	-1,420	-1,259
Impact sur la demande d'Elengy	-4,1 %	-2,7 %	-2,9 %	-2,5 %

Fos Cavaou (en M€) courants	2017	2018	2019	2020
Ajustements envisagés	-2,253	-1,893	-1,032	-0,637
Impact sur la demande de Fosmax LNG	-5,2 %	-4,0 %	-2,1 %	-1,3 %

Ces ajustements ont été partagés avec les opérateurs. Les principaux ajustements concernent les recettes de rechargement de bateaux non prévues dans leur demande et des corrections concernant le montant des charges transférées aux activités non régulées.

Certains points sont encore en cours d'analyse, principalement :

- les prestations effectuées par le groupe Engie n'ayant pas pu être clairement identifiées qui font l'objet d'un contrat de « managements fees »,
- le poste assurance.

#### 2.3.4 Synthèse

Le niveau finalement retenu par la CRE sera fonction des derniers éléments d'analyse sur certains postes.

A ce stade la CRE, considère que le niveau des charges nettes d'exploitation des opérateurs pourrait être compris entre une « fourchette haute » correspondant à la demande des opérateurs et une fourchette basse établie sur la base des ajustements envisagés ci-dessus.

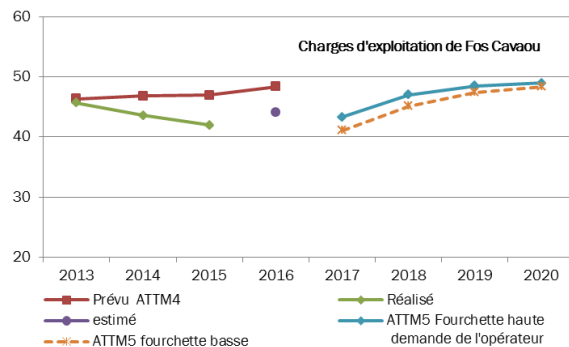
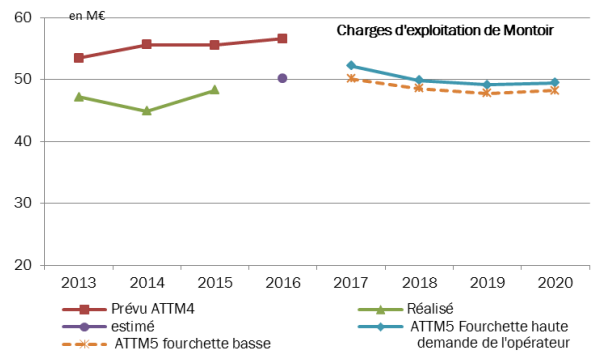
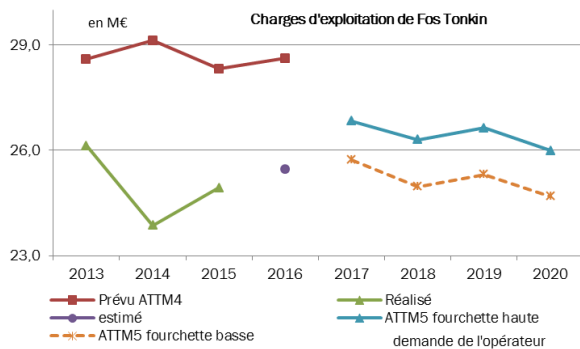
Pour Montoir, la trajectoire basse s'établit à 49,41 M€ et la fourchette haute à 50,94 M€ en moyenne par an sur la période 2017-2020.

Pour Fos Tonkin, la trajectoire basse s'établit à 25,97 M€ et la fourchette haute à 27,23 M€ en moyenne par an sur la période 2017-2020.

Pour Fos Cavaou, la trajectoire basse s'établit à 46,19 M€ et la fourchette haute à 47,77 M€ en moyenne par an sur la période 2017-2020.

Les niveaux restent inférieurs à ceux constatés en 2015.

Les trajectoires relatives à ces niveaux de charges nettes d'exploitation se présentent ainsi :



A ce stade, la CRE dispose de l'analyse effectuée sur les charges d'exploitation des opérateurs et des rapports d'audit sur le taux de rémunération de leur capital et sur le CMPC spécifique.

Dans les tableaux ci-dessous, la CRE présente une fourchette d'évolution possible en retenant :

- pour les charges de capital : une fourchette haute correspondant à un CMPC fixé à 5,5 % majoré d'une prime de 240 points de base et une fourchette basse correspondant à un CMPC fixé à 4,75 % majoré d'une prime de 100 points de base ;
- pour les charges d'exploitation : une fourchette haute correspondant à la demande des opérateurs, et une fourchette basse correspondant aux ajustements envisagées par la CRE ;
- pour les souscriptions : les souscriptions existantes.

Le niveau finalement retenu par la CRE sera fonction des résultats des analyses encore en cours sur les ajustements envisagées.

Dans les tableaux ci-dessous la CRE présente une fourchette d'évolution du revenu autorisé et du tarif moyen.

Fos Tonkin - En M€ courants	Moyenne ATTM4 2015/16	2017	2018	2019	2020	Moyenne ATTM5	Evolution ATTM5 vs ATTM4 2015/16
OPEX nettes fourchette basse	29,41	26,74	26,02	26,42	24,69	25,97	-12,10 %
OPEX nettes fourchette haute		27,84	27,36	27,75	25,99	27,23	-7,80 %
CCN fourchette basse	30,67	26,63	24,65	21,62	10,65	20,89	-31,9 %
CCN fourchette haute		28,15	25,75	22,28	10,80	21,75	-29,1 %
Apurement du CRCP	-6,78	-2,94	-2,94	-1,33	-1,33	-2,14	-68,46 %
Revenu autorisé fourchette basse	53,30	50,42	47,73	46,70	34,00	44,71	-16,11 %
Revenu autorisé fourchette haute		53,05	50,17	48,69	35,46	46,84	-12,12 %
Tarif moyen fourchette basse	1,56					1,27	-18,54 %
Tarif moyen fourchette haute						1,34	-14,39 %

Montoir - En M€ courants	Moyenne ATTM4 2015/16	2017	2018	2019	2020	Moyenne ATTM5	Evolution ATTM5 vs ATTM4 2015/16
OPEX nettes fourchette basse	55,91	50,81	49,28	48,52	49,03	49,41	-11,63 %
OPEX nettes fourchette haute		52,94	50,61	49,94	50,29	50,94	-8,89 %
CCN fourchette basse	55,90	44,30	43,32	42,63	42,03	43,07	-22,96 %
CCN fourchette haute		50,30	49,22	48,21	47,37	48,77	-12,75 %
Apurement du CRCP	-6,34	-8,68	-8,68	-4,59	-4,59	-6,63	4,55 %
Revenu autorisé fourchette basse	105,47	86,43	83,92	86,56	86,47	85,85	-18,61 %
Revenu autorisé fourchette haute		94,56	91,15	93,55	93,07	93,08	-11,74 %
Tarif moyen fourchette basse	0,900					0,805	-10,59 %
Tarif moyen fourchette haute						0,878	-2,48 %

Fos Cavaou - En M€ courants	Moyenne ATTM4 2015/16	2017	2018	2019	2020	Moyenne ATTM5	Evolution ATTM5 vs ATTM4 2015/16
OPEX nettes fourchette basse	47,43	41,85	45,92	48,27	49,22	46,31	-2,3 %
OPEX nettes fourchette haute		44,10	47,81	49,30	49,85	47,77	0,7 %
CCN fourchette basse	105,55	78,84	77,97	77,33	76,51	77,66	-26,42 %
CCN fourchette haute		94,36	93,08	92,12	90,99	92,64	-12,2 %
Apurement du CRCP	-0,55	-9,42	-9,42	-4,86	-4,86	-7,14	
Revenu autorisé fourchette basse	152,42	111,27	114,48	120,74	120,88	116,84	-23,35 %
Revenu autorisé fourchette haute		129,04	131,48	136,56	135,99	133,27	-12,6 %
Tarif moyen fourchette basse	1,773					1,310	-26,11 %
Tarif moyen fourchette haute						1,511	-14,78 %

**Question 6** Que pensez-vous de la méthode de calcul envisagée par la CRE pour fixer le taux de rémunération des actifs des terminaux méthaniers ?

