

CONSULTATION PUBLIQUE N°2024-13

La Commission de régulation de l'énergie (CRE) consulte les acteurs de marché.

Consultation publique du 24 juillet 2024 relative au prochain tarif d'utilisation des terminaux méthaniers régulés

Participaient à la séance : Emmanuelle WARGON, présidente, Anthony CELLIER, Ivan FAUCHEUX, Valérie PLAGNOL et Lova RINEL, commissaires.

Les articles L. 452-2 et L. 452-3 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). La CRE peut procéder aux modifications de niveau et de structure des tarifs qu'elle estime justifiées au vu notamment de l'analyse des charges des opérateurs et de l'évolution prévisible des charges de fonctionnement et d'investissement.

Le tarif actuel d'utilisation des terminaux méthaniers d'Elengy et de Fosmax LNG, dit tarif ATTM6, est entré en vigueur le 1^{er} avril 2021, en application de la délibération de la CRE du 7 janvier 2021. Le nouveau tarif d'utilisation des terminaux méthaniers, dit tarif ATTM7, devrait entrer en vigueur le 1^{er} avril 2025 pour une durée d'environ quatre ans.

La présente consultation détaille les orientations préliminaires de la CRE concernant :

- le cadre de régulation du tarif ATTM7, le niveau des charges à couvrir et le niveau des tarifs en découlant, ainsi que la structure tarifaire. La CRE souhaite recueillir l'avis des acteurs de marché sur ces sujets avant de prendre sa décision finale en fin d'année 2024 ;
- l'offre commerciale des terminaux méthaniers. La CRE précise que l'offre commerciale des terminaux méthaniers et ses évolutions feront l'objet d'une délibération spécifique fin octobre 2024 pour permettre leur mise en œuvre dès le 1^{er} janvier 2025. La proposition d'Elengy d'évolution de son offre commerciale est présentée à la fin de cette consultation.

1. Principaux enjeux du tarif ATTM7

A la différence des réseaux de transport ou de distribution, les terminaux méthaniers ne constituent pas des monopoles naturels, et sont en concurrence entre eux. La mise en service, déjà effective ou prévue dans les années à venir, de plusieurs grands terminaux en Europe et l'essor des nouveaux usages (soutage, transbordement, chargement de camions) tendent à renforcer la compétition européenne à laquelle les terminaux méthaniers régulés français sont exposés. Néanmoins, depuis 2022, l'arrêt des importations de gaz russe par gazoduc a rendu les terminaux essentiels à l'approvisionnement européen entraînant de haut niveau de souscription et d'utilisation des terminaux européens. Les capacités de long terme des terminaux de Fos Tonkin, Montoir, et Fos Cavaou sont complètement souscrites, respectivement jusqu'en 2028, 2035 et en 2040. Dans ce contexte, le maintien de l'attractivité et de la compétitivité des terminaux français est un enjeu du prochain tarif particulièrement important pour la CRE.

La période tarifaire à venir sera marquée par la baisse tendancielle de la consommation de gaz naturel en France déjà observée depuis plusieurs années, et qui constitue un objectif de la PPE. Cette baisse s'est accélérée depuis 2022 sous l'effet des prix élevés, des efforts de sobriété des consommateurs de gaz et de la bascule de certains consommateurs de gaz vers d'autres énergies. Dans ce contexte et comme le rappelait le rapport « Avenir des infrastructures gazières aux horizons 2030 et 2050 » publié en avril 2023 par la CRE, les terminaux méthaniers jouent néanmoins un rôle particulier en contribuant à assurer durablement l'approvisionnement en gaz de la France et des pays voisins.

Cette utilité a été démontrée durant la crise d'approvisionnement consécutive à l'arrêt des importations de gaz russe par canalisation. En effet, pendant cette crise, les terminaux méthaniers français ont permis d'importer 69 % de la consommation nationale en 2022, avec un taux d'utilisation des terminaux méthaniers régulés de Fos et Montoir supérieur à 90 %. Dans les 4 prochaines années, Elengy prévoit un taux d'utilisation moyen, c'est-à-dire le ratio entre les quantités de gaz effectivement émises sur le réseau et les capacités maximales de regazéification des terminaux, de 75 %.

Dans ce contexte, Elengy doit assurer la disponibilité à long terme de ses terminaux de Montoir et de Fos Cavaou. D'importants travaux de rénovation du terminal de Montoir, âgé de plus de 40 ans, doivent ainsi être entrepris durant la prochaine période tarifaire pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité du site, ainsi que pour respecter les nouvelles exigences réglementaires. Ce programme de rénovation contribue à une augmentation moyenne de la trajectoire de charges de capital d'environ 20 M€/an sur la période 2025-2028 comparé à la période tarifaire précédente. La rénovation du site de Montoir se traduit ainsi par une augmentation du terme tarifaire de déchargement de l'ordre de 0,15 €/MWh. Le terminal de Fos Cavaou devra lui aussi être rénové, mais ce chantier ne débutera qu'après la fin de la période tarifaire ATTM7.

En plus des objectifs de simplicité, de prévisibilité et de continuité poursuivis par la CRE de manière continue dans ses décisions tarifaires, le tarif ATTM7 doit répondre aux enjeux spécifiques de la période tarifaire à venir (2025-2028), mais préparer également les opérateurs à faire face aux problématiques de plus long terme du système gazier.

2. Cadre de régulation tarifaire

Amortissement de la Base d'Actifs Régulés (BAR)

Dans son étude sur l'avenir des infrastructures gazières, la CRE a mis en avant plusieurs mesures possibles pour faire face à la décroissance du gaz naturel. La CRE envisage de mettre en œuvre pour le tarif ATTM7 des mesures analogues à celles retenues pour les tarifs de transport, distribution et stockage de gaz naturel ATRT8, ATRD7 et ATS3 :

- la désindexation de la BAR (auparavant indexée sur l'inflation) : les actifs des terminaux méthaniers entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025 seraient comptabilisés à leur valeur nette comptable dans la BAR. La rémunération associée serait définie et fixée en termes nominaux ;
- la limitation des durées d'amortissement à 20 ans pour les nouveaux actifs, dans la continuité de la décision de l'ATTM6 concernant les nouveaux actifs sur le site de Montoir.

Elengy partage ces orientations.

Charges nettes d'exploitation

Les principes généraux de régulation des charges nettes d'exploitation mis en œuvre durant l'ATTM6 seraient reconduits pour l'ATTM7.

Compte de régularisation des charges et des produits (CRCP)

Elengy demande d'une part la mutualisation partielle des CRCP, constitués à partir de 2025, pour les terminaux de Montoir de Bretagne et de Fos Cavaou et d'autre part des modifications des modalités de mise à jour tarifaire pour faciliter l'apurement du CRCP. La CRE souhaite recueillir l'avis du marché sur ce point.

Le terminal de Fos Tonkin est souscrit seulement jusqu'en 2028. Dans cette perspective, Elengy demande la suppression de la limite d'apurement du CRCP de Fos Tonkin dans le cadre de la révision tarifaire de mi-période. Elengy demande également de prévoir la possibilité d'un recalage spécifique du tarif de Fos Tonkin en fin de période, selon l'évolution des souscriptions du terminal au-delà de 2028.

La CRE partage à ce stade cette approche.

Augmentation du plafond d'apurement du CRCP

Dans sa demande tarifaire, Elengy demande de passer le plafond du paramètre d'apurement k de +/- 3 % à +/- 5 % pour permettre d'apurer plus rapidement le CRCP.

La CRE considère que la mise à jour uniquement bisannuelle de l'ATTM pourrait justifier une évolution tarifaire plus importante que pour les autres infrastructures gazières. La CRE note cependant que cette augmentation du plafond du k, en permettant un apurement plus important du CRCP à mi-période, limiterait les possibilités de compensation naturelle du CRCP sur l'ensemble de la période tarifaire.

Qualité de service

La CRE reste vigilante sur la qualité de service des terminaux méthaniers et propose de conserver les indicateurs mis en œuvre durant la période ATTM6, tant sur le respect des programmes de maintenances que sur les émissions de gaz à effet de serre.

