

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

**Réponses d'ENGIE**

Date : 14/10/2016

En préambule, ENGIE tient à remercier la CRE pour l'ensemble des données et analyses fournies au marché dans cette consultation publique, permettant aux différents acteurs de s'informer et aux clients de préparer les changements tarifaires au 1<sup>er</sup> avril 2017.

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

ENGIE est globalement favorable au cadre présenté, sous réserve des réponses apportées aux autres questions de la consultation.

En particulier, les activités non régulées doivent pouvoir bénéficier de la visibilité nécessaire à leur développement.

**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 ?**

ENGIE ne se prononce pas sur les taux proposés de prise en compte par le CRCP mais souligne qu'il est dans l'intérêt du marché gazier dans son ensemble que l'opérateur soit suffisamment incité au dynamisme commercial en conservant une part raisonnable des recettes supplémentaires qu'il aura générées.

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

ENGIE note qu'en toute hypothèse le tarif moyen respectif des trois terminaux est amené à baisser.

Les marges de manœuvre que permet cette situation doivent être mises à profit dans le cadre des nécessaires réflexions sur les développements des terminaux méthaniers.

**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 ?**

ENGIE est favorable à la reconduction de la méthode appliquée pour le tarif ATTM4, à savoir l'application du taux de rémunération du transport augmenté d'une prime de rémunération.

ENGIE est favorable à la reconduction d'une prime de 2%, aucun élément de contexte ne venant modifier l'appréciation du risque des terminaux méthaniers par rapport à l'activité transport.

Le taux de rémunération du transport constituant le socle de la rémunération des terminaux méthaniers, ENGIE ne peut que confirmer sa réponse faite à la consultation du 27/07/2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport.

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

ENGIE considère qu'Elengy doit agir en opérateur efficace et qu'il est pertinent que des objectifs de productivité lui soient appliqués. Pour autant, ceux-ci doivent rester raisonnables et laisser des marges de manœuvre à Elengy dans le cadre de ses réflexions sur son développement (cf réponse à la question 5) .

**Question 9 : Etes-vous favorable à la 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 ?**

ENGIE est favorable à la création d'un service « de base », associé à une offre d'options complémentaires.

Ce service commun à tout client permettra en base de décharger et de regazéifier les cargaisons GNL, en exploitant au mieux les capacités des terminaux et en partageant de façon non discriminatoire leurs contraintes techniques.

Ensuite, chaque client pourra composer le niveau de services correspondant à ses besoins propres avec les services optionnels et éventuellement les produits du marché secondaire.

Cette structure rendra ainsi l'offre des terminaux plus lisible et plus adaptable.

### Modalités du service de base

ENGIE est favorable aux nouvelles modalités proposées par les opérateurs pour le service de base (harmonisation des règles de calcul du ratio mensuel et anticipation de 1 ou 2 jour(s) des émissions d'une cargaison isolée à la main de l'opérateur sans exiger que l'expéditeur dispose de la garantie correspondante), qui résultent du retour d'expérience de l'offre existante et de discussions avec les utilisateurs en Concertation GNL.

ENGIE est aussi favorable à l'intégration, dans ce service de base, des dispositifs de stockage dédié et de flexibilité ainsi que du compte de souscription (voir questions 13, 14, 15, 24, 25), qui renforcent l'attractivité du service.

Par ailleurs, ENGIE souhaiterait que le service de base à Montoir prévoie également les modalités applicables dans les périodes où les clients du terminal ne livrent pas de gaz sur le marché français (cf réponse à la question 21).

### Option de lissage des émissions

Le « lissage » de l'émission d'une cargaison sur un bandeau de 30 jours est un des services optionnels proposés par les opérateurs pour permettre aux clients qui le souhaitent d'adapter le service de base à des besoins spécifiques (tout comme le terme de quantité stockée et le service de pooling). ENGIE est tout-à-fait d'accord avec cette proposition. Un tel service optionnel peut apporter une réponse à la demande de certains clients, et son tarif spécifique reflète le fait qu'il dégage son bénéficiaire des contraintes techniques du terminal (en les reportant sur les autres clients).