**Question 7** Que pensez-vous du niveau du taux de rémunération envisagé par la CRE pour rémunérer la base d'actifs régulés des terminaux méthaniers ?

**Question 8** Etes-vous d'accord avec les ajustements envisagés par la CRE sur les charges d'exploitation demandées par les opérateurs ?

### 3. OFFRE ET STRUCTURE TARIFAIRE

#### 3.1 Services proposés

##### 3.1.1 Bilan des services proposés

Dans le cadre des tarifs ATTM4, trois services de regazéification sont proposés par les terminaux méthaniens régulés :

- le service d'émission continu « S-Smart » est destiné aux utilisateurs qui programment, en moyenne sur l'année, plus d'un bateau par mois. Dans le cadre de ce service, l'émission quotidienne est fixée par l'opérateur du terminal de façon à être la plus régulière possible, en fonction du programme d'émission global du terminal. La souscription à ce service est possible dès le premier déchargement.
- le service bandeau « S-30 » est destiné aux utilisateurs qui programment, en moyenne, sur l'année, moins d'un bateau par mois, et qui souscrivent une capacité annuelle totale inférieure à 12 TWh au titre de ce service. Par ailleurs, pour les terminaux de Montoir et de Fos Tonkin, la somme des capacités de regazéification souscrites, pour chaque mois, par l'ensemble des utilisateurs en service « bandeau » ne peut pas être supérieure au tiers de la capacité totale mensuelle du terminal. L'émission d'une cargaison en service bandeau est assurée en émission constante de 30 jours. En outre, la délibération de la CRE du 5 février<sup>11</sup> 2015 prévoit qu'Elengy et Fosmax LNG offrent aux utilisateurs des terminaux régulés qui le souhaitent, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2015 et à titre transitoire jusqu'à la création d'un PEG unique :
  - la possibilité d'émettre sur le réseau de transport de gaz en bandeau d'une durée pouvant aller de 20 à 30 jours ;
  - pour les utilisateurs des terminaux de Fos, un service interruptible permettant d'émettre sur le réseau de transport de gaz en bandeau d'une durée pouvant aller de 20 à 60 jours. L'émission en bandeau de 40 à 60 jours ne pourra être offerte qu'en cas d'impact réduit sur les émissions des autres utilisateurs des terminaux de Fos ;
- le service *spot* « S-Spot » est réservé aux déchargements souscrits, pour un mois M donné, après le 20<sup>ième</sup> jour du mois M-1. La souscription s'effectue sur la base des capacités disponibles dans le programme mensuel à la date de la souscription. Le profil d'émission d'un utilisateur ayant souscrit le service « S-Spot » tend vers un bandeau de 30 jours à compter de la date de fin du déchargement, à condition que les émissions prévues pour les autres utilisateurs dans le programme mensuel ne soient pas modifiées de plus de 10 % chaque jour.

Le service continu « S-Smart » qui permet une émission sans interruption sur le réseau de transport pour les utilisateurs qui déchargent des cargaisons de façon régulière, est destiné à être l'offre de base de chaque terminal. Il est le service le plus souscrit actuellement, notamment par les utilisateurs de long terme.

Le service « S-Spot » n'a été souscrit par aucun acteur au cours de la période ATTM4, tous terminaux confondus.

Dans les conditions de marché actuelles, le service bandeau est peu souscrit par les acteurs de marché. Les dernières souscriptions en service bandeau datent de 5 ans et courraient jusqu'en 2015.

Nombre de cargaisons souscrites en service bandeau	2013	2014	2015	2016 (p)
Fos Tonkin	0	0	0	0
Montoir de Bretagne	17	16	1	0
Fos Cavaou	0	0	0	0

##### 3.1.2 Evolutions envisagées

La coexistence de trois services dans l'offre actuelle des terminaux régulés crée des contraintes pour le seul service actuellement souscrit, le service continu, afin de pouvoir accueillir d'éventuelles nouvelles souscriptions bandeau ou « spot ». Cette coexistence vient réduire la visibilité et la flexibilité dont disposent les utilisateurs en service continu, qui sont aujourd'hui les seuls à supporter les charges du terminal via les tarifs régulés.

<sup>11</sup> Délibération de la CRE du 5 février 2015 portant décision sur l'évolution au 1<sup>er</sup> avril 2015 du tarif d'utilisation des terminaux méthaniens régulés

Dans le cadre de la concertation GNL, afin de valoriser davantage les capacités long terme en service « continu », certains acteurs ont proposé la suppression du service « bandeau ». Dans sa première consultation publique, la CRE a interrogé les acteurs sur ce point, en rappelant que les participants actifs à la concertation GNL sont aujourd'hui les utilisateurs détenteurs de capacités dans les terminaux méthaniers régulés, et qu'à ce titre ils ne représentent qu'une partie des utilisateurs potentiels des terminaux.

Seuls quatre acteurs de marché ont répondu à la consultation publique de la CRE sur ce point, dont trois détenteurs de capacité en service continu. Ils se sont majoritairement prononcés en faveur de la fusion des services bandeau et continu, afin de créer une offre unique. Trois expéditeurs estiment que cela donnerait plus de lisibilité à l'offre des terminaux méthaniers et apporterait davantage de flexibilité aux utilisateurs du terminal. Seul un acteur souligne l'importance de maintenir une offre adaptée aux clients ponctuels.

Dans leur proposition, les opérateurs proposent de créer un service de base, identique au service continu actuel, accessible à tous les expéditeurs dès la première cargaison acheminée. En plus de ce service, chaque expéditeur aurait la possibilité de souscrire une option bandeau payante, lui permettant de lisser son émission sur un bandeau de 30 jours. Le service « spot » serait maintenu.

### **3.1.2.1 Proposition des opérateurs**

#### **3.1.2.1.1 Service de base**

Le service de base serait accessible par tout expéditeur dès la première souscription.

La répartition de l'émission physique du terminal entre les expéditeurs se ferait en fonction des volumes de GNL déchargés et rechargés au cours du mois, ainsi que du niveau de stock de début de mois et du stock fin de mois prévisionnel.

Les règles de calcul du stock de fin de mois seraient les mêmes pour les trois terminaux et identiques à celles du service continu applicables dans les terminaux d'Elengy pendant l'ATTM4 : le niveau de stock d'un expéditeur est déterminé en supposant une émission uniforme de la dernière cargaison déchargée au cours du mois M jusqu'au jour de déchargement de la première cargaison du mois M+1 ou jusqu'au dernier jour du mois M+1 si aucun déchargement n'est prévu.

Les clients du service de base accèderaient, dès le premier déchargement réservé, à l'ensemble des services de flexibilité proposés par les opérateurs de terminaux, comme le stockage dédié, la flexibilité d'émission, le compte de souscription et le pooling de capacités intra-mensuelles entre terminaux.