3. Niveau tarifaire

L'opérateur des terminaux méthaniers régulés, Elengy, a formulé une demande d'évolution tarifaire exposant ses coûts prévisionnels pour la période 2025-2028, ainsi que ses demandes relatives au cadre de régulation, à la structure tarifaire et à l'offre. Parmi les éléments significatifs influant le niveau tarifaire, les demandes d'Elengy sont marquées à la fois par des hausses de charges de capital normatives (CCN) et de charges nettes d'exploitation (CNE). L'apurement du CRCP de la période ATTM6 a également un impact significatif.

La demande d'Elengy constitue une borne haute de l'évolution tarifaire qui pourra être décidée par la CRE. La CRE envisage, quant à elle, plusieurs ajustements à la demande d'Elengy. Cette trajectoire ajustée constitue une borne basse de l'évolution tarifaire possible.

Charges de capitaux normatives

Elengy va poursuivre la rénovation du terminal de Montoir et devra engager des travaux importants, dont le coût est évalué à au moins 180 M€ par l'opérateur. Ces travaux sont nécessaires pour assurer la fiabilité du site et par conséquent la sécurité d'approvisionnement du pays. Il s'agit, en particulier, de rénover la fonction regazéification du terminal et d'accomplir des travaux de génie civil pour prolonger la durée de vie des installations. Ces travaux permettront de réduire les émissions de CO₂ du terminal.

Le niveau des CCN dépend des modalités de rémunération des actifs d'Elengy. Le taux de rémunération des actifs retenu par la CRE pour le tarif ATTM6 est égal au taux de rémunération appliqué pour le tarif de transport de gaz, auquel s'ajoute une prime liée à l'activité d'exploitation des terminaux méthaniers. Pour la période ATTM7, la CRE envisage de reconduire ces dispositions.

Pour l'ATTM6, la prime a été fixée à 150 points de base, pour les nouveaux actifs de Montoir dont la durée d'amortissement a été réduite à 20 ans, et à 200 points de base pour tous les autres actifs de Montoir, Fos Cavaou et Fos Tonkin. Pour les nouveaux actifs, Elengy demande une augmentation de cette prime de 150 à 250 points de base.

La CRE considère à ce stade que le fait de limiter la durée d'amortissement à 20 ans diminue le risque des coûts échoués. De ce fait, la CRE envisage :

- pour les anciens actifs, de maintenir la prime à 200 points de base, en accord avec la demande d'Elengy ;
- pour les nouveaux actifs, en borne basse de maintenir la prime à 150 points de base et en borne haute la prime à 250 points de base demandée par Elengy.

Charges nettes d'exploitation

S'agissant des CNE, Elengy considère nécessaire d'augmenter ses effectifs. Fin 2023, Elengy dépassait sa trajectoire d'effectifs d'environ 10 % par rapport à l'hypothèse de trajectoire d'effectifs ATTM6. Elengy souhaite continuer à renforcer ses équipes sur la période ATTM7 et demande environ 15 % d'effectifs supplémentaires (par rapport à fin 2023). Elengy justifie cette augmentation, en partie déjà réalisée, par le besoin de renfort pour assurer la conduite opérationnelle des installations et gérer les chantiers de rénovation après deux années d'utilisation intensive des terminaux. Le niveau d'activité qui restera important et la mise en place de nouvelles réglementations conduisent également Elengy à prévoir des dépenses de maintenance supplémentaires.

En plus de ses analyses propres, la CRE s'est appuyée sur l'étude d'un consultant externe pour évaluer la demande d'Elengy en termes de charges nettes d'exploitation (y compris charges d'énergie et provisions pour démantèlement). A ce stade, la CRE juge la demande d'Elengy surévaluée. Elle prévoit de limiter la hausse des charges nettes d'exploitation d'Elengy, la proposition issue de l'audit du consultant externe représentant une borne basse (530 M€ au total sur la période ATTM7, soit 132,5 M€/an en moyenne), et la demande d'Elengy une borne haute (568 M€ au total, soit 141,9 M€/an en moyenne).

Chiffres clés 2025-2028 (€ courants)				2023 réalisé (hors provisions pour risques et autres dépenses exceptionnelles)
	Sites	Borne basse	Borne haute	
Moyenne annuelle des charges nettes d'exploitation (y.c. charges d'énergie et provisions pour démantèlement) (M€/an)	Montoir-de-Bretagne	56,5	60,8	55,6
	Fos Tonkin	16,3	17,9	16,3
	Fos Cavaou	59,7	63,2	56,6
	Tous sites confondus	132,5	141,9	128,5
Moyenne annuelle des charges de capital (M€/an)	Montoir-de-Bretagne	55,6	58,4	35,0
	Fos Tonkin	8,4	8,4	5,2
	Fos Cavaou	89,0	89,4	88,1
	Tous sites confondus	153,0	156,2	128,3
CMPC réel avant impôts (%)	Tous sites confondus	4,1	4,1	4,25
CMPC nominal avant impôts (%)	Tous sites confondus	5,4	5,4	5,6
Prime pour les nouveaux actifs (pdb)	Tous sites confondus	150	250	/
Prime pour les autres actifs (pdb)	Tous sites confondus	200	200	/

	2025	2026	2027	2028
Hypothèses d'inflation	2,00 %	2,00 %	1,80 %	1,60 %

En plus de la couverture des CNE et des CCN d'Elengy, la CRE doit également prendre en compte l'apurement durant les quatre prochaines années des CRCP constitués durant la période ATTM6. Cet apurement est estimé à 8,3 M€/an pour le terminal de Montoir, 1,2 M€/an pour Fos Tonkin et -15,4 M€/an pour Fos Cavaou.

La prise en compte des éléments des dossiers tarifaires adressés à la CRE par Elengy (CNE, CCN, CRCP) conduit à un revenu autorisé annuel moyen sur l'ATTM7 par site qui est pris comme borne haute et est synthétisé dans le tableau suivant. Pour ce même site, la borne basse est issue des analyses de la CRE et de l'audit externe :

Revenu autorisé du site en M€ / an	Borne basse	Borne haute
Montoir	120,4	127,4
Fos Tonkin	25,9	27,5
Fos Cavaou	133,4	137,2

4. Structure tarifaire

Elengy propose une évolution de structure tarifaire, qui concerne l'introduction d'un Terme Variable Energie (TVE) proportionnel à la quantité déchargée réalisée, principalement induit par les charges d'énergie. Ce terme variable s'élèverait environ à 0,06 €/MWh déchargé pour les terminaux de Montoir et Fos-Cavaou et à environ 0,07 €/MWh déchargé pour le terminal de Fos-Tonkin.

La CRE souhaite recueillir l'avis des acteurs de marché sur cette proposition.

5. Grille tarifaire illustrative

En retenant la moyenne entre la borne haute et la borne basse, l'augmentation tarifaire s'élèverait à +0,38€/MWh pour le terminal de Montoir, de +0,54 €/MWh pour le terminal de Fos Tonkin et une diminution de -0,28 €/MWh pour le terminal de Fos Cavaou.

Même si ces évolutions tarifaires sont significatives, les terminaux méthaniers d'Elengy resteraient toutefois compétitifs vis-à-vis des autres terminaux européens. En effet, le tarif d'utilisation des terminaux s'élèverait respectivement à 1,04 €/MWh, 1,53 €/MWh et 1,14 €/MWh pour les sites de Montoir, Fos Tonkin et Fos Cavaou en 2026.

