



Paris, le 23 septembre 2020

**CONSULTATION PUBLIQUE N°2020-013 DU 30 JUILLET 2020 RELATIVE AU PROCHAIN TARIF
D'UTILISATION DES TERMINAUX METHANIERES REGULES**

A titre liminaire, l'UPRIGAZ souligne que les terminaux méthaniens français sont en concurrence à la fois avec le gaz pipe mais également avec les autres terminaux européens. Il est donc important de veiller à ce que d'une part, les activités régulées de stockage et de regazéification fassent l'objet d'une bonne maîtrise des coûts, et que d'autre part les autres activités comme le small scale ou le bunkering ne soient pas régulées.

Bien que cela n'entre pas dans le champ de la présente consultation, l'UPRIGAZ appelle l'attention de la CRE sur certaines prises de position au niveau européen qui visent à imposer une diminution significative des tarifs des terminaux pour encourager l'importation de GNL américain venant se substituer aux fournitures de gaz russe. Ce mouvement est encouragé par les pays d'Europe centrale et orientale alors même que les Etats-Unis multiplient les manœuvres pour faire obstacle à l'achèvement du projet Nord-stream 2. Une baisse significative des tarifs des terminaux méthaniens ne bénéficierait pas aux consommateurs européens puisque le prix du GNL américain est déterminé sur la base d'un calcul de net back à partir des prix de marchés européens. En tout état de cause, la régulation ne saurait obéir à des considérations purement d'opportunité politique.

Question 1 Etes-vous favorable, comme la CRE, à la non-régulation de l'activité de chargement de micro-méthaniens ?

L'UPRIGAZ partage l'analyse de la CRE conduisant à exclure de la régulation l'ensemble des activités de transbordement et de chargement des camions citernes ainsi que le service de chargement de micro-méthaniens tout en veillant à l'absence de subventions croisées entre les activités régulées et non régulées.

Question 2 Etes-vous favorable aux principes d'affectation des charges entre les services régulés et non régulés tels qu'envisagés par la CRE ?

Dans la mesure où les activités non régulées des terminaux méthaniens sont appelées à se développer, il est logique que celles-ci contribuent aux dépenses du terminal (OPEX et CAPEX)

en fonction du rapport des activités des deux entités en veillant à ce que les dépenses engendrées par l'une ou l'autre lui soit effectivement affectées sans subventions croisées. L'UPRIGAZ souscrit donc aux principes d'affectation des charges entre services régulés et non régulés proposés par la CRE.

Question 3 : Etes-vous favorable à la limitation à 20 ans de la durée d'amortissement des actifs de Montoir et Fos Cavaou mis en service à partir de 2011 ?

L'UPRIGAZ reconnaît l'existence du risque de voir la transition énergétique conduire à une diminution du volume d'activité des terminaux méthaniers avec les perspectives européennes de neutralité carbone et une très forte réduction des énergies fossiles et donc des importations de GNL. Si ce risque était avéré, il pourrait se traduire par des coûts échoués au terme des réservations de capacité de long terme actuellement souscrites. Toutefois, l'UPRIGAZ considère comme hautement improbable le risque d'un arrêt des importations de GNL en 2035 à Montoir et 2030 à Cavaou, d'autant que se développe un marché du GNL pour la mobilité.

Par ailleurs, l'accélération des amortissements conduisant à faire supporter par les souscripteurs de long terme dont les engagements ont permis la construction d'infrastructures nécessaires à la satisfaction des besoins et à la sécurité d'approvisionnement, la couverture anticipée du risque de coûts échoués n'est que l'une des voies de nature à couvrir les dits coûts. Si de tels coûts venaient à être constatés à la suite d'un changement de la politique énergétique par la puissance publique, ils devraient être couverts par la collectivité et non pas par les opérateurs qui ne pouvaient les anticiper lorsqu'ils ont souscrit des engagements à long terme. Dans cet esprit, les investissements engagés après l'annonce des orientations sur la transition énergétique, peuvent légitimement bénéficier de durées d'amortissements plus réduites.

L'UPRIGAZ aurait souhaité que la note technique mentionne l'impact sur les tarifs régulés de la limitation à 20 ans de la durée d'amortissement des investissements de Montoir et Fos Cavaou mis en service à partir de 2011.