La valeur de ce service dépend de la durée d'émission et donc de la durée de stockage du GNL en cuve. ENGIE juge pertinent que le service optionnel bandeau ait une durée standardisée de 30 jours ; cependant, si la possibilité est offerte de choisir une durée comprise entre 20 et 40 jours, le tarif devrait logiquement être progressif : 0,05 €/MWh pour un bandeau de 20 jours, 0,1 €/MWh pour un bandeau de 30 jours et 0,15 €/MWh pour un bandeau de 40 jours.

Concernant les nécessaires limitations en volume de ce service bandeau, ENGIE s'en remet aux préconisations des opérateurs qui connaissent les caractéristiques techniques des terminaux et peuvent en déterminer les conditions de commercialisation.

### Service spot

ENGIE considère que le service spot est adapté aux souscriptions intra-mensuelles et qu'il doit être maintenu.

ENGIE est favorable à la proposition de variabiliser le prix de ce service en fonction de l'activité des terminaux, afin de le rendre plus en phase avec le marché. Cependant, ENGIE souligne que le tarif du service spot introduit de facto un plafond pour la valorisation sur le marché secondaire des capacités non utilisées par les clients. Des rabais supérieurs au rabais de 25% existant aujourd'hui conduiraient donc à impacter encore plus défavorablement le marché secondaire.

C'est pourquoi ENGIE propose les coefficients de tarifs suivants :

- 110% si la capacité disponible est inférieure à 20% de la capacité nominale du terminal (le premium reflète la situation de marché)
- 90% si la capacité disponible est comprise entre 20% et 60% de la capacité nominale du terminal
- 75 % si la capacité disponible est supérieure à 60%.

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

ENGIE entend le besoin de visibilité des opérateurs sur le cadre réglementaire du service de chargement de camions pour en poursuivre le développement. ENGIE ajoute que ce développement nécessitera avant tout que le coût du service reste concurrentiel vis-à-vis des autres terminaux européens.

ENGIE est favorable à affecter au service de chargement de camions les charges additionnelles qu'il induit.

Concernant l'affectation comptable d'une quote-part des charges mutualisées des terminaux, ENGIE n'a pas d'objection de principe mais est d'avis qu'un tel dispositif ne devrait être mis en place que pour des montants significatifs, sous peine de créer une charge de travail disproportionnée à l'enjeu. ENGIE s'interroge donc sur la pertinence d'une telle affectation pour le service de chargement de camions, qui paraît négligeable au regard de celle pour les opérations de navires.

**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 ?**

ENGIE est favorable à la proposition des opérateurs de pérenniser le stock dédié à Montoir sur la période ATTM5. Il n'apparaît cependant pas nécessaire d'en déterminer la capacité (625 GWh) pour les 4 ans à venir ; au-delà de 2017 cette capacité pourrait être ajustée annuellement dans le cadre de la Concertation GNL. Cette souplesse permettrait de tenir compte d'éventuels nouveaux développements et de l'évolution du marché sur les années à venir (fusion de zones, etc....).

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

ENGIE est favorable à la pérennisation du stock dédié au terminal de Fos Cavaou. Il n'apparaît cependant pas nécessaire d'en déterminer la capacité (100 GWh) pour les 4 ans à venir ; au-delà de 2017 cette capacité pourrait être ajustée annuellement dans le cadre de la Concertation GNL. Cette souplesse permettrait de tenir compte d'éventuels nouveaux développements et de l'évolution du marché sur les années à venir (fusion de zones, etc....).

**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 ?**

ENGIE est favorable à l'introduction du TQS, qui apparaît comme la meilleure solution pour valoriser la capacité de stockage dédié associée aux capacités non encore commercialisées. En effet si ces capacités sont souscrites, les autres expéditeurs bénéficieront du revenu supplémentaire correspondant via le CRCP ; si elles ne sont pas souscrites, elles seront utiles aux expéditeurs actifs en venant augmenter la flexibilité mise à disposition sur le mois.