La grille tarifaire illustrative, calculée en retenant les termes tarifaires moyens entre la demande d'Elengy et la borne basse proposée par la CRE, serait la suivante :

Termes ATTM7 en 2025 (Termes ATTM6 en 2024)	Unité	Montoir	Fos Tonkin	Fos Cavaou
Terme de nombre d'accostage TNA	€/accostage	120 000 € (90 000 €)	75 000 € (75 000 €)	120 000 € (100 000 €)
Terme de quantité déchargée TQD base (sur les deux premières années)	€/MWh	0,864 €/MWh (0,551 €/MWh)	1,311 €/MWh (0,818 €/MWh)	0,966 €/MWh (1,306 €/MWh)
Terme de quantité déchargée TQD spot (75 % du TQD base)	€/MWh	0,648 €/MWh (0,413 €/MWh)	0,983 €/MWh (0,614 €/MWh)	0,724 €/MWh (0,980 €/MWh)
Terme variable énergie TVE	€/MWh	0,06 €/MWh (0 €/MWh)	0,07 €/MWh (0 €/MWh)	0,06 €/MWh (0 €/MWh)
Terme de gaz en nature TN	% de la quantité déchargée	0,5 % (0,5 %)	0,4 % (0,4 %)	0,1 % (0,1 %)
Terme fixe de rechargement TFR	€/chargement	100 000 € (60 000 €)	50 000 € (40 000 €)	100 000 € (120 000 €)
Terme de quantité rechargée TQR	€/MWh	0,45 €/MWh (0,343 €/MWh)	(0,343 €/MWh)	(0,324 €/MWh)
Terme d'émission mensuelle TEM	€/MWh	0,1 €/MWh (0,07 €/MWh)		
Terme de quantité stockée TQS	€/MWh/mois	1 €/MWh/mois (1 €/MWh/mois)		

6. Evolution de l'offre commerciale d'Elengy

Evolution de l'offre de déchargement et de regazéification

La conjonction d'une forte utilisation des terminaux méthaniers et de la forte volatilité des prix a mis en lumière certaines limites de l'offre actuelle des terminaux méthaniers. En particulier, les quantités déchargées par expéditeur durant un mois donné peuvent significativement différer des quantités émises sur le réseau durant ce même mois. Cette limite a poussé l'opérateur et les utilisateurs des terminaux régulés à travailler à une évolution de l'offre, qui avait été conçue dans un contexte de prix et d'utilisation des terminaux méthaniers très différents.

Ces évolutions ont fait l'objet d'un processus de concertation entre Elengy et les utilisateurs des terminaux de janvier à juin 2024. Elengy propose des évolutions considérées comme consensuelles par l'ensemble des utilisateurs s'étant exprimés en concertation. En particulier, Elengy souhaite modifier son service de base notamment en faisant évoluer la règle de calcul du stock de fin de mois des expéditeurs.

Enfin, le concept du service bandeau a été mis en place il y a plus de 10 ans. Elengy continue de considérer cet outil comme pertinent, mais souhaite le faire évoluer pour en corriger certains biais, en cohérence avec l'évolution du service de base.

La CRE est à ce stade favorable aux évolutions proposées.

Rebours au PITTM

Lors des travaux préparatoires du tarif ATTM6, Elengy avait proposé un service commercial de rebours virtuel interruptible au PITTM, mis à disposition de tout expéditeur actif sur le réseau de transport. La CRE n'a pas retenu cette proposition dans le tarif ATTM6. Elengy souhaite réétudier cette possibilité commerciale.

La CRE, soucieuse de maintenir un dialogue nourri autour de l'offre commerciale des terminaux méthaniers régulés, intègre cette question dans la consultation publique.

Paris, le 24 juillet 2024.

Pour la Commission de régulation de l'énergie,

La présidente,

Emmanuelle WARGON

Répondre à la consultation

La CRE invite les parties intéressées à adresser leur contribution, au plus tard le 30 septembre 2024, en saisissant leur contribution sur la plateforme mise en place par la CRE : <https://consultations.cre.fr>.

Dans un souci de transparence, les contributions feront l'objet d'une publication par la CRE.

Si votre contribution comporte des éléments dont vous souhaitez préserver la confidentialité, une version occultant ces éléments devra également être transmise. Dans ce cas, seule cette version fera l'objet d'une publication. La CRE se réserve le droit de publier des éléments qui pourraient s'avérer essentiels à l'information de l'ensemble des acteurs, sous réserve qu'ils ne relèvent pas de secrets protégés par la loi.

En l'absence de version occultée, la version intégrale est publiée, sous réserve des informations relevant de secrets protégés par la loi.

Les parties intéressées sont invitées à répondre aux questions en argumentant leurs réponses.

Sommaire

1. Principaux enjeux du tarif ATTM7.....	1
2. Cadre de régulation tarifaire	2
3. Niveau tarifaire.....	3
4. Structure tarifaire.....	5
5. Grille tarifaire illustrative.....	5
6. Evolution de l'offre commerciale d'Elengy	6
1. Liste des questions	11
2. Contexte et objet de la consultation publique.....	13
2.1. Compétence de la CRE	13
2.2. Objet de la consultation publique.....	13
3. Bilan de l'activité des terminaux méthaniers régulés en France	14
3.1. Etat du marché mondial.....	14
3.2. Panorama des terminaux méthaniers français.....	14
3.3. Très forte augmentation de l'activité des terminaux méthaniers régulés français en 2022 et 2023	15
3.4. Bilan du tarif ATTM6.....	15
3.4.1. Bilan du revenu autorisé	16
3.4.2. Bilan des souscriptions.....	16
3.4.3. Bilan des services proposés.....	17
4. Principe de répartition des coûts entre activités régulées et non régulées.....	17
4.1. Présentation des différents services.....	17
4.2. Principe et méthode d'affectation des charges	18
5. Cadre tarifaire	18
5.1. Grands principes tarifaires.....	18
5.1.1. Un tarif individuel par site	18
5.1.2. Une période tarifaire d'environ quatre ans avec une évolution bisannuelle.....	18
5.1.3. Détermination du revenu autorisé	19

5.1.4. Rémunération des actifs et couverture des investissements	20
5.1.5. Principe du CRCP	24
5.2. Calendrier tarifaire	25
5.2.1. Apurement du CRCP du terminal de Fos Tonkin	27
5.3. Régulation incitative à la maîtrise des coûts	27
5.3.1. Régulation incitative des charges d'exploitation	27
5.3.2. Régulation incitative des investissements	30
5.4. Régulation incitative de la qualité de service	32
5.4.1. Indicateurs relatifs aux programmes de maintenance des terminaux méthaniers régulés.....	32
5.4.2. Indicateurs relatifs à l'environnement.....	33
5.5. Régulation incitative de la R&D et de l'innovation	34
6. Niveau tarifaire.....	34
6.1. Bilan de la période ATTM6.....	34
6.1.1. Montoir-de-Bretagne.....	34
6.1.2. Fos Cavaou.....	35
6.1.3. Fos Tonkin	36
6.2. Demande tarifaire et principaux enjeux	38
6.3. Répartition des charges indirectes	38
6.3.1. Répartition des charges indirectes régulées entre terminaux méthaniers	38
6.3.2. Répartition des charges entre activités régulée et non régulée	39
6.4. Charges d'exploitation.....	40
6.4.1. Demande d'Elengy	40
6.4.2. Enjeux sur les charges d'exploitation identifiés par la CRE	42
6.4.3. Méthodologie d'analyse des CNE.....	42
6.4.4. Synthèse des résultats de l'audit externe sur les CNE hors énergie et provisions pour démantèlement.....	43
6.4.5. Charges d'énergie (électricité et CO ₂).....	49
6.5. Coût moyen pondéré du capital.....	50
6.5.1. Demande d'Elengy	50
6.5.2. Taux de rémunération envisagé à ce stade	50
6.6. Investissement et charges de capital normatives	51
6.6.1. Trajectoire des dépenses d'investissement	51
6.6.2. Trajectoire des charges de capital.....	55
6.7. Niveau du CRCP au 31 décembre 2024	56

6.7.1. Montoir-de-Bretagne.....	58
6.7.2. Fos Tonkin	58
6.7.3. Fos Cavaou.....	58
6.8. Revenu autorisé	59
6.8.1. Demande d’Elengy	59
6.8.2. Analyse de la CRE : borne basse du revenu autorisé	61
6.9. Souscriptions prévisionnelles de capacités	63
6.9.1. Bilan des souscriptions ATTM6	63
6.9.2. Demande des opérateurs	63
6.9.3. Analyse de la CRE.....	64
6.10. Evolution tarifaire.....	65
6.10.1. Demande d’Elengy	65
6.10.2. Analyse de la CRE : tarif illustratif.....	65
7. Structure tarifaire.....	66
7.1. Adaptation de la structure tarifaire existante	66
7.1.1. Maintien des termes tarifaires existants	66
7.1.2. Création d’un terme variable énergie	67
7.2. Grille tarifaire	68
8. Offre commerciale des terminaux régulés.....	69
8.1. Evolution de l’offre commerciale	69
8.2. Services proposés	70
8.2.1. Services de déchargement intégré.....	70
8.2.2. Rebours au PITTM.....	76
8.2.3. Autres services régulés.....	77
8.2.4. Services non régulés	78

1. Liste des questions

Cadre de régulation tarifaire

La partie 5 de la présente consultation publique (cf. p.18) présente le cadre de régulation tarifaire actuellement en vigueur pour les terminaux méthaniers, ainsi que les évolutions envisagées par la CRE pour la période tarifaire ATTM7.