L'UPRIGAZ souligne enfin que l'augmentation des tarifs consécutive à la réduction des durées d'amortissement risque de réduire la compétitivité du gaz et d'en accélérer le déclin.

En tout état de cause, la problématique des coûts échoués des infrastructures régulées soulevée par la CRE dépasse le seul sujet des terminaux méthaniers français et l'UPRIGAZ encourage la CRE à porter cette réflexion au niveau européen, éventuellement dans le cadre du CEER et de l'ACER.

Au-delà de ces principes, il convient d'observer que la majeure partie des investissements des terminaux méthaniers régulés ont été consentis avant 2011. Dès lors, l'UPRIGAZ peut, en l'espèce, se ranger à la proposition d'ELENGY soutenue par la CRE.

Question 4 : Etes-vous favorable à l'adaptation de la prime spécifique telle qu'envisagée par la CRE ?

L'UPRIGAZ partage l'avis de la CRE sur l'adaptation de la prime spécifique si la durée d'amortissement devait être réduite ou si les coûts échoués devaient être socialisés.

Question 5 : Etes-vous favorable aux évolutions du fonctionnement du CRCP que la CRE envisage pour le tarif ATTM6 ?

L'UPRIGAZ souscrit à la volonté de la CRE d'harmoniser les modes de fonctionnement du CRCP des terminaux méthaniers avec ceux des autres infrastructures régulées, tout en prenant en compte les spécificités des terminaux.

Question 6 : Etes-vous favorable au calendrier et aux principes d'évolution tarifaire envisagés par la CRE pour le tarif ATTM6 ?

L'UPRIGAZ est favorable au calendrier et aux principes d'évolution tarifaire envisagés par la CRE pour le tarif ATTM6.

Question 7 : Etes-vous favorable au périmètre des charges et produits couverts par le CRCP envisagé par la CRE pour le tarif ATTM6 ?

L'UPRIGAZ n'a pas d'objection à formuler concernant le périmètre des charges et produits couverts par le CRCP. Ces principes reconduisent largement ceux déjà appliqués pour le tarif précédent, y compris pour le CO2 et l'électricité conduisant à une harmonisation avec les principes déjà actés pour les activités régulées de transport et de distribution.

Question 8 : Etes-vous favorable aux mécanismes de régulation incitative des investissements envisagés par la CRE pour le tarif ATTM6 ?

L'UPRIGAZ partage la prudence de la CRE déjà observée lors de l'examen des tarifs de transport, de distribution et de stockage sur les éventuelles extensions de capacité dans un contexte de baisse des consommations de gaz et de risque de coûts échoués.

L'UPRIGAZ réaffirme son soutien à la politique de la CRE visant à la maîtrise des coûts d'investissements. L'UPRIGAZ est également sensible aux efforts visant à aligner autant que possible les mécanismes de régulation incitatives de l'ensemble des infrastructures régulées.

Question 9 : Etes-vous favorable au dispositif de régulation incitative de la qualité de service envisagé par la CRE pour le tarif ATTM6 concernant l'introduction d'indicateurs relatifs aux deux enjeux prioritaires que sont l'impact des programmes de maintenance sur la disponibilité des sites et au suivi des émissions de gaz à effet de serre et des fuites de méthane ?

L'UPRIGAZ est par principe favorable à la mise en place de mécanismes incitatifs à la qualité de service offertes par les infrastructures, y compris les terminaux méthaniers.

Les indicateurs envisagés par la CRE concernant les programmes de maintenance et les émissions de GES et de méthane apparaissent pertinents, mais l'UPRIGAZ s'interroge sur l'efficacité du dispositif dès lors qu'il n'est pas assorti de sanctions financières et sur la formule ambiguë : « *A ce stade, la CRE envisage de ne pas inciter financièrement ces indicateurs au démarrage du tarif ATTM6* », ce qui laisserait penser qu'elle n'écarte pas l'idée d'introduire des incitations financières au cours de la période. L'UPRIGAZ n'est pas favorable, par principe, à des modifications structurelles en cours de période d'application d'un tarif, quel qu'il soit.