Les opérateurs souhaitent pouvoir anticiper à leur initiative le début de l'émission d'une cargaison isolée d'un ou deux jours, afin de minimiser les impacts de cette cargaison sur les autres clients du terminal. Dans ce cas, l'expéditeur concerné n'aurait pas l'obligation de disposer d'une garantie correspondant aux volumes d'émissions anticipées.

#### **3.1.2.1.2 Option bandeau**

Les opérateurs proposent de compléter le service de base par une option bandeau, afin de jouir d'une offre proche du service bandeau existant dans le tarif ATTM4. Le tarif de l'option bandeau viendrait s'ajouter au prix de la souscription du service de base.

La souscription de cette option entraînerait l'émission d'une cargaison sous forme d'un bandeau d'émission constante, sur une durée de 30 jours à partir de la date de déchargement de la cargaison.

Cette option serait accessible à tout expéditeur disposant d'une souscription au service de base, à partir de la publication du programme annuel de déchargements par l'opérateur et jusqu'à sa demande de programme mensuel pour le mois de déchargement (avant le 20 de M-1), selon le principe du premier arrivé/premier servi.

Pour chaque terminal, un expéditeur pourrait souscrire au plus :

- une cargaison en option bandeau par mois ;
- une quantité annuelle de 12 TWh en option bandeau.

Elengy propose que, pour un mois donné, la somme des quantités déchargées avec l'option bandeau ne puisse pas être supérieure à 10 % de la capacité totale mensuelle du terminal. Fosmax LNG propose de conserver la limitation suivante : les capacités annuelles soumises à l'option bandeau et/ou au service "spot" ne peuvent pas être supérieures à 10 % des capacités commercialisées.

Les opérateurs estiment que la valeur de l'option bandeau se situe entre 0,01 €/MWh et 0,4 €/MWh. Ils proposent de retenir la valeur de 0,1 €/MWh.

### 3.1.2.1.3 Service "spot"

Les opérateurs proposent de maintenir un service « spot » pour les déchargements souscrits après le 20<sup>ème</sup> jour du mois M-1 pour le mois M.

Actuellement, le profil d'émission d'une cargaison « spot » tend vers un bandeau de 30 jours à compter de la date de fin du déchargement, à condition que les émissions prévues dans le programme mensuel notifié aux autres utilisateurs du terminal ne soient pas modifiées de plus de 10 % chaque jour. Les opérateurs considèrent que cela génère des contraintes pour les clients existants des terminaux, ce qui dégrade leur attractivité. Ils proposent que le profil d'émission d'une cargaison « spot » pour le mois M soit déterminé par l'opérateur lors de la demande de l'expéditeur, et calculé de manière à correspondre à la demande de l'expéditeur, sous réserve que son impact sur les émissions journalières des autres expéditeurs, afin de faire la place nécessaire dans les cuves avant la date d'arrivée de la cargaison, ne dépasse pas un seuil fixe, de l'ordre de 35 GWh/j

L'option bandeau n'est pas accessible par l'expéditeur « spot » au cours du mois M de déchargement, en revanche, cet expéditeur y aurait accès pour émettre la quantité de GNL résiduelle pour le mois M+1.

Dans le cadre d'une opération de déchargement « spot », l'opérateur pourrait décider, à son initiative, d'anticiper l'émission associée, dans une limite de deux jours proposée en concertation GNL, afin d'en limiter l'impact sur les autres clients.

Les services de flexibilité proposés par les opérateurs de terminaux, comme le stockage dédié, la flexibilité d'émission, le compte de souscription et le pooling de capacités intra-mensuelles entre terminaux ne seraient pas accessibles aux clients "spot".

Le service « spot » fait actuellement l'objet d'un rabais tarifaire de 25 % sur le terme de quantité déchargée (TQD). Les opérateurs proposent que ce rabais ne soit pas fixe, mais variable, selon l'activité mensuelle de chaque terminal. Les opérateurs proposent le mécanisme suivant :

- au 25 du mois M-1, les opérateurs publient pour chaque terminal les capacités programmées et disponibles pour le mois M suivant ;
- si, au 25 du mois M-1, la capacité disponible du terminal est inférieure à 20 % de la capacité nominale, le tarif du TQD « spot » serait de 100 % de celui du tarif de base pour le mois M ;
- si, au 25 du mois M-1, la capacité disponible du terminal est comprise entre 20 % et 60 %, le tarif du TQD « spot » serait de 75 % de celui du tarif de base pour le mois M ;
- si, au 25 du mois M-1, la capacité disponible du terminal est supérieure à 60 % de la capacité nominale, le tarif du TQD « spot » serait de 50 % du tarif de base pour le mois M.

### 3.1.2.2 Analyse préliminaire de la CRE

La CRE considère que la création d'un service unique contribuerait à la simplicité de l'offre des terminaux, tout en assurant la continuité avec les grands principes de l'offre ATTM4, elle y est donc favorable.

La CRE observe que l'option bandeau proposée par les opérateurs donne moins de souplesse aux souscripteurs que le service bandeau actuel. En effet :

- la durée d'émission serait figée à 30 jours, contre la possibilité d'émettre sur des durées de 20 à 30 jours, voire jusqu'à 60 jours à Fos Cavaou dans certains cas aujourd'hui ;
- les contraintes sur la capacité totale pouvant être souscrite en option bandeau sont plus importantes que celles imposées au service bandeau actuel pour les terminaux d'Elengy : dans le cadre du tarif ATTM4, 10 % de la capacité mensuelle du terminal de Fos Cavaou et un tiers de la capacité mensuelle des terminaux de Montoir et de Fos Tonkin peut être souscrite en service bandeau.

La CRE est favorable à la création d'une option bandeau, afin que les possibilités actuellement offertes aux utilisateurs des terminaux soient maintenues dans l'ATTM5. A ce stade, la CRE souhaite que les possibilités actuellement offertes aux souscripteurs en service bandeau, concernant la durée d'émission et la capacité pouvant être réservée en option bandeau, fassent également partie de l'offre associée à l'option bandeau.

La CRE est favorable à la création d'un terme d'option bandeau pour refléter la valeur apportée par cette option à ses souscripteurs. Elle estime néanmoins que la proposition des opérateurs d'un terme à 0,1 €/MWh qui viendrait renchérir le coût d'une opération de 5 à 10 % est trop élevée. Le service bandeau a aujourd'hui un coût proche de celui du service continu. A ce stade, la CRE estime qu'un coût d'option à 0,05 €/MWh est suffisant et moins pénalisant pour les clients intéressés par cette option.

La CRE estime que le maintien du service « spot » est nécessaire pour permettre aux terminaux d'accueillir des cargaisons, y compris avec un préavis court, lorsqu'une demande existe. Elle est, à ce stade, favorable à la proposition des opérateurs.

La CRE considère que la tarification du service « spot » telle que proposée par les opérateurs, en tenant compte du taux d'utilisation des terminaux, permet d'augmenter l'attractivité des terminaux lorsque cela est bénéfique pour le terminal et pour le marché aval tout en assurant la couverture des coûts du terminal. Cette proposition diminue les risques de pénurie de GNL et permet de ne pas favoriser les opérations « spot » vis-à-vis des autres opérations en cas de fort retour du GNL. La CRE est donc favorable à cette proposition à ce stade.

**Question 9** Etes-vous favorable à création d'un service de base selon les modalités proposées par les opérateurs ?

**Question 10** Etes-vous favorable à la mise en place d'une option bandeau ? Les modalités proposées par les opérateurs vous paraissent-elles acceptables ou souhaiteriez-vous, comme la CRE, qu'elles conservent les flexibilités associées au service bandeau actuel ? Quel devrait être le tarif de cette option selon vous ?