On distingue plus particulièrement des questions portant sur :

- les grands principes tarifaires (cf. p.18)

Question 1 : Etes-vous favorable à la reconduction des principes d'affectation des charges entre les services régulés et non régulés envisagée par la CRE ?

Question 2 : Etes-vous favorable à la limitation à 20 ans de la durée d'amortissement des actifs de Fos Cavaou mis en service à partir de 2025 ?

Question 3 : Etes-vous favorable à l'adaptation de la prime spécifique pour les nouveaux investissements ? Avez-vous des remarques concernant les montants considérés pour cette dernière ?

Question 4 : Considérez-vous que mettre fin à l'indexation de la BAR pour prendre l'inflation en compte directement dans le taux de rémunération permet une meilleure maîtrise à long terme du coût d'utilisation des terminaux méthaniers ? Avez-vous des remarques sur la mise en œuvre de cette mesure pour les actifs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025 ?

Question 5 : Etes-vous favorable au principe de mutualisation des postes « revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités de regazéification et des services complémentaires proposés par les opérateurs » des CRCP des terminaux de Montoir de Bretagne et de Fos Cavaou tel que proposé par Elengy ?

- les principes d'évolution annuelle du tarif (cf. p.25) ;

Question 6 : Etes-vous favorable à la mise à jour à mi-période des références prévisionnelles utilisées pour calculer le CRCP pour les postes recettes de souscription, énergie et R&D ?

Question 7 : Pour les sites de Fos Cavaou et Montoir-de-Bretagne, êtes-vous favorable à l'augmentation du plafond du k de +/- 3 % à +/- 5 % tel que proposée par Elengy ?

Question 8 : Etes-vous favorable à une mise à jour seulement à mi-période de l'ATTM ou à une mise à jour annuelle ?

Question 9 : Etes-vous favorable à la demande d'Elengy de déplafonner le coefficient k concernant le terminal de Fos Tonkin pour minimiser le reliquat de CRCP en fin de période ? Dans le même objectif, êtes-vous favorable à une mise à jour tarifaire au 1^{er} avril 2028 pour le terminal de Fos Tonkin ?

Question 10 : Etes-vous favorable à l'intégration de la part variable des coûts de pomperie facturés par la centrale SPEM au CRCP du terminal de Montoir, telle que proposée par la CRE ?

Question 11 : Etes-vous favorable au traitement différencié au CRCP des effets prix et volume sur les charges d'énergie, en cas d'introduction d'un terme variable énergie ?

- la régulation incitative à la maîtrise des coûts (cf. p.30) ;

Question 12 : Etes-vous favorable au mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts pour les investissements d'un budget supérieur à 10 M€ ?

Question 13 : Etes-vous favorable au mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts pour les investissements « hors infrastructures » ?

- la régulation incitative à la qualité de service (cf. p.32) ainsi que de potentiels nouveaux indicateurs de régulation incitative (cf. p.32) ;

Question 14 : Etes-vous favorable au dispositif de régulation incitative de la qualité de service envisagé par la CRE pour le tarif ATTM7 concernant les programmes de maintenance des terminaux méthaniers régulés et les indicateurs relatifs à l'environnement ?

Question 15 : Pensez-vous que certains indicateurs supplémentaires devraient être incités financièrement lors de la période ATTM7 ?

- la régulation incitative de la R&D et de l'innovation (cf. p.34) ;

Question 16 : 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 ATTM7 ?

Niveau tarifaire

La partie 6 de la présente consultation publique (cf. p.34) présente la demande tarifaire des opérateurs, les résultats des audits sur les charges nettes d'exploitation et le taux de rémunération, ainsi que les ajustements préliminaires de la CRE concernant le niveau des charges d'Elengy à couvrir pour la période tarifaire ATTM7.

Question 17 : Partagez-vous les enjeux identifiés par la CRE concernant les charges d'exploitation des terminaux méthaniers ?

Question 18 : Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Montoir-de-Bretagne ?

Question 19 : Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Fos Tonkin ?

Question 20 : Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Fos Cavaou ?

Question 21 : Avez-vous des remarques concernant les dépenses d'investissements envisagées par Elengy sur les terminaux de Montoir, Fos Cavaou et Fos Tonkin sur la période 2025-2028 ?

Question 22 : Avez-vous d'autres remarques concernant le niveau des charges à couvrir pour la période ATTM6 pour Elengy ?

Question 23 : Avez-vous des remarques concernant les hypothèses de souscriptions prévisionnelles d'Elengy sur la période 2025-2028 ?

Structure tarifaire

La partie 7 de la présente consultation publique (cf. p.66) présente la structure tarifaire actuelle et les termes tarifaires associés. Elle présente également la demande de l'opérateur d'inclure un nouveau terme tarifaire, tenant compte des charges d'énergie. Enfin, cette partie rappelle l'ensemble des termes tarifaires de l'ATTM6 et présente pour consultation les termes tarifaires potentiels de l'ATTM7.

Question 24 : Etes-vous favorable au maintien des termes tarifaires présentés ? Etes-vous favorable à la hausse du Terme de Nombre d'Accostage demandée par Elengy ? Etes-vous favorable à la péréquation et à l'évolution des termes tarifaires appliqués aux opérations de rechargement ?

Question 25 : Etes-vous favorable à la création d'un Terme Variable Energie selon les modalités demandées par Elengy ?

Question 26 : Avez-vous des remarques sur les termes tarifaires ?

Offre commerciale

La partie 8 de la présente consultation publique (cf. p.69) détaille l'offre de services en vigueur dans le tarif ATTM6 ainsi que les évolutions proposées par Elengy pour la période tarifaire ATTM7.

Question 27 : Etes-vous favorable à ce que les évolutions de l'offre des terminaux régulés soient mises en œuvre dès le 1^{er} janvier 2025 ?

Question 28 : Etes-vous favorable à l'évolution du service de base demandée par Elengy ?

Question 29 : Etes-vous favorable au maintien du mécanisme de réservation trimestrielle pour l'année N+1 ? Si oui, êtes-vous favorable à son maintien selon les modalités existantes ?

Question 30 : Etes-vous favorable au maintien du service spot demandé par Elengy ? Si oui, êtes-vous favorable à son maintien selon les modalités existantes ?

Question 31 : Etes-vous favorable au remplacement de l'option bandeau par l'option d'émission mensuelle proposé par Elengy ? Considérez-vous que cette option devrait être attribuée aux enchères ?

Question 32 : Etes-vous favorable au maintien des dispositifs de stockage dédié et de stockage spécifique selon les modalités en vigueur ?

Question 33 : Etes-vous favorable au maintien du service de prolongation d'inventaire en M+2 selon les modalités en vigueur ?

Question 34 : Etes-vous favorable au maintien de ces services selon les modalités en vigueur ?

Question 35 : Etes-vous favorable à l'instauration d'un service de rebours virtuel au PITTM selon les modalités envisagées par Elengy ?

Question 36 : Etes-vous favorable au maintien de l'absence de régulation concernant ces services ?

2. Contexte et objet de la consultation publique

2.1. Compétence de la CRE

L'article L. 134-2, 4° du code de l'énergie donne compétence à la CRE pour fixer les règles concernant les « conditions d'utilisation [...] des installations de gaz naturel liquéfié y compris la méthodologie d'établissement des tarifs d'utilisation de ces [...] installations et les évolutions tarifaires [...] ».