Question 10 : Avez-vous des remarques concernant le cadre de régulation incitative de l'innovation et de la R&D envisagé par la CRE pour le tarif ATTM6 ?

L'UPRIGAZ n'a pas de remarque particulière à formuler, sauf à considérer l'importance de la digitalisation et de tous les dispositifs d'échanges de données avec les utilisateurs.

Question 11 : Partagez-vous les enjeux identifiés par la CRE concernant les charges d'exploitation des terminaux méthaniers ?

La sécurité des terminaux est l'enjeu premier à prendre en compte dans la trajectoire des charges d'exploitation.

Il est clair que la compétitivité des terminaux français vis-à-vis des terminaux des pays voisins mais aussi du gaz tuyau est un enjeu majeur. Garantir cette compétitivité passe par la maîtrise des charges d'exploitation. Il aurait été utile de disposer d'un *benchmark* des charges d'exploitation des terminaux européens afin d'identifier les domaines où des gains de productivité pourraient encore être réalisés et d'identifier les moyens d'y parvenir.

L'UPRIGAZ ne peut que souscrire à l'analyse de la CRE estimant que, concernant la restructuration de Fos Tonkin, « *les évolutions de charge doivent refléter l'évolution de l'activité du terminal de Fos Tonkin sans peser sur les coûts du terminal voisin de Fos Cavaou* ». Cette position n'est que l'application d'un principe de base de la régulation qui veut que les tarifs soient l'exact reflet des coûts de l'actif considéré.

Question 12 : Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Montoir-de-Bretagne ?

L'UPRIGAZ observe que le graphique de la trajectoire des charges fait apparaître une différence significative entre la trajectoire et le réalisé sur la période couverte par le tarif ATTM5.

L'UPRIGAZ n'a pas de compétence pour émettre un avis autorisé sur le niveau des charges prévisionnelles de Montoir-de-Bretagne. Il aurait été éclairant de disposer en annexe du rapport du consultant, ou tout au moins d'une version éliminant d'éventuelles informations commercialement sensibles.

Question 13 : Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Fos Tonkin ?

Même observations que celles figurant en réponse à la question 12.

L'UPRIGAZ observe la baisse des charges de Tonkin et s'interroge sur un éventuel transfert d'une partie de ces charges sur le terminal de Fos Cavaou. Elle souhaite que la CRE soit vigilante quant à d'éventuelles subventions croisées.

Question 14 : Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Fos Cavaou ?

Même observations que celles figurant en réponse à la question 12.

Question 15 : Partagez-vous les orientations préliminaires de la CRE concernant le taux de rémunération de l'ATM6 ?

L'UPRIGAZ n'a pas d'observation particulière à formuler sur les orientations préliminaires de la CRE. Il aurait été intéressant de disposer d'un *benchmark* portant sur les conditions de rémunération retenues dans les tarifs régulés d'accès aux autres terminaux européens.

Question 16 : Avez-vous des remarques concernant les dépenses d'investissements envisagées par Elengy sur la période 2021-2024 ?

L'UPRIGAZ n'a pas de remarque à formuler.

Question 17 : Avez-vous d'autres remarques concernant le niveau des charges à couvrir pour la période ATM6 pour Elengy ?

L'UPRIGAZ n'a pas de remarque particulière à formuler, mais observe que pour tous les terminaux l'apurement du CRCP se fait à la baisse, ce qui traduit une surévaluation initiale des charges ou une sous-évaluation des recettes lors de l'établissement des tarifs.

Question 18 : Avez-vous des remarques concernant les hypothèses de souscriptions prévisionnelles d'Elengy sur la période 2021-2024 ?

Non

Question 19 : Etes-vous favorable au maintien de la structure tarifaire actuellement en vigueur ?

L'UPRIGAZ est attachée à offrir de la visibilité aux opérateurs et à la stabilité du cadre réglementaire. Dans cet esprit, l'UPRIGAZ est favorable au maintien de la structure tarifaire actuellement en vigueur.

Question 20 : Etes-vous favorable à la proposition d'Elengy de supprimer le rabais pour le tarif spot, conjointement à la création d'un tarif spot unique entre les différents terminaux régulés ?