**Question 11** Etes-vous favorable au maintien du service « spot » dans les conditions proposées par les opérateurs, et à la tarification proposée par les opérateurs ?

### 3.1.3 Autres services

#### 3.1.3.1 Chargement de camion

Dans sa délibération tarifaire du 13 décembre 2012, la CRE a considéré que le service de chargement de camions ne rentrait pas dans le cadre des services régulés. Les opérateurs peuvent donc fixer eux-mêmes le prix de fourniture de ce service. Elle a par ailleurs précisé qu'elle procéderait à un bilan de ce service et qu'elle pourrait modifier les conditions tarifaires s'y appliquant.

Au cours de la période ATTM4, l'activité de chargement de camion s'est intensifiée : en 2015, plus de 1500 rechargements de camions ont été réalisés sur les terminaux d'Elengy.

Face à cette demande croissante du marché et afin de pouvoir développer cette activité, Elengy demande un cadre réglementaire stable pour cette activité.

Afin de répondre à cette demande, la CRE envisage de soumettre ce service aux conditions suivantes :

- affectation intégrale au service de chargement de camions des charges additionnelles induites par la fourniture de ce dernier ;
- affectation à due proportion, via des mesures comptables adéquates, des charges résultant de l'utilisation mutualisée d'actifs et des charges d'exploitation actuellement couvertes par les tarifs d'utilisation des activités régulées par application de clés d'affectation objectives auditées par la CRE.

**Question 12** Etes-vous favorable au traitement tarifaire du chargement de camions envisagé par la CRE ?

#### 3.1.3.2 Transbordements

##### 3.1.3.2.1 Terminal de Montoir

La délibération de la CRE du 23 mai 2013<sup>12</sup> a défini les conditions de commercialisation d'un service de transbordement de cargaisons de GNL au terminal de Montoir. La CRE a demandé à Elengy la création d'une filiale dédiée.

La mise en œuvre de ce service a nécessité des investissements relatifs à la rénovation de l'un des deux appontements du terminal.

Dans le cadre de ce service, les opérations de transbordement sont soumises aux conditions suivantes :

- affectation intégrale au service de transbordement des charges additionnelles induites par la fourniture de ce dernier ;

<sup>12</sup> Délibération de la CRE du 23 mai 2013 portant décision relative à la commercialisation d'un service de transbordement au terminal méthannier de Montoir-de-Bretagne exploité par Elengy



- affectation à due proportion, via des mesures comptables adéquates, des charges résultant de l'utilisation mutualisée d'actifs et des charges d'exploitation actuellement couvertes par les tarifs d'utilisation des activités régulées par application de clés d'affectation objectives auditées par la CRE.

Trois transbordements ont été réalisés en 2013 et un en 2014.

### 3.1.3.2 Terminal de Fos Cavaou

Dans sa délibération du 15 juillet 2015<sup>13</sup>, la CRE a autorisé Fosmax LNG à commercialiser un service de transbordement à Fos Cavaou. Ce service est similaire à celui proposé au terminal de Montoir, à l'exception de deux points :

- il n'utilise qu'un seul appontement, contre deux à Montoir ;
- Fosmax a recours à un prestataire pour le transfert de GNL.

Fosmax est en mesure de fournir ce service depuis décembre 2015 mais ce service n'a pas encore été souscrit. Fosmax LNG demande la pérennisation de ce service.

La CRE envisage d'inscrire la pérennisation de ce service dans la prochaine délibération tarifaire. La CRE estime que ce service renforce l'attractivité du terminal en diversifiant son activité.

Ces opérations sont soumises, comme pour le terminal de Montoir, aux conditions suivantes :

- affectation intégrale au service de transbordement des charges additionnelles induites par la fourniture de ce dernier ;
- affectation à due proportion, via des mesures comptables adéquates, des charges résultant de l'utilisation mutualisée d'actifs et des charges d'exploitation actuellement couvertes par les tarifs d'utilisation des activités régulées par application de clés d'affectation objectives auditées par la CRE.

### 3.1.3.3 Service de stock dédié

- **Terminal de Montoir**

La délibération de la CRE du 13 novembre 2013<sup>14</sup> a permis la mise en place d'une expérimentation portant sur l'amélioration de la flexibilité à l'émission au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, sous le nom commercial de « Nominate ». Cette flexibilité est possible via l'utilisation d'un stock dédié par client, à hauteur de 20 % du stock en cuve (500 GWh).

Le stock dédié est à la disposition des clients au prorata de leurs souscriptions. Des réallocations sont effectuées en cas de nouvelles souscriptions en service continu. Chaque semaine, les clients soumettent leurs demandes de flexibilité d'émission pour la semaine suivante et les opérateurs leur en confirment la faisabilité.

Elengy propose de pérenniser ce service dans le cadre du tarif ATTM5, en augmentant le volume de stock dédié à 625 GWh. Cette capacité serait offerte à l'ensemble des souscripteurs et répartie sur une base annuelle. Cette hausse est rendue possible par la mise en service en 2017 d'un compresseur permettant la réincorporation des évaporations fatales dans le réseau de GRTgaz. Elengy souhaite pouvoir définir le volume de stockage dédié chaque année lors de l'établissement du programme annuel.

Le retour d'expérience présenté par les opérateurs en Concertation GNL montre que les clients utilisent ce service et en sont satisfaits.

La CRE estime que ce service contribue à la flexibilité aval offerte par les terminaux et qu'il est accessible de manière non discriminatoire aux clients du terminal. Elle envisage de pérenniser ce service dans le cadre de l'ATTM5.

**Question 13** Etes-vous favorable à la pérennisation du service de stock dédié au terminal de Montoir, avec un niveau de stock dédié porté à 625 GWh ?

<sup>13</sup> Délibération de la CRE du 15 juillet 2015 portant décision relative à la commercialisation, à titre expérimental, d'un service de transbordement sur le terminal méthanier de Fos Cavaou de la société Fosmax LNG

<sup>14</sup> Délibération de la CRE du 13 novembre 2013 portant décision relative à la mise en place d'une expérimentation portant sur l'amélioration de la flexibilité à l'émission au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne

- **Terminal de Fos Cavaou**

La délibération de la CRE du 19 mai 2016<sup>15</sup> a permis l'expérimentation, par Fosmax LNG, d'un service de stock dédié au terminal de Fos Cavaou. Le principe de ce service est similaire au service proposé à Montoir. Le volume de stock alloué à cette expérimentation est d'environ 100 GWh.

Dans cette délibération, la CRE a demandé à Fosmax LNG de présenter en Concertation GNL avant le 31 octobre 2016 un bilan de la mise en œuvre de ce service. La CRE examinera la pérennisation de ce service au-delà du 1<sup>er</sup> avril 2017 au regard du bilan en Concertation GNL ainsi que des réponses à la présente consultation publique.

- **Terme de quantité stockée**

Dans le cadre des services de stock dédié, la quantité de stock disponible est allouée aux clients des terminaux au prorata de leurs souscriptions. La part du stock dédié correspondant aux capacités non souscrites reste donc libre. Les opérateurs souhaitent avoir la possibilité de la commercialiser chaque mois pour le mois suivant, lors de l'établissement des programmes mensuels. Ils proposent donc l'introduction d'un terme de quantité stockée (TQS), qu'ils souhaitent tarifier au montant de 1 €/MWh. Elengy considère utile de pouvoir offrir un service de stockage court-terme à des tiers qui en exprimeraient le besoin plutôt que de répartir cette capacité au prorata entre les acteurs existants.