Les articles L. 452-1, L. 452-1-1, L. 452-2 et L. 452-3 du code de l'énergie encadrent les compétences tarifaires de la CRE. En particulier, l'article L. 452-2 prévoit que la CRE fixe les méthodes utilisées pour établir les tarifs d'utilisation des installations de gaz naturel liquéfié. En complément, l'article L. 452-3 dispose que « [l]a Commission de régulation de l'énergie délibère sur les évolutions tarifaires [...] avec, le cas échéant, les modifications de niveau et de structure des tarifs qu'elle estime justifiées au vu notamment de l'analyse de la comptabilité des opérateurs et de l'évolution prévisible des charges de fonctionnement et d'investissement. [...] ».

2.2. Objet de la consultation publique

La CRE souhaite recueillir l'avis des acteurs de marché sur les orientations qu'elle envisage pour le tarif ATTM7, en ce qui concerne le cadre de régulation, le niveau des charges à couvrir, l'offre d'Elengy et la structure du tarif.

3. Bilan de l'activité des terminaux méthaniers régulés en France

3.1. Etat du marché mondial

Le marché mondial du GNL a été fortement affecté par l'invasion de l'Ukraine par la Russie. La forte augmentation des prix de gros du gaz en Europe liée à l'effondrement des importations russes par gazoduc a provoqué la redirection des flux de l'Asie vers l'Europe. En 2023, l'Europe a importé 134¹ milliards de mètres cubes de GNL, ce qui représente une augmentation de 67 % par rapport à 2021. Toutefois, l'Asie reste le plus grand consommateur de GNL au monde, concentrant près des deux tiers des importations en 2022 et abritant quatre des cinq plus grands pays importateurs de GNL.

La crise énergétique a aussi influencé les décisions d'investissement du secteur. Durant la période 2022-2024, plus de 10 pays européens – dont l'Allemagne, les Pays-Bas, la Finlande, la France, la Croatie et l'Italie – ont lancé des plans de construction de capacités additionnelles de regazéification. D'ici 2027, l'Europe prévoit d'augmenter de 65 % sa capacité de regazéification et de 41 % sa capacité de stockage de GNL par rapport à 2022.

En ce qui concerne l'offre, en 2023, la production mondiale de GNL a atteint environ 557² milliards de mètres cubes, représentant 15 % de la production mondiale totale de gaz naturel. Dans une perspective de moyen terme, 19 projets de liquéfaction en cours de construction devraient permettre d'augmenter la production de GNL d'environ 272 milliards de mètres cubes d'ici 2030.

3.2. Panorama des terminaux méthaniers français

Il y a quatre terminaux méthaniers terrestres et un terminal flottant (FSRU) en France : les terminaux opérés par Elengy de Montoir-de-Bretagne, de Fos Tonkin et de Fos Cavaou sont régulés. Le terminal de Dunkerque LNG et le FSRU de TotalEnergies LNG Services France au Havre bénéficient d'une exemption de régulation relative à l'accès des tiers à l'infrastructure et à la régulation tarifaire respectivement jusqu'en 2036 et 2028.

Elengy est une filiale à 100 % de GRTgaz. Parmi les terminaux d'Elengy, le terminal de Montoir-de-Bretagne a été mis en service en 1980, sa capacité de regazéification est de 10 milliards de m³/an (123 TWh) et il bénéficie d'une capacité de stockage de 360 000 m³. Le terminal de Fos Tonkin a été mis en service en 1972 et sa capacité de regazéification est de 1,5 milliard de m³/an (18 TWh). Le terminal bénéficie d'une capacité de stockage de 80 000 m³. Le terminal de Fos Cavaou a été mis en service en 2010 avec une capacité de regazéification de 10 milliards de m³/an (117,2 TWh) et bénéficie d'une capacité de stockage de 330 000 m³.

Le terminal de Dunkerque est exploité par la société Dunkerque LNG, et détenu à 61 % par un consortium composé du groupe d'infrastructures de gaz Fluxys, AXA et Crédit Agricole Assurances et à 39 % par un consortium d'investisseurs coréens mené par IPM Group. Il a été mis en service en 2016 avec une capacité de regazéification de 13 milliards de m³/an (150 TWh) et bénéficie d'une capacité de stockage de 600 000 m³.

Le terminal flottant au Havre a été mis en service en 2023. Il dispose d'une capacité de regazéification d'environ 5 milliards de m³/an (46 TWh), et d'environ 140 000 m³ de stockage de gaz naturel liquéfié. Le FSRU (Floating Storage Regasification Unit) est exploité par la société TotalEnergies LNG Services France (« TELSF »), filiale de la société TotalEnergies.

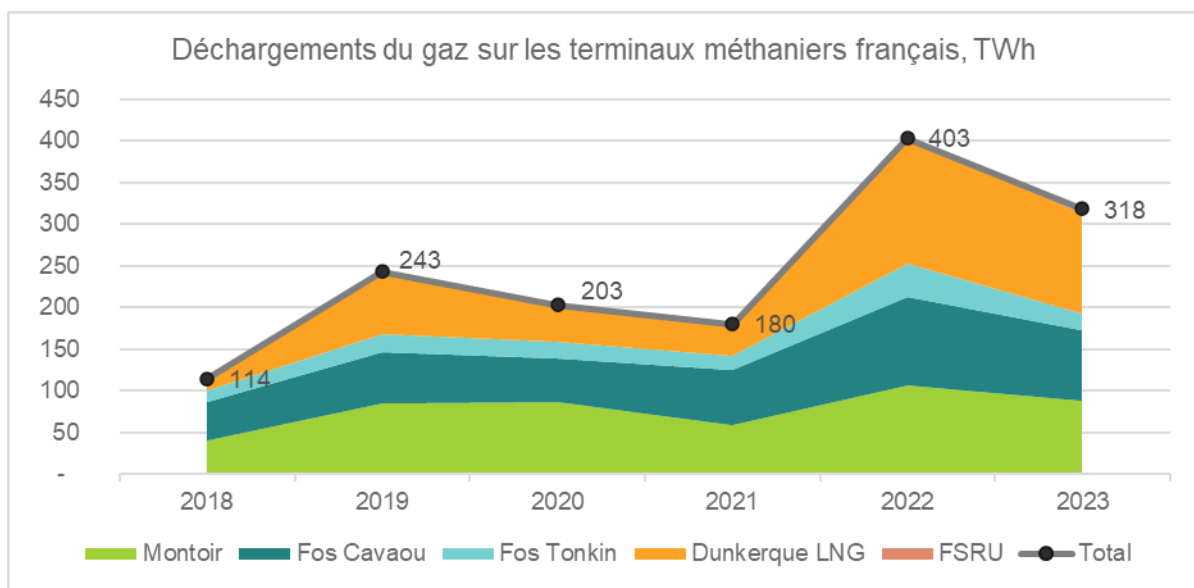
¹ IEA « [Baseline European Union gas demand and supply in 2023](#) »

² ACER « [Analysis of the European LNG market developments](#) »

3.3. Très forte augmentation de l'activité des terminaux méthaniers régulés français en 2022 et 2023

L'arrêt des importations de gaz par gazoduc depuis la Russie a conduit l'Europe à changer ses sources d'importation et à accroître l'usage des infrastructures de GNL. Ainsi, la période tarifaire ATTM6 est caractérisée par la forte utilisation des terminaux méthaniers en France, qui a atteint le pic historique de 95 % en 2022 et d'environ 80 % en 2023. En termes de volumes, la France a importé par la voie maritime 403 TWh et 318 TWh de GNL en 2022 et 2023 respectivement.

Une grande partie des volumes additionnels de GNL importés en 2022 et 2023 provient des États-Unis. Alors qu'en 2021 seuls 18 % des méthaniers arrivés en France transportaient du gaz américain, cette part a atteint 40 % en 2022 et 2023. La France a également reçu davantage de méthaniers transportant du GNL norvégien et qatari depuis le début de la crise. Le nombre de bateaux transportant du GNL russe a été réduit en 2023, après avoir augmenté en 2022, pour ne représenter plus que 13 % des arrivées de GNL (contre 23 % sur la période 2019-2021).