L'UPRIGAZ partage l'analyse d'Elengy concernant le tarif *spot*. Il n'y a pas lieu en effet de favoriser un expéditeur *spot* par rapport aux expéditeurs long terme dont l'engagement a permis la construction du terminal. Elle est donc favorable à la suppression de ce rabais.

L'UPRIGAZ est attachée à ce que les tarifs reflètent les coûts réels, et dans cet esprit elle ne partage pas le souhait d'Elengy de mettre en place un terme de quantité déchargé (TQD) unique pour Montoir et Fos, d'autant que le terminal de Montoir est déjà souscrit à 100% ce qui rend quasi nulle la possibilité d'avoir du *spot*, sauf en cas d'application du principe *use it or loose it*.

Question 21 : Etes-vous favorable à la reconduction des modalités des services de déchargement intégré proposés par les terminaux régulés ?

L'UPRIGAZ est favorable au maintien des modalités des services de déchargement intégré proposés par les terminaux.

Question 22 : Etes-vous favorable au maintien de la liste des services selon les modalités existantes ?

L'UPRIGAZ est favorable au maintien de la liste des services selon les modalités existantes.

Question 23 : Etes-vous favorable à la réservation trimestrielle de capacités, selon les modalités envisagées par les opérateurs ?

L'UPRIGAZ rappelle que les investissements dans les terminaux régulés ne sont décidés que sur la base des réservations de capacités sur le long terme souscrits par certains expéditeurs. La proposition formulée par ELENGY de permettre des réservations trimestrielles de capacités par des opérateurs *spot* peut dégrader le service offert aux souscripteurs long terme. C'est pour minimiser cet inconvénient que la CRE envisagerait d'encadrer ce service en maintenant une priorité pour les souscripteurs long terme. Malgré tout, et malgré l'intérêt d'attirer des cargaisons *spot*, l'UPRIGAZ n'est pas favorable à la proposition d'ELENGY.

Question 24 Etes-vous favorable aux dispositifs de stockage dédié et de stockage spécifique selon les modalités proposées par Elengy ?

L'UPRIGAZ est favorable à toute proposition qui permet de maximiser l'utilisation des stockages GNL sans détériorer le service offert aux opérateurs long terme.

Question 25 : Etes-vous favorable au service de prolongation d'inventaire en M+2, avec une tarification similaire à celle du dispositif de stockage spécifique ?

L'UPRIGAZ n'est pas favorable à cette proposition qui permettrait à des opérateurs *spot* de bénéficier de capacités de stockage dans le terminal, supérieures aux capacités attachées à un slot de déchargement. Dans la mesure où les terminaux fonctionnent presque à pleine capacité, ce dispositif de stockage dédié et de stockage spécifique conduirait à des contraintes pesant sur les souscripteurs long terme utilisant le terminal.

Question 26 : Etes-vous favorable à une redéfinition de la capacité de regazéification au terminal selon les modalités envisagées par Elengy ?

Alors qu'au terminal de Montoir, il est possible grâce à l'existence des deux jetées de procéder à des opérations de *transshipment* sans utilisation des capacités de stockage du terminal, l'existence d'une jetée unique à Cavaou oblige les opérateurs venant procéder à des opérations de déchargement-rechargement à utiliser les installations du terminal, y compris les bacs de stockage. Seules les installations de regazéification ne sont pas sollicitées à l'occasion de telles opérations. Dès lors, l'UPRIGAZ ne peut souscrire au raisonnement avancé qui conduit à fixer un tarif qui, pour une opération de déchargement suivie dans les jours suivants d'une opération de rechargement, ne s'acquitterait que du tarif d'accostage et du tarif de rechargement alors qu'aujourd'hui, une telle opération supporte un tarif de déchargement **et** un tarif de rechargement. La proposition avancée permettrait à des utilisateurs qui feraient une opération de déchargement-rechargement de ne pas supporter l'intégralité des coûts afférents aux installations utilisées, et notamment aux stockages du terminal.

Question 27 Etes-vous favorable à l'instauration d'un service de rebours virtuel au PITTM selon les modalités envisagées par Elengy ?

L'UPRIGAZ partage la position de la CRE permettant aux seuls utilisateurs habituels du terminal d'utiliser cette faculté.