L'expérimentation en cours au terminal de Fos Cavaou permet la distribution de l'ensemble du stock dédié, y compris la part de stock correspondant aux capacités non souscrites, entre les clients du terminal, au prorata des souscriptions, sans aucun coût.

La CRE considère que des acteurs pourraient être intéressés par le fait d'avoir accès à davantage de stock dédié que la part allouée automatiquement au prorata des souscriptions. C'est notamment le cas des acteurs acheminant peu de cargaisons pour lesquels la part allouée automatiquement est très faible et n'aurait que peu de valeur. La CRE envisage deux solutions pour cela :

- la poursuite du fonctionnement de ce service comme dans l'expérimentation : l'ensemble du stock dédié serait alloué aux expéditeurs selon leurs souscriptions. Les acteurs détenant du stock dédié auraient la possibilité d'en céder une partie à un expéditeur tiers ;
- la solution proposée par les opérateurs, consistant à un introduire un TQS permettant aux opérateurs de terminaux méthanier de commercialiser directement la part de stock dédié correspondant aux capacités non souscrites. Seuls les souscripteurs au terminal y auraient accès. Le niveau du TQS serait déterminé par la CRE et les recettes associées à ce terme seraient intégrées au CRCP via le poste « recettes supplémentaires liées aux nouvelles souscriptions ». Les acteurs détenant du stock dédié conserveraient également la possibilité d'en céder une partie à un expéditeur tiers.

La CRE est à ce stade favorable à la proposition des opérateurs, qui permettrait à un client de souscrire volontairement du stockage dédié, en plus de la part de stockage qui lui sera allouée automatiquement en fonction de ses souscriptions. Cela permettrait notamment à un acteur acheminant un faible nombre de cargaisons d'avoir un niveau de stock dédié suffisant pour ses éventuels besoins.

**Question 14** Etes-vous favorable à la pérennisation du service de stock dédié au terminal de Fos Cavaou ?

**Question 15** Etes-vous favorable à l'introduction d'un terme de quantité stockée (TQS) permettant aux opérateurs de commercialiser la part de stock dédié correspondant aux capacités non souscrites des terminaux ?

### 3.1.3.4 Service « Pooling »

La délibération de la CRE du 17 décembre 2015<sup>16</sup> a permis l'expérimentation, par Elengy et Fosmax LNG, du service de pooling des capacités intra-mensuelles. Le service de pooling permet à tout expéditeur disposant de souscriptions dans au moins un des trois terminaux régulés et n'ayant pas prévu de les utiliser en totalité le mois M, d'utiliser une partie de ces capacités dans un des autres terminaux régulés, en accédant, sur la base d'un tarif spécifique, aux capacités encore disponibles après le 20<sup>ème</sup> jour du mois M-1 dans ce second terminal.

<sup>15</sup> Délibération de la CRE du 19 mai 2016 portant décision relative à l'expérimentation, par Fosmax LNG, du service de stock dédié au terminal de Fos Cavaou

<sup>16</sup> Délibération de la CRE du 17 décembre 2015 portant décision relative à l'expérimentation, par les opérateurs de terminaux méthaniers régulés, du service dit de « pooling » des capacités intra-mensuelles

Dans cette délibération, la CRE a demandé aux opérateurs de présenter en Concertation GNL avant le 31 octobre 2016 un bilan de la mise en œuvre de ce service. La CRE examinera la question de la pérennisation de ce service au-delà du 1<sup>er</sup> avril 2017 au regard du bilan du service fait par les opérateurs en Concertation GNL ainsi que des réponses à la présente consultation publique.

**Question 16** Etes-vous favorable à la pérennisation du service de pooling des capacités intra-mensuelles des terminaux ?

### 3.2 Structure tarifaire

#### 3.2.1 Bilan de la structure tarifaire

Les termes tarifaires applicables lors de la période ATTM4 sont les suivants :

<b>TNA</b>	terme de nombre d'accostages, appliqué à chaque cargaison chargée ou déchargée sur le terminal méthanier, exprimé en € par accostage ;
<b>TQD</b>	terme de quantité déchargée, appliqué aux quantités de GNL déchargées, exprimées en €/MWh ;
<b>TUCR</b>	terme d'utilisation des capacités de regazéification, appliqué à la durée de l'intervalle moyen entre deux arrivées de navires (durée limitée à un mois), exprimé en €/MWh ;
<b>TR</b>	terme de régularité, appliqué à l'écart, en valeur absolue, entre les quantités de GNL déchargées en hiver et les quantités de GNL déchargées en été, exprimé en €/MWh ;
<b>TN</b>	terme de gaz en nature, destiné à couvrir les consommations de gaz du terminal méthanier ;
<b>TFR</b>	terme fixe de rechargement, appliqué à chaque cargaison chargée sur le terminal méthanier, exprimé en € par chargement ;
<b>TQR</b>	terme de quantité rechargée, appliqué aux quantités de GNL chargées, exprimées en €/MWh.

Les recettes de déchargement pour l'ensemble des terminaux sur la période 2012-2015 se répartissent ainsi :

TNA	5,4 %
TQD	89,5 %
TUCR	3,7 %
TR	1,4 %

#### 3.2.2 Terme d'incitation à la régularité des déchargements (TR)

##### 3.2.2.1 Proposition des opérateurs

Les opérateurs ainsi que les membres de la Concertation GNL considèrent que le terme de régularité (TR) n'est plus adapté au contexte actuel. En effet, il a été introduit dans un contexte de forte utilisation des capacités de regazéification afin d'éviter les congestions en hiver.

Ils estiment en outre qu'étant calculé a posteriori, ce terme tarifaire génère des incertitudes financières pour les utilisateurs des terminaux.

##### 3.2.2.2 Analyse préliminaire de la CRE

Le terme de régularité incite les clients des terminaux à décharger autant de cargaisons en été qu'en hiver.

La CRE considère que le risque de congestion dans les terminaux est faible et qu'il le restera à l'avenir du fait de l'excédent de capacité de regazéification en Europe. Par ailleurs, la CRE considère que pour avoir un réel effet incitatif, ce terme devrait être bien plus élevé. En effet, de nombreux autres éléments entrent en considération pour déterminer les dates d'arrivée de bateaux. La CRE estime enfin que la suppression du TR contribuera à la simplicité de l'offre des terminaux.

En conséquence, la CRE est à ce stade favorable à la proposition des opérateurs de supprimer le terme de régularité.

**Question 17** Etes-vous favorable à la suppression du terme de régularité ?

### 3.2.3 Evolution du terme d'utilisation des capacités de regazéification

Le terme d'utilisation des capacités de regazéification (TUCR) est un terme dont l'objectif est de refléter le fait que plus un utilisateur est régulier, moins chacune de ses cargaisons utilise la capacité de stockage. Ainsi, pour une même quantité déchargée, plus un acteur achemine un grand nombre de cargaisons, plus le coût lié à ce terme est faible.

#### 3.2.3.1 Proposition des opérateurs

Les opérateurs considèrent que le stockage opérationnel est un maillon fondamental de l'offre des terminaux méthaniers. Les opérateurs souhaitent conserver un tel terme, en le renommant :

- ce terme deviendrait le « Terme d'optimisation stockage », TOS, pour refléter le coût du stockage opérationnel du GNL avant son émission sur le réseau ;
- le prix associé, le « prix d'optimisation stockage », POS serait calculé selon la même formule que le prix adossé au TUCR :  $POS = \text{Quantité déchargée sur l'année} \times TOS \times \min(1; 12/T)$ , avec T le nombre de cargaisons souscrites à la maille annuelle. Ainsi, pour une même quantité déchargée, un client acheminant plus d'une cargaison par mois aurait un POS plus faible que les autres clients des terminaux. Selon les opérateurs, cela permet de refléter le fait que la durée de stockage du GNL est d'autant plus faible que le nombre de cargaisons acheminées est important ;
- les opérateurs proposent de maintenir la valeur du TUCR actuel (0,12 €/MWh) comme valeur pour le TOS.