Au contraire, si ces capacités sont redistribués aux clients existants au pro-rata de leurs souscriptions, elles risquent de ne pas être utilisées de façon optimale : d'une part parce qu'elles ont un caractère interruptible de mois en mois (restituables à tout acteur qui souscrit une nouvelle capacité), d'autre part car elles peuvent rester vides pendant de longues périodes si leur attributaire

est temporairement inactif au terminal, ce qui revient alors à priver les clients actifs d'une réserve inexploitée de flexibilité (importance d'utiliser toute la performance de l'actif industriel).

Par ailleurs, le marché secondaire des capacités de stockage dédiées reste également possible dans cette solution, en représentant toujours potentiellement plus de volumes et plus d'échéances que le TQS.

ENGIE rappelle que la détention de capacités de stockage dédiées n'est possible que pour les clients du service de déchargement, y compris pour des capacités de stockage acquises via le TQS ou le marché secondaire. Les clients sans capacité de déchargement qui souhaitent se procurer du GNL directement au terminal pour d'autres services n'ont pas besoin de capacités de stockage, ils peuvent se faire livrer le GNL par l'expéditeur qui le leur fournit au moment de son utilisation (rechargement navire ou chargement camions par exemple).

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

ENGIE est favorable à la pérennisation du service de pooling des capacités intra-mensuelles des terminaux, qui confère un atout fort pour l'attractivité des trois terminaux régulés français.

ENGIE est également favorable à la proposition d'évolution de la tarification, telle que présentée et validée lors de la Concertation GNL du 20 septembre 2016 :

*Prix du service de pooling = Coût de la nouvelle souscription - Crédit de pooling + 0,1 x Crédit de pooling (avec un plancher égal au max [terme tarifaire du nombre d'accostages ; 0,1 x S]).*

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

En accord avec les analyses de la CRE, ENGIE est 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 ?**

ENGIE n'est pas favorable à la suppression du terme d'utilisation des capacités de regazéification.

La dénomination n'est peut-être pas adéquate, mais les différences dans l'utilisation des terminaux que ce terme reflète sont réelles et justifient de le maintenir dans la structure tarifaire. (Par contre, comme souligné par la CRE, le changement de nom ne s'impose peut-être pas ?).

Par ailleurs, ENGIE ne comprend pas l'exemple pris par la CRE entre deux acteurs livrant chacun 12 cargaisons, le premier ayant souscrit 24 déchargements et le second 12 déchargements. En effet, la comparaison entre les deux doit bien porter sur les souscriptions, payées en « ship or pay », et non sur les réalisations qui n'entrent pas en ligne de compte pour la facturation. Le premier doit donc payer au regard de 24 déchargements réservés, configuration où la capacité de stockage sous-jacente réservée est moindre proportionnellement que pour une réservation de 12 déchargements.

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

De façon générale, ENGIE est favorable à une prédominance des termes variables, qui permet d'unifier le coût unitaire d'un service donné sur une fourchette élargie de tailles d'opération. Concernant le service de rechargement, un rééquilibrage en faveur du terme variable peut par exemple rendre économique un rechargement partiel, ou la réalisation d'un « top-up » (compléter la cargaison d'un navire qui n'aurait pas été chargé initialement à hauteur de sa capacité totale).

Concernant la proposition chiffrée des opérateurs, ENGIE s'étonne d'abord que le coût d'un rechargement standard (rechargement d'1 TWh) ne bénéficie pas de la baisse générale du coût des services dans les trois terminaux régulés français.

De plus, ENGIE remarque que la proposition des opérateurs n'est pas équitable entre les utilisateurs de Montoir-de-Bretagne et ceux de Fos Cavaou, puisque pour les premiers l'opération la plus courante (rechargement d'un navire standard soit 1 TWh) reviendrait plus cher avec les nouveaux tarifs, alors qu'à Fos Cavaou le coût n'augmenterait pas par rapport à aujourd'hui.

ENGIE rappelle que le cadre réglementaire de l'accès aux terminaux méthaniers régulés français intègre le principe suivant : « un tarif individuel pour chaque terminal, afin de prendre en compte les coûts et les spécificités propres à chacune de ces infrastructures » et que par conséquent les services à Montoir devraient rester moins chers qu'à Fos Cavaou.

Aussi ENGIE se serait attendu à voir conservés des tarifs distincts pour le terme fixe de rechargement à Montoir et à Fos Cavaou. ENGIE note que pour respecter la neutralité du rééquilibrage entre terme fixe et terme variable sur l'opération de référence (rechargement d'1 TWh), il apparaît que le terme fixe à Montoir de Bretagne devrait être fixé à 50 000 euros et non 100 000 euros.

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

De même que pour la question précédente, ENGIE souhaite rappeler ici que la CRE a établi le principe d'un « un tarif individuel pour chaque terminal, afin de prendre en compte les coûts et les spécificités propres à chacune de ces infrastructures ».

Les coûts de Montoir sont globalement moins élevés que les coûts de Fos Cavaou et cette réalité doit être transcrite dans tous les termes tarifaires : ENGIE ne comprend donc pas la justification de cette proposition d'harmonisation.

Par ailleurs, ENGIE s'étonne de cette proposition de renchérir le terme fixe pour une opération de déchargement, contradictoire avec la démarche proposée sur le rechargement.

Enfin, ENGIE conteste l'argument selon lequel un terme d'accostage plus élevé de 10 k€ à Montoir aurait un quelconque effet incitatif sur la taille des navires programmés, qui dépend plutôt de la chaîne logistique amont en place (fournisseurs, armateurs). Les clients existants ne peuvent que subir une telle augmentation tarifaire.

**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 ?**

ENGIE est favorable à la baisse du terme de prélèvement en nature de 0,5% à 0,3% à Montoir.

A ce sujet, ENGIE conteste la méthode d'allocation des émissions appliquée par Elengy aux évaporations fatales (environ 2 à 3 GWh/j) comprimées et émises directement sur le réseau de transport grâce au compresseur.

L'utilisation du compresseur (ou précédemment, le torchage) se produit quand aucun des expéditeurs détenteur de capacités au terminal ne livre de gaz sur le marché français, c'est-à-dire quand les nominations des clients ne permettent pas d'assurer le débit minimal journalier requis pour la réincorporation des évaporations. La nécessité d'évacuer les évaporations fatales est alors une contrainte technique entièrement subie : la charge correspondante est un coût de fonctionnement à répartir entre tous les clients. C'est pourquoi le traitement tarifaire mis en œuvre jusqu'alors a toujours affecté le coût à l'ensemble des clients (la clé de répartition du torchage lors de pénurie GNL est liée aux souscriptions ; le coût d'achat de gaz par appel d'offres pour combler un déficit au terminal a été répercuté dans le tarif ; l'investissement dans le compresseur fixe sera intégré dans la BAR).

Or, depuis l'utilisation d'un compresseur, Elengy alloue les émissions forcées aux expéditeurs au pro-rata de leur inventaire en cuve. Ce traitement n'est pas cohérent et pose plusieurs problèmes :

- a pour effet pervers d'inciter les clients à détenir le moins de GNL possible à Montoir
- mais n'apporte aucune réponse au besoin d'approvisionnement du terminal pour garantir son maintien en froid pendant de longues périodes sans émissions (la « fuite » de 2-3 GWh/j peut rapidement représenter des volumes significatifs : autour de 400 GWh sur une période de 5-6 mois)
- et d'ailleurs ne fonctionne simplement plus quand, après épuisement des stocks, plus aucun expéditeur n'a d'inventaire. A ce propos ENGIE fait remarquer que tout mécanisme qui prendrait le relais dans cette situation (obligation d'inventaire minimum, appel d'offres par l'opérateur...) utiliserait logiquement une clé de répartition des coûts liée aux souscriptions, sans continuité donc avec la clé appliquée par Elengy sur les évaporations fatales.