Source : Données CRE

L'avenir des terminaux méthaniers français est assuré par des souscriptions à long terme. Fos Cavaou est souscrit à 100 % jusqu'en 2040, tandis que Montoir est complètement souscrit jusqu'en 2035. Dunkerque est quant à lui souscrit à 100 % jusqu'en 2030 puis à 75 % jusqu'en 2036. En 2022 et 2023, la moitié du gaz en provenance du terminal Dunkerque LNG est acheminé jusqu'au cœur du réseau de GRTgaz, tandis que l'autre moitié est envoyée vers la Belgique.

3.4. Bilan du tarif ATTM6

Le bilan du tarif ATTM6 est positif. Les événements imprévisibles de la période ont entraîné des conséquences importantes sur l'ensemble des terminaux. Le cadre tarifaire est néanmoins resté résilient et le niveau du tarif suffisant pour couvrir les coûts de l'opérateur. Le tarif ATTM6 s'est en particulier avéré adapté pour permettre le fonctionnement des terminaux malgré la forte hausse des taux d'utilisation et la volatilité des prix de l'énergie à partir de 2022.

3.4.1. Bilan du revenu autorisé

Charges nettes d'exploitation hors énergie et provisions

Les taux d'utilisation prévisionnels ainsi que les hypothèses d'inflation prévues dans l'ATTM6 se sont révélés largement en deçà des taux réels. Néanmoins, les terminaux de Fos Tonkin et Montoir-de-Bretagne ont eu au global des charges nettes d'exploitation hors énergie et provisions en deçà de la trajectoire sur les années 2021-2023 (-1,2 M€ et -2,1€ respectivement) en prenant en compte l'effet inflation (l'écart dû aux différences entre inflation prévue et inflation réalisée est couvert au CRCP). Pour le terminal de Fos Cavaou, les charges nettes d'exploitation réalisées, hors énergie et provisions, ont été supérieures à la trajectoire rebasée de l'inflation (+3,7 M€), notamment car la capacité de ce terminal a été augmentée à partir de 2022. Le détail de ces écarts est explicité dans la partie 6.1.

Charges d'énergie

En 2021, sur l'ensemble des sites, les charges d'énergie sont restées du même ordre de grandeur que les prévisions (+0,2 M€). En 2022 en revanche, les charges d'énergie ont largement dépassé les trajectoires pour chacun des terminaux. Cela est dû notamment à la crise énergétique, et aux hauts niveaux d'activité. Au total, sur l'ensemble des sites, l'écart entre trajectoire réalisée et prévisionnelle est de +11,5 M€ pour l'année 2022. Ces effets ont perduré en 2023, résultant en une trajectoire de charges d'énergie nettement supérieure à la prévision (+13,4 M€ sur l'ensemble des sites). Pour tenir compte de ce changement d'environnement économique, la CRE a modifié le cadre de couverture des charges d'énergie, lors de l'évolution tarifaire de l'ATTM6, afin de couvrir la volatilité de ce poste.

Charges de capitaux normatives

Les charges de capitaux normatives du site de Montoir ont été supérieures aux charges prévues dans la trajectoire fixée par le tarif ATTM6 pour les années 2021-2023 (+2,5 M€). Cela est dû à des investissements légèrement décalés dans le temps. Pour le site de Fos Tonkin, les charges de capital ont été légèrement supérieures sur les années 2021-2023, en lien avec des sous-estimations de certains projets (+1,2 M€). Pour Fos Cavaou, les CCN réalisées ont été supérieures aux prévisions des années 2021-2023 en raison d'une augmentation des mises en service liées à des travaux de maintenance (+9,7 M€). Le détail de ces écarts est explicité dans la partie 6.1.

CRCP

Concernant le CRCP, pour le terminal de Montoir, le solde prévisionnel à la fin de l'ATTM6 est de +30,2 M€, à restituer à l'opérateur pendant l'ATTM7 (y compris sa rémunération au taux sans risque). Ce solde est dû principalement au dépassement des charges d'énergie, des CCN et à des recettes de souscriptions inférieures causées par des indisponibilités (incidents techniques, mouvements sociaux...). Pour le terminal de Fos Tonkin, ce solde est de +4,6 M€, pour des raisons similaires à celles de Montoir. Pour Fos Cavaou, les soldes du CRCP prévisionnel est de -56,0 M€, à restituer aux utilisateurs pendant l'ATTM7. Ce solde est principalement dû à un reliquat antérieur et à des raisons similaires aux autres terminaux. Le détail de ces écarts est explicité dans la partie 6.7.

3.4.2. Bilan des souscriptions

Lors de la période ATTM6, les terminaux méthaniers d'Elengy ont été presque entièrement réservés. Néanmoins, des indisponibilités imprévues ont entraîné une situation où toute la capacité n'a pas pu être facturée aux clients. Notamment, le terminal de Montoir a connu des arrêts dus à un incident technique en 2021, ce qui a provoqué une baisse des souscriptions réalisées. Pour le terminal de Fos Cavaou, les opérateurs ont réussi à augmenter la capacité de regazéification de 100 TWh/an à 117 TWh/an entre 2022 et 2024 grâce au dégoulotage technique. Cependant, les souscriptions réelles ont été inférieures aux prévisions en raison des indisponibilités du site non prévues. En ce qui concerne Fos Tonkin, les souscriptions effectives ont dépassé les prévisions.

Un bilan plus détaillé des souscriptions de la période tarifaire ATTM6 se trouve dans la partie 6.9.1.

3.4.3. Bilan des services proposés

Les terminaux méthaniers régulés proposent un service de déchargement composé d'un service de base et d'un service *spot*. Elengy propose également une option bandeau, qui peut être souscrite en plus de service de déchargement et permet aux expéditeurs de lisser leur profil d'émission sur le réseau de transport.

Lors de la période couverte par le tarif ATTM6 (2021-2024), les terminaux méthaniers régulés ont été plus utilisés que lors de la période précédente. Les expéditeurs ont eu recours principalement au service de base, notamment dans le cadre des souscriptions de long terme. L'option bandeau a été très souscrite à partir de 2022. Le service *spot* n'a donné lieu qu'à des souscriptions à la marge, les terminaux étant entièrement souscrits à partir de 2023.

Une analyse plus détaillée des services proposés se trouve dans la partie 8.2.1.4 (bilan du service de déchargement proposé dans le tarif ATTM6).

4. Principe de répartition des coûts entre activités régulées et non régulées

4.1. Présentation des différents services

Les terminaux méthaniers français permettent d'importer et de regazéifier le gaz naturel. Ils ne permettent pas de liquéfier ou d'exporter du gaz issu du réseau et sont donc approvisionnés uniquement par des déchargements de cargaisons GNL.

Au cours des dernières années, les terminaux méthaniers français se sont adaptés pour répondre à un besoin croissant de flexibilité exprimé par les expéditeurs. Ainsi, le GNL n'est plus seulement destiné à être regazéifié mais peut aussi être stocké temporairement dans les cuves du terminal pour être rechargé sur un autre méthanier, transbordé directement d'un navire à l'autre, ou chargé dans des camions-citernes pour approvisionner le marché de détail (GNL porté).

Le GNL peut être aussi chargé sur des microméthaniers, dont la fonction principale est l'activité de « soutage », c'est-à-dire l'approvisionnement en carburant des navires fonctionnant au GNL (porte-conteneurs, ferries, paquebots de croisière) dans les ports voisins.

Parmi l'ensemble de ces activités, certaines sont régulées et d'autres concurrentielles.

Les services régulés sont :

- le déchargement des méthaniers ;
- le stockage en cuve ;
- la regazéification et l'émission sur le réseau de transport de gaz ;
- le rechargement de méthaniers ;
- un ensemble d'autres prestations spécifiques faisant partie de l'activité courante du terminal (homologation des navires, mise en froid...).

Les services non régulés comprennent :

- le transbordement ;
- le chargement de camions-citernes ;
- le chargement de microméthaniers.

4.2. Principe et méthode d'affectation des charges

Elengy a développé des activités de chargement de camions-citernes, de microméthaniers et de transbordement de GNL entre navires dans un cadre non régulé. La délibération ATTM6 du 7 janvier 2021 prévoit le traitement tarifaire suivant pour ces activités :

- affectation intégrale à ces activités des charges additionnelles qu'elles induisent. Ces charges spécifiques sont supportées intégralement par la filiale Elengy Hub & Expertise (EHE) ;
- affectation à due proportion des charges résultant de l'utilisation d'actifs régulés et des charges d'exploitation couvertes par les tarifs ATTM, par application de clés d'affectation objectives auditées par la CRE. L'utilisation du terminal pour une activité non régulée est ainsi acquittée par le paiement d'une contribution unitaire reversée par EHE, qui vient en déduction des charges couvertes par le tarif régulé.

De 2021 à 2023, les contributions des services non régulés ont représenté environ 21 M€. La CRE considère que ces contributions ont bien reflété les coûts induits par les services non régulés. En conséquence, la CRE envisage de reconduire ces principes dans le cadre du tarif ATTM7.

Par ailleurs, dans un contexte d'essor des activités non régulées, la CRE considère que la méthode d'affectation des charges devrait permettre une juste répartition des risques commerciaux entre activités. A cet effet, la CRE prévoit de fixer le niveau de la contribution unitaire en tenant compte du nombre maximal d'opérations pouvant être réalisées pour chaque activité.

Question 1 Etes-vous favorable à la reconduction des principes d'affectation des charges entre les services régulés et non régulés envisagée par la CRE ?

5. Cadre tarifaire

5.1. Grands principes tarifaires

5.1.1. Un tarif individuel par site

Les tarifs ATTM3³ entrés en vigueur le 1^{er} avril 2010 ont introduit l'individualisation du tarif de chaque terminal, pour prendre en compte les coûts et les spécificités propres à chacune de ces infrastructures. Cette individualisation a été maintenue dans les tarifs suivants.

La CRE envisage de reconduire ce principe pour le tarif ATTM7.

Dans sa demande tarifaire, Elengy a demandé d'introduire une mutualisation partielle des comptes de régularisation des charges et produits (CRCP) constitués à partir de 2025 pour les terminaux de Montoir de Bretagne et de Fos Cavaou. Cette demande est développée à la partie 5.1.5.2.

5.1.2. Une période tarifaire d'environ quatre ans avec une évolution bisannuelle

La durée des périodes tarifaires applicables aux infrastructures régulées est harmonisée à quatre ans environ. La CRE considère notamment que cette durée offre au marché de la visibilité sur l'évolution des tarifs d'infrastructures et qu'elle donne aux opérateurs le temps nécessaire pour engager des efforts de productivité.

En cohérence avec la durée retenue pour les autres infrastructures régulées de gaz, la CRE envisage donc que le tarif ATTM7 s'applique pour une durée de quatre ans environ, à compter du 1^{er} avril 2025.

³ [Délibération de la CRE du 16 juillet 2009 portant proposition tarifaire pour l'utilisation des terminaux méthaniers](#)

Par ailleurs, la CRE envisage de reconduire la clause de rendez-vous en vigueur dans le tarif ATTM6 : ainsi, les conséquences éventuelles de nouvelles dispositions législatives ou réglementaires ou d'une décision juridictionnelle ou quasi juridictionnelle pourraient donner lieu à un réexamen de la trajectoire tarifaire pour les deux dernières années de la période tarifaire si le niveau des charges nettes d'exploitation retenues dans le tarif ATTM7 se trouvait modifié d'au moins 1 %.

Depuis le tarif ATTM4, entré en vigueur en 2013, le tarif d'utilisation des terminaux méthaniers évolue au 1^{er} avril lors d'une mise à jour tarifaire intermédiaire au bout de deux ans.

Dans sa demande tarifaire, en plus de cette évolution à mi-période, Elengy a demandé une évolution automatique du terme tarifaire à la quantité déchargée (TQD) au 1^{er} avril 2026 et au 1^{er} avril 2028 en fonction de l'inflation. Cette demande est développée dans la partie 5.2.

5.1.3. Détermination du revenu autorisé

Dans sa délibération portant décision sur le tarif ATTM7, la CRE fixera le revenu autorisé prévisionnel de chaque terminal méthanier sur la période 2025-2028, sur la base du dossier tarifaire transmis par les opérateurs et de ses propres analyses. Le revenu autorisé a vocation à couvrir les coûts des opérateurs dans la mesure où ils correspondent à ceux d'un opérateur efficace.

Ce revenu autorisé prévisionnel se compose des charges nettes d'exploitation (CNE), des charges de capital normatives (CCN) et de l'apurement du solde du compte de régularisation des charges et des produits (CRCP) :

$$RA = CNE + CCN + CRCP$$

Avec :

- *RA* : revenu autorisé prévisionnel sur la période ;
- *CNE* : charges nettes d'exploitation prévisionnelles sur la période ;
- *CCN* : charges de capital normatives prévisionnelles sur la période ;
- *CRCP* : apurement du solde du CRCP.

5.1.3.1. Charges nettes d'exploitation

Les charges nettes d'exploitation (CNE) se définissent comme les charges brutes d'exploitation desquelles sont déduits les produits d'exploitation (la production immobilisée, les produits extratarifaires et la contribution des activités concurrentielles à la couverture des charges communes notamment).

Les charges brutes d'exploitation se composent principalement des charges d'énergie, des consommations externes, des dépenses de personnel et des impôts et taxes.

Le niveau des charges nettes d'exploitation retenu est déterminé à partir de l'ensemble des coûts nécessaires à l'activité des opérateurs dans la mesure où, en application des dispositions de l'article L. 452-1 du code de l'énergie, ces coûts correspondent à ceux d'un opérateur de terminaux méthaniers efficace.

5.1.3.2. Charges de capital normatives

Les charges de capital normatives (CCN) comprennent la rémunération et l'amortissement du capital immobilisé. Le calcul de ces deux composantes est établi à partir de la valorisation et de l'évolution des actifs exploités par Elengy – la base d'actifs régulés (BAR) – et des immobilisations en cours (IEC), c'est-à-dire les investissements effectués qui n'ont pas encore donné lieu à la mise en service d'actifs.

Les CCN correspondent à la somme de l'amortissement des actifs constitutifs de la BAR et de la rémunération du capital immobilisé. Cette dernière correspond au produit de la valeur de la BAR par le taux de rémunération déterminé sur la base de l'évaluation du coût moyen pondéré du capital (CMPC) et au produit de la valeur des IEC par le coût de la dette.

$$CCN = \text{Amortissement de la BAR} + \text{BAR} \times \text{CMPC} + \text{IEC} \times \text{coût de la dette}$$

5.1.4. Rémunération des actifs et couverture des investissements

5.1.4.1. Amortissement des actifs mis en service

Dans le tarif ATTM6 en vigueur, les durées d'amortissement par type d'actifs sont les suivantes :

Catégories d'actifs	Durée de vie économique (ans) – Fos Cavaou et Fos Tonkin	Durée de vie économique (ans) – Montoir ⁴
Installations de gazéification	40	20
Génie civil et construction	40	20
Installations de stockage	40	20
Autres installations (torches, outillage...)	40	20
Installations auxiliaires et dispositif de déchargement	20	20
Matériel (téléexploitation, analyseur qualité gaz...)	10	10
Immobilier	30	20
Matériel divers (véhicules, ...)	10	10
Petit matériel (micro-ordinateurs...)	5	5

Dans la décision tarifaire ATTM6, la CRE a décidé de réduire de 40 ans à 20 ans la durée maximum d'amortissement des actifs du terminal de Montoir entrant en service après le 1^{er} janvier 2021. Des investissements majeurs de rénovation devaient, en effet, être réalisés durant les périodes tarifaires ATTM6 et ATTM7. La CRE avait en revanche décidé de ne pas réduire cette durée pour Fos Cavaou car le terminal n'était en activité que depuis 2010.

Dans sa demande tarifaire ATTM7, Elengy indique que les risques long terme sur l'activité gazéification s'accroissent. De plus, le terminal de Fos Cavaou va nécessiter des réinvestissements significatifs à partir de 2029, quand le terminal aura une vingtaine d'années. Elengy considère qu'amortir de nouveaux actifs de gazéification jusqu'en 2070 générerait un risque significatif de coûts échoués, quand bien même l'utilisation du terminal resterait très importante dans les 15 ans à venir. Par conséquent, l'opérateur demande de réduire la durée maximum d'amortissement de 40 à 20 ans pour les actifs entrant en service après le 1^{er} janvier 2025 sur le terminal de Fos Cavaou.

Les actifs de Fos Tonkin ne sont pas concernés par cette demande, Elengy a demandé des modalités d'amortissement particulières dans le cadre de la procédure d'appel au marché lancée en 2019 pour pérenniser l'activité du terminal. L'ensemble des actifs de ce terminal sera entièrement amorti à l'horizon 2028, qui correspond à la fin des souscriptions à ce jour pour ce terminal.

⁴ Durée maximum d'amortissement des actifs du terminal de Montoir entrant en service après le 1^{er} janvier 2021.

5.1.4.2. Analyse préliminaire de la CRE

Au vu des incertitudes à moyen-long terme sur la place du gaz dans le mix énergétique français et compte tenu du programme d'investissement pour rénover le terminal de Fos Cavaou à partir de 2028, la CRE considère que l'approche proposée par Elengy correspond à celle d'un opérateur prudent et permet de réduire le risque de coûts échoués à long terme. La CRE note également que cette approche est cohérente avec la réduction des durées d'amortissements déjà décidée pour le terminal de Montoir dans sa décision tarifaire ATTM6, et pour les actifs de transport et de stockage dans ses décisions tarifaires ATRT8⁵ et ATS3⁶. L'application de cette mesure entraînerait une variation finale du TQD (terme de quantité déchargée) de 0,4 % par rapport à une situation de statu quo. La CRE est donc favorable au principe d'une limitation à 20 ans de la durée d'amortissement des actifs de Fos Cavaou.

Question 2 Etes-vous favorable à la limitation à 20 ans de la durée d'amortissement des actifs de Fos Cavaou mis en service à partir de 2025 ?

5.1.4.3. Modalités 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. Une prime est ainsi ajoutée au CMPC du transport de gaz, fixé à 4,1 % réel avant impôt par la délibération ATRT8, pour tenir compte des risques spécifiques de l'activité d'exploitation des terminaux méthaniers par rapport à une activité de réseau. Pour la période ATTM7, la CRE envisage de reconduire ce principe de rémunération bonifiée par rapport au transport de gaz.

Dans sa délibération ATRT8, la CRE a maintenu la rémunération des immobilisations en cours au coût de la dette nominale avant impôts, qui constitue une incitation efficace à la mise en service rapide des projets d'investissements des différents opérateurs. Pour la période tarifaire ATTM7, la CRE envisage de reconduire les modalités de rémunération des IEC au coût de la dette. Les autres paramètres concernant la rémunération de l'opérateur, comme le taux sans risque, seraient également identiques à ceux appliqués aux réseaux de transport.

Durant la période ATTM6, la prime s'ajoutant au CMPC du transport de gaz a été fixée à 150 points de base pour les actifs mis en service à partir de 1^{er} janvier 2021 de Montoir et à 200 points de base pour tous les autres actifs de Montoir, Fos Cavaou et Fos Tonkin. Dans sa décision ATTM6, la CRE avait associé cette prime au risque commercial accru, c'est-à-dire au risque de sous-recouvrement des capitaux investis à long terme, auquel Elengy faisait face par rapport à l'activité transport. Concernant le terminal de Montoir, la CRE avait considéré que la réduction de la durée d'amortissement réduisait le risque de coûts échoués, et que le niveau de la prime devait être ajusté en conséquence.

Elengy considère que les risques spécifiques aux terminaux méthaniers ont augmenté par rapport aux périodes précédentes. Elengy évoque notamment le risque de contraintes supplémentaires relatives aux émissions de méthane, le risque d'accident et de défaillance technique. Elengy considère également que son risque de coûts échoués augmente, compte tenu des perspectives d'évolution de la consommation de gaz en France à moyen terme. Elengy rappelle également que chaque terminal méthanier est une installation concentrée sur un site unique, que ses terminaux ne sont pas en situation de monopole et qu'ils dépendent d'un nombre limité de clients. Ainsi, 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 assurée.

Au vu des risques présentés, Elengy demande d'appliquer une prime de rémunération révisée :

- de 200 points de base à 250 points de base pour les actifs de Fos Cavaou mis en service à partir du 1^{er} janvier 2025 ;

⁵ Délibération n° 2024-22 de la CRE du 30 janvier 2024 portant décision sur le tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel de GRTgaz et Teréga (ATRT8)

⁶ Délibération n° 2024-21 de la CRE du 30 janvier 2024 portant décision sur le tarif d'utilisation des infrastructures de stockage souterrain de gaz naturel de Storengy, Teréga et Géométhane (ATS3)

- de 150 points de base à 250 points de base pour les actifs de Montoir mis en service à partir du 1^{er} janvier 2021.

Les autres actifs continueraient à être rémunérés au CMPC de l'ATRT8, augmenté d'une prime de 200 points de base.

Analyse de la CRE

La CRE ne partage pas l'analyse d'Elengy concernant l'augmentation des risques spécifiques aux terminaux méthaniers. A titre d'illustration, les mêmes contraintes réglementaires s'appliquent aux autres infrastructures gazières. Le risque d'accident ou de défaillance technique ne semble pas devoir augmenter, compte tenu des programmes de rénovation entrepris par Elengy. Les caractéristiques fondamentales des terminaux méthaniers (site unique, nombre limité de clients...) n'ont pas changé. Par ailleurs, l'arrêt des importations de gaz russe par gazoducs a considérablement renforcé le rôle des terminaux méthaniers dans l'approvisionnement européen : l'une des sources en concurrence avec le GNL pour l'approvisionnement de l'Europe a, de fait, presque disparu. Cette évolution contrebalance largement l'impact de l'augmentation du nombre de terminaux en Europe et de la baisse de la consommation sur le risque commercial d'Elengy.

La CRE considère ainsi que l'analyse développée dans sa décision tarifaire ATTM6 reste pertinente : la réduction de la durée d'amortissement à 20 ans au maximum conduit à une réduction du risque de coûts échoués supporté par Elengy. En effet, les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou sont entièrement souscrits, respectivement jusqu'en 2035 et en 2040. Une part plus importante de la valeur des actifs sera amortie sur la période couverte par les souscriptions de long terme actuelles.

La CRE considère donc que le niveau de la prime spécifique devrait être adapté pour prendre en compte cette réduction du risque.

Dans sa décision tarifaire ATTM6, la CRE avait décidé de plafonner la durée d'amortissement des actifs du terminal de Montoir à 20 ans, et elle avait réduit la prime de risque de 200 points de base à 150 points de base pour les nouveaux actifs mis en service à partir de janvier 2021 sur ce terminal afin de refléter la diminution du risque des coûts échoués.

En cohérence avec cette précédente décision liant durée d'amortissement et prime de rémunération, la CRE considère justifié de réduire la prime à 150 points de base pour les actifs du terminal de Fos Cavaou entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025. L'application de cette mesure entraînerait une variation finale du TQD (terme de quantité déchargée) de ce terminal de -0,2 % par rapport à une situation de statu quo. Cette prime de 150 points de base est prise en compte dans le calcul de la borne basse du revenu autorisé présentée en partie 6. La prime de 250 points de base demandée par Elengy est, elle, utilisée pour calculer la borne haute.

Enfin, le terminal de Fos Tonkin n'étant pas concerné par l'évolution des durées d'amortissement ni par des nouveaux investissements significatifs à venir, la CRE n'envisage pas de faire évoluer la prime de 200 points de base pour les actifs de ce terminal.

Question 3 Etes-vous favorable à l'adaptation de la prime spécifique pour les nouveaux investissements ? Avez-vous des remarques concernant les montants considérés pour cette dernière ?

5.1.4.4. Evolution de la BAR

La Base d'actifs régulés représente la somme des actifs corporels et incorporels immobilisés à l'actif de l'opérateur (évaluée au 1^{er} janvier de chaque année) :

- la BAR augmente lorsqu'un actif est mis en service ;
- la BAR diminue avec l'amortissement des actifs, ou si un actif est mis au rebut ou cédé.