#### 3.2.3.2 Analyse préliminaire de la CRE

L'existence de ce terme tarifaire a pour effet de renchérir quelque peu le prix d'accès au terminal pour les clients acheminant moins de 12 cargaisons de GNL par an.

La CRE considère que le TOS, calculé sur la base des souscriptions, ne reflète pas le coût réel du stockage, notamment dans le cas d'un expéditeur acheminant moins de bateaux que prévu. Par exemple, un expéditeur ayant souscrit 24 cargaisons et n'en acheminant que 12 aura un TOS deux fois plus faible qu'un autre expéditeur ayant souscrit 12 cargaisons et n'en annulant aucune.

Ainsi, à ce stade, la CRE est favorable à la suppression du TUCR plutôt qu'à son changement de nom.

**Question 18** Etes-vous favorable, comme l'envisage la CRE, à la suppression du terme d'utilisation des capacités de regazéification ?

### 3.2.4 Niveau tarifaire applicable aux rechargements de navires

Un expéditeur souhaitant effectuer une opération de rechargement doit s'acquitter du terme de nombre d'accostages (TNA) ainsi que du terme fixe de rechargement (TFR). En plus de ces termes fixes, l'expéditeur s'acquitte d'un terme variable proportionnel à la quantité rechargée, le terme de quantité rechargée (TQR).

#### 3.2.4.1 Proposition des opérateurs

Les termes fixes de rechargements (TFR) représentent actuellement plus de la moitié du prix d'une opération de rechargement, ce qui ne correspond plus aux coûts associés. En effet, sur la base de l'expérience issue des opérations réalisées depuis 2013, les opérateurs considèrent que de tels niveaux de coûts fixes ne sont plus adaptés.

Les opérateurs proposent d'abaisser les TFR à 100 k€ par rechargement contre 180 k€ pour Fos Tonkin, 240 k€ pour Montoir et 300 k€ pour Fos Cavaou aujourd'hui. Cette baisse serait compensée par une hausse des termes de quantités rechargées (TQR) qui passeraient de 0,160 €/MWh aujourd'hui à 0,35 €/MWh pour la période ATTM5.

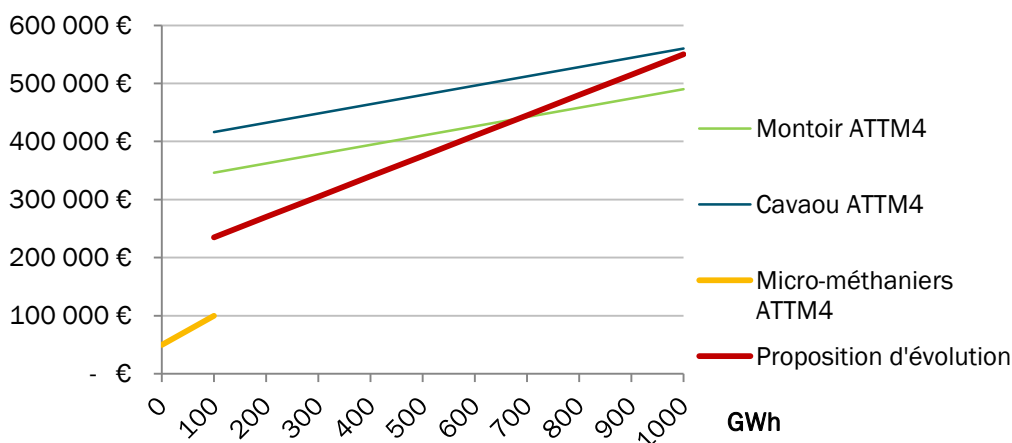
### 3.2.4.2 Analyse préliminaire de la CRE

La CRE considère que la proposition des opérateurs permettrait de mieux refléter les coûts associés à une opération de rechargement tout en gardant un prix total de rechargement équivalent au prix actuel pour les cargaisons d'environ 1 TWh, volume habituellement observé pour les rechargements dans les terminaux régulés. Par ailleurs, une telle évolution permettrait de rapprocher les prix d'une opération de rechargement de micro-méthaniers (jusqu'à 20 000m<sup>3</sup>, soit ~130 GWh) et d'une opération de rechargement classique pour un volume légèrement supérieur au seuil de 20 000m<sup>3</sup>.

Aujourd'hui, les clients qui souhaitent recharger une cargaison de faible volume s'acquittent de tarifs pouvant atteindre 4 €/MWh rechargé, ce qui est très dissuasif. L'évolution proposée par les opérateurs permettrait de limiter le prix d'un rechargement à ~2 €/MWh.

A ce stade, la CRE est favorable l'évolution proposée par les opérateurs.

Tarif d'une opération de rechargement en fonction du volume rechargé



**Question 19** Etes-vous favorable à un rééquilibrage entre les termes fixes et les termes variables pour les opérations de rechargements de navires ?

### 3.2.5 Harmonisation des termes de nombre d'accostages

Le terme de nombre d'accostages (TNA), appliqué à chaque cargaison chargée ou déchargée sur les terminaux méthaniers, est fixé dans les tarifs en vigueur à 90 k€ au terminal de Montoir, 100 k€ au terminal de Fos Cavaou et 75 k€ au terminal de Fos Tonkin.

Elengy propose d'aligner le TNA de Montoir sur celui de Cavaou, à 100 k€, afin de favoriser l'arrivée de navires de grande capacité.

La CRE est favorable à une telle évolution. En outre, la CRE partage l'analyse d'Elengy selon laquelle aligner le TNA de Fos Tonkin sur le même niveau n'aurait pas d'effet incitatif, car, sur le terminal de Fos Tonkin, la taille des cargaisons est limitée par les dimensions de la darse d'accès au terminal.

**Question 20** Etes-vous favorable à une harmonisation des termes de nombre d'accostages entre les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou ?

### 3.2.6 Niveau de prélèvement de gaz en nature

Les opérateurs de terminaux ont besoin de gaz pour le bon fonctionnement de chaque terminal. Le terme de prélèvement de gaz en nature, exprimé en pourcentage du volume déchargé, permet de couvrir ce besoin, spécifique à chaque terminal.

Pendant la période ATTM4, ce terme est fixé à 0,2 % pour les terminaux de Fos Tonkin et de Fos Cavaou et à 0,5 % pour le terminal de Montoir.

Elengy a mis en œuvre un projet de compression des évaporations pour émission directe sur le réseau de transport à Montoir, ce qui permet de diminuer la consommation de gaz du terminal. Néanmoins, Elengy estime nécessaire de maintenir le terme de Montoir à un niveau supérieur aux termes de Fos Tonkin et de Fos Cavaou, car le terminal de Montoir utilise des regazéificateurs à combustion submergée ainsi que des réchauffeurs d'eau, ce qui entraîne une consommation supérieure aux autres terminaux.

Sur la période de décembre 2015 à juin 2016, les autoconsommations du terminal de Montoir correspondaient à 0,35 % de la quantité déchargée. En 2017, les compresseurs permettant de réduire au strict minimum les émissions en période de pénurie de GNL entreront en service et auront pour effet la baisse du niveau d'autoconsommation du terminal.

En conséquence, Elengy estime qu'une diminution du terme de gaz en nature de 0,5 % actuellement à 0,3 % pour la période ATTM5 permettrait de couvrir les besoins.