Par conséquent et contrairement à la proposition faite par les opérateurs dans leur note technique (2.1 « Service de base », page 3), ENGIE souhaite que le service de base à Montoir prévoie d'utiliser la clé de répartition de la pénurie GNL pour les évaporations fatales émises sur le réseau grâce au compresseur. (De même qu'en cas de torchage, cette clé pourra conduire certains expéditeurs à se retrouver en stock négatif, et il conviendra à la Concertation GNL de préciser ensuite quels dispositifs de régularisation pourraient être mis en œuvre : financiarisation, etc...).

**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 ?**

ENGIE est favorable à cette proposition et aux principes énoncés par les opérateurs concernant la programmation.

**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 ?**

ENGIE est favorable à cette proposition.

**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 ?**

ENGIE est favorable à ces propositions mais considère qu'il serait plus efficace d'instaurer un compte de souscription unique,

- alimenté par les souscriptions non programmées au moment du programme annuel puis par les déprogrammations intra-annuelles,
- utilisable selon les mêmes règles (incluant la possibilité de reprogrammation sur le restant de la période de facturation).

ENGIE ne partage pas les inquiétudes de la CRE et considère que les limitations proposées ne sont pas nécessaires, pour les raisons suivantes :

- L'intérêt d'un expéditeur est toujours prioritairement de programmer les capacités : le risque de ne plus pouvoir programmer ses opérations par la suite pèse plus que l'opportunité de se constituer des options de reprogrammation, d'autant que celles-ci seront toujours contraintes par la disponibilité résiduelle du terminal (disposer de capacités dans le compte de souscription ne garantit pas de pouvoir les utiliser plus tard, la disponibilité dans les terminaux étant limitée).
- La « remise à zéro » du compte de souscription à la fin de la période de facturation résout les éventuels phénomènes d'accumulation dans les périodes de faible utilisation des terminaux.
- La reprogrammation des capacités créditées au compte de souscription se fait selon le principe du « premier arrivé premier servi » : en cas de changement de conjoncture, l'expéditeur qui souhaite programmer des capacités à partir de son compte de souscription n'est pas prioritaire par rapport à un expéditeur qui souhaite réserver une capacité directement.
- Les dispositions en vigueur relatives aux mécanismes de « use it or lose it », en particulier en situation de congestion, resteront applicables avec le compte de souscription.

**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 ?**

ENGIE ne partage pas l'analyse de la CRE concernant la date butoir de déprogrammation d'un déchargement.

Le but du compte de souscription est de réduire les contraintes et rigidités qui empêchent actuellement les clients des terminaux régulés de tirer la pleine valeur de leur souscription « ship or pay ».



Une date butoir en M-2 pour M rend la nouvelle mesure de flexibilité « amont » quasi non valorisable, car à cette échéance les expéditeurs n'ont pas encore la vision du programme mensuel M. Il faut que cette date butoir soit accordée avec les programmes mensuels (des fournisseurs comme des terminaux), c'est-à-dire au 20/M-1 pour M.

**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 ?**

ENGIE est favorable à cette proposition.

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

ENGIE tient à exprimer sa satisfaction quant au fonctionnement de la Concertation GNL, qui permet aux différents acteurs de traiter ensemble les besoins d'évolution de l'offre des terminaux.

Les propositions soumises à consultation pour l'ATTM5 sont le résultat de cette collaboration active et sont de nature à améliorer l'attractivité des terminaux régulés français.

Cependant, ENGIE tient à rappeler que la compétitivité des terminaux tient aussi aux conditions d'interface avec le réseau aval. Le tarif PITTM actuel pèse sur la capacité du marché français à attirer le GNL, et en cela est défavorable à la sécurité des approvisionnements et au niveau des prix de marché. Le *Network Code on Harmonised Transmission Tariff Structures for Gas* prévoit d'ailleurs d'offrir la possibilité aux régulateurs d'abaisser les tarifs d'entrée aux points d'interconnexion avec les terminaux méthaniers pour le bénéfice de la sécurité des approvisionnements (article 9).

C'est pourquoi ENGIE a demandé une annulation du tarif PITTM dès le 1er avril 2017 dans sa réponse à la Consultation publique du 27 juillet 2016 sur le prochain tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et TIGF.