La CRE est à ce stade favorable à la proposition d'Elengy.

**Question 21** Etes-vous favorable à une baisse de 0,5 % à 0,3 % du terme de prélèvement de gaz en nature au terminal de Montoir de Bretagne ?

## 3.3 Etablissement des programmes de rechargement et de transbordement

### 3.3.1 Programme annuel

Actuellement, au cours du quatrième trimestre de chaque année, chaque utilisateur des terminaux méthaniers régulés transmet une demande de programme annuel à Elengy et Fosmax LNG, afin de planifier ses déchargements pour l'année calendaire suivante.

Les opérations de rechargement de navire et de transbordement ne sont actuellement pas accessibles à la réservation avant le 20 du mois M-1 pour le mois M. Dans le cadre de la concertation GNL, certains acteurs ont émis le souhait d'avoir de la visibilité sur l'ensemble des services proposés par les terminaux régulés.

Dans sa première consultation publique, la CRE a considéré que répondre aux attentes des utilisateurs, en leur donnant davantage de visibilité sur l'ensemble des opérations, permettrait d'augmenter l'attractivité des terminaux régulés. Dans une logique de sécurité d'approvisionnement, la CRE a cependant estimé nécessaire, en cas de crise d'approvisionnement, que chaque terminal puisse atteindre le maximum de ses capacités d'injection sur le réseau de transport français. Elle a donc demandé aux opérateurs de réserver dans chaque terminal un nombre de créneaux de déchargement suffisant pour pouvoir atteindre ce maximum en cas de besoin. La différence entre le nombre de créneaux total pouvant être programmés et le nombre de créneaux réservés aux déchargements pourrait ainsi être mise à disposition pour des opérations de rechargement et de transbordement lors de l'établissement du programme annuel.

#### 3.3.1.1 Opérations de rechargements de navires

Les opérateurs proposent que tout expéditeur ayant des souscriptions de capacités de déchargement puisse réserver une opération de rechargement lors de l'établissement du programme annuel, avec les limites suivantes :

- les déchargements sont prioritaires en cas de demandes sur une même date ;
- une opération de rechargement est planifiée de façon à ce que son annulation éventuelle ne puisse pas empêcher la réalisation d'un déchargement pour cause de trop plein de GNL en cuve ;
- l'expéditeur souhaitant recharger une cargaison est responsable d'assurer la disponibilité du volume de GNL nécessaire à l'opération. Le volume rechargeable sera déterminé par l'opérateur en fonction des déchargements prévus par l'expéditeur et des contraintes opérationnelles du terminal ;

- les opérateurs s'assurent à tout moment que la capacité maximale de déchargement du terminal est atteignable en cas de besoin.

La CRE considère que la proposition des opérateurs permet d'augmenter l'attractivité des terminaux sans nuire à leur bon fonctionnement et à la sécurité d'approvisionnement. Elle y est donc favorable à ce stade.

### 3.3.1.2 Opérations de transbordement

La délibération de la CRE du 23 mai 2013 portant décision relative à la commercialisation d'un service de transbordement au terminal de Montoir a défini les règles de programmation des opérations de transbordement au terminal de Montoir. Celles-ci sont programmées lors de l'établissement du programme annuel. Les créneaux de transbordement sont alors sanctuarisés au même titre que les créneaux de déchargement.

La CRE envisage de pérenniser le service de transbordement au terminal de Fos Cavaou, autorisé à titre expérimental par la délibération du 15 juillet 2015<sup>17</sup>. Dans le cadre de cette expérimentation, les opérations de transbordement ne peuvent être réservées qu'après le 20 du mois M-1 pour le mois M. Fosmax LNG souhaite qu'en cas de pérennisation du service, les opérations de transbordement puissent être réservées dès que le programme annuel est établi.

A ce stade, et en cohérence avec les règles applicables au terminal de Montoir, la CRE estime que la proposition de Fosmax LNG renforce l'attractivité du terminal de Fos Cavaou sans nuire aux opérations de déchargement. Elle y est donc favorable.

**Question 22** Etes-vous favorable à la proposition des opérateurs de permettre la réservation d'opérations de rechargements de navires dès l'établissement du programme annuel ?

**Question 23** Etes-vous favorable à la proposition de Fosmax LNG de permettre la réservation d'opérations de transbordements en intra-annuel, après l'établissement du programme annuel ?

### 3.3.2 Reprogrammations intra-annuelles

Le programme annuel affecte des créneaux temporels aux opérations réservées par les expéditeurs. Il est ensuite possible pour un client, de déplacer un créneau au cours d'un même mois, avec l'accord de l'opérateur. Il n'est en revanche pas possible de décaler un créneau réservé d'un mois sur l'autre : toute opération annulée pour un mois M est perdue, et néanmoins payée via le mécanisme du *Ship or Pay*.

Les opérateurs proposent d'apporter de la flexibilité à tous les expéditeurs dans la gestion de leurs souscriptions en leur donnant une option de reprogrammation sur plusieurs mois, tout en préservant les capacités disponibles dans les terminaux pour de nouvelles souscriptions.

Les opérateurs proposent pour cela la mise en œuvre d'un Compte de Souscription (CS). Ce compte ne pourrait que se voir créditer les termes fixes et variables liés aux opérations de déchargement (TNA et TQD).

Le CS serait divisé en deux compartiments différents, le CS1 et le CS2 :

- le CS1 serait crédité lors de l'élaboration du programme annuel, des opérations de déchargement souscrites mais non programmées. Il pourrait être utilisé au cours de l'année pour planifier des opérations de déchargements sur les autres mois de l'année, comme s'il s'agissait de capacité primaire ;
- le CS2 serait crédité en intra-annuel, lorsqu'une opération de déchargement est annulée. Les opérateurs considèrent qu'une opération de déchargement doit être déprogrammée avant une date butoir, qu'ils jugent nécessaire de placer entre le 20 du mois M-2 et le 20 du mois M-1, pour que les termes tarifaires associés puissent être crédités dans le CS2. Le CS2 pourrait ensuite être utilisé uniquement pour planifier des opérations lors de l'établissement du programme mensuel ou en intra-mensuel.

Par exemple :

- un client ayant réservé 12 TWh répartis sur 12 bateaux pour une année et ne programmant que 9 TWh répartis sur 10 bateaux lors de l'établissement du programme annuel aurait un CS1 de 3 TWh et de 2 cargaisons : CS1 = [ NDC = 2 ; QDC = 3 TWh ].
- Un client ayant programmé une unique cargaison de 1 TWh sur un mois donné et décidant de l'annuler en avance aurait le CS2 suivant : CS2 = [ NDC = 1 ; QDC = 1 TWh ]

<sup>17</sup> Délibération de la CRE du 15 juillet 2015 portant décision relative à la commercialisation, à titre expérimental, d'un service de transbordement sur le terminal méthanier de Fos Cavaou de la société Fosmax LNG

Avec :

NDC = nombre de déchargements

QDC = quantité déchargée

Le CS1 comme le CS2 ne pourraient jamais être négatifs. Les termes NDC et QDC des comptes de souscription pourraient être utilisés de manière indépendante.

Le CS1 et le CS2 de chaque expéditeur seraient remis à « zéro » à la fin de chaque Période de Facturation des expéditeurs. Les termes des CS1 et CS2 seraient cessibles par les expéditeurs sur le marché secondaire.

La CRE considère que cette proposition viendrait augmenter la valeur des souscriptions dans les terminaux. Toutefois, le CS1 pourrait permettre à un acteur de garder des réservations non programmées afin d'avoir une option de reprogrammation en cas de changement de conjoncture. Elle est donc, à ce stade, défavorable à la proposition des opérateurs concernant la possibilité d'utiliser le CS1 pour une programmation au-delà de la maille mensuelle.

Concernant la date butoir permettant à un expéditeur de déprogrammer une opération tout en la conservant dans son CS2, les opérateurs souhaitent recueillir l'avis des acteurs de marché sur la date à arrêter. La CRE considère à ce stade que retenir le 20 de M-2 permettrait de favoriser les relâchements de créneaux avant le 20 du mois M-1. C'est l'option qu'elle privilégie à ce stade.

**Question 24** Etes-vous favorable à la proposition des opérateurs de permettre la programmation d'opérations de déchargements à la maille intra-annuelle, via le CS1 ?

**Question 25** Etes-vous favorable à la proposition des opérateurs de permettre la reprogrammation d'opérations de déchargements ayant été annulés avec un préavis suffisant, via le CS2 ?

**Question 26** Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la date butoir d'annulation d'une cargaison pour que cette annulation vienne rémunérer le CS2 de l'expéditeur concerné ?

### 3.4 Commercialisation des capacités réservées au court terme à Fos Cavaou

Le terminal de Fos Cavaou a une capacité totale de regazéification de 97 TWh par an. La délibération de la CRE du 15 décembre 2003<sup>18</sup> prévoit que « tant que l'offre concurrentielle est insuffisamment développée, au moins 10 % de la capacité du nouveau terminal puissent être réservés à l'ensemble des fournisseurs, pour des contrats de court terme, dans des conditions non discriminatoires. »

Fosmax LNG souhaite aujourd'hui avoir la possibilité de commercialiser l'ensemble des capacités du terminal en long terme et propose de mettre en œuvre une opération de vente coordonnée en 2017, puis de proposer les capacités restantes selon la règle du premier arrivé premier servi.

La CRE estime qu'aujourd'hui un acteur souhaitant acheminer du GNL en France ou en Europe en a la possibilité. En effet, de nombreux terminaux sont implantés sur les différentes façades maritimes européennes. Un acteur souhaitant acheminer du gaz en France a la possibilité de souscrire à Fos Cavaou ou à Montoir où de la capacité reste disponible. Il peut également acheminer du GNL en Espagne, en Belgique ou aux Pays-Bas puis souscrire de la capacité de transport auprès des GRT concernés. Par ailleurs, l'entrée en service du terminal de Dunkerque vient encore augmenter ces possibilités.

Afin que Fosmax LNG puisse répondre favorablement à une éventuelle demande de souscription à long terme, la CRE envisage à ce stade de supprimer cette contrainte.

**Question 27** Etes-vous favorable, comme la CRE, à permettre à Fosmax LNG de commercialiser les 10 % de capacité primaire aujourd'hui réservés au court terme ?

**Question 28** Avez-vous d'autres remarques concernant l'élaboration des tarifs ATTM5 ?

<sup>18</sup> Délibération sur le protocole entre Gaz de France et TOTAL, relatif au dénouement de leurs participations conjointes dans CFM et GSO



**4. SYNTHÈSE DES QUESTIONS**

- Question 1** Etes-vous favorable au cadre de régulation envisagé par la CRE pour la période ATTM5 ?
- Question 2** Etes-vous favorable à la création d'un poste à 100 % au CRCP permettant de couvrir les recettes supplémentaires liées aux hypothèses de souscriptions retenues dans les délibérations tarifaires ?
- Question 3** Etes-vous favorable à la couverture des revenus liés aux souscriptions supplémentaires au titre du service de rechargement de bateaux à hauteur de 75 % au CRCP, au lieu de 50 % aujourd'hui ?
- Question 4** Etes-vous favorable à la création d'un poste permettant de recouvrer les écarts entre le prévisionnel et le réalisé concernant les coûts mutualisés associés aux services non régulés, couvert à 100 % au CRCP ?
- Question 5** Avez-vous des observations sur le bilan de l'ATTM4 et les demandes tarifaires des opérateurs pour l'ATTM5 ?
- Question 6** Que pensez-vous de la méthode de calcul envisagée par la CRE pour fixer le taux de rémunération des actifs des terminaux méthaniers ?
- Question 7** Que pensez-vous du niveau du taux de rémunération envisagé par la CRE pour rémunérer la base d'actifs régulés des terminaux méthaniers ?
- Question 8** Etes-vous d'accord avec les ajustements envisagés par la CRE sur les charges d'exploitation demandées par les opérateurs ?
- Question 9** Etes-vous favorable à création d'un service de base selon les modalités proposées par les opérateurs ?
- Question 10** Etes-vous favorable à la mise en place d'une option bandeau ? Les modalités proposées par les opérateurs vous paraissent-elles acceptables ou souhaiteriez-vous, comme la CRE, qu'elles conservent les flexibilités associées au service bandeau actuel ? Quel devrait être le tarif de cette option selon vous ?
- Question 11** Etes-vous favorable au maintien du service « spot » dans les conditions proposées par les opérateurs, et à la tarification proposée par les opérateurs ?
- Question 12** Etes-vous favorable au traitement tarifaire du chargement de camions envisagé par la CRE ?
- Question 13** Etes-vous favorable à la pérennisation du service de stock dédié au terminal de Montoir, avec un niveau de stock dédié porté à 625 GWh ?
- Question 14** Etes-vous favorable à la pérennisation du service de stock dédié au terminal de Fos Cavaou ?
- Question 15** Etes-vous favorable à l'introduction d'un terme de quantité stockée (TQS) permettant aux opérateurs de commercialiser la part de stock dédié correspondant aux capacités non souscrites des terminaux ?
- Question 16** Etes-vous favorable à la pérennisation du service de pooling des capacités intra-mensuelles des terminaux ?
- Question 17** Etes-vous favorable à la suppression du terme de régularité ?
- Question 18** Etes-vous favorable, comme l'envisage la CRE, à la suppression du terme d'utilisation des capacités de regazéification ?
- Question 19** Etes-vous favorable à un rééquilibrage entre les termes fixes et les termes variables pour les

opérations de rechargements de navires ?

**Question 20** Etes-vous favorable à une harmonisation des termes de nombre d'accostages entre les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou ?

**Question 21** Etes-vous favorable à une baisse de 0,5 % à 0,3 % du terme de prélèvement de gaz en nature au terminal de Montoir de Bretagne ?

**Question 22** Etes-vous favorable à la proposition des opérateurs de permettre la réservation d'opérations de rechargements de navires dès l'établissement du programme annuel ?

**Question 23** Etes-vous favorable à la proposition de Fosmax LNG de permettre la réservation d'opérations de transbordements en intra-annuel, après l'établissement du programme annuel ?

**Question 24** Etes-vous favorable à la proposition des opérateurs de permettre la programmation d'opérations de déchargements à la maille intra-annuelle, via le CS1 ?

**Question 25** Etes-vous favorable à la proposition des opérateurs de permettre la reprogrammation d'opérations de déchargements ayant été annulés avec un préavis suffisant, via le CS2 ?

**Question 26** Partagez-vous l'analyse de la CRE concernant la date butoir d'annulation d'une cargaison pour que cette annulation vienne rémunérer le CS2 de l'expéditeur concerné ?

**Question 27** Etes-vous favorable, comme la CRE, à permettre à Fosmax LNG de commercialiser les 10 % de capacité primaire aujourd'hui réservés au court terme ?

**Question 28** Avez-vous d'autres remarques concernant l'élaboration des tarifs ATTM5 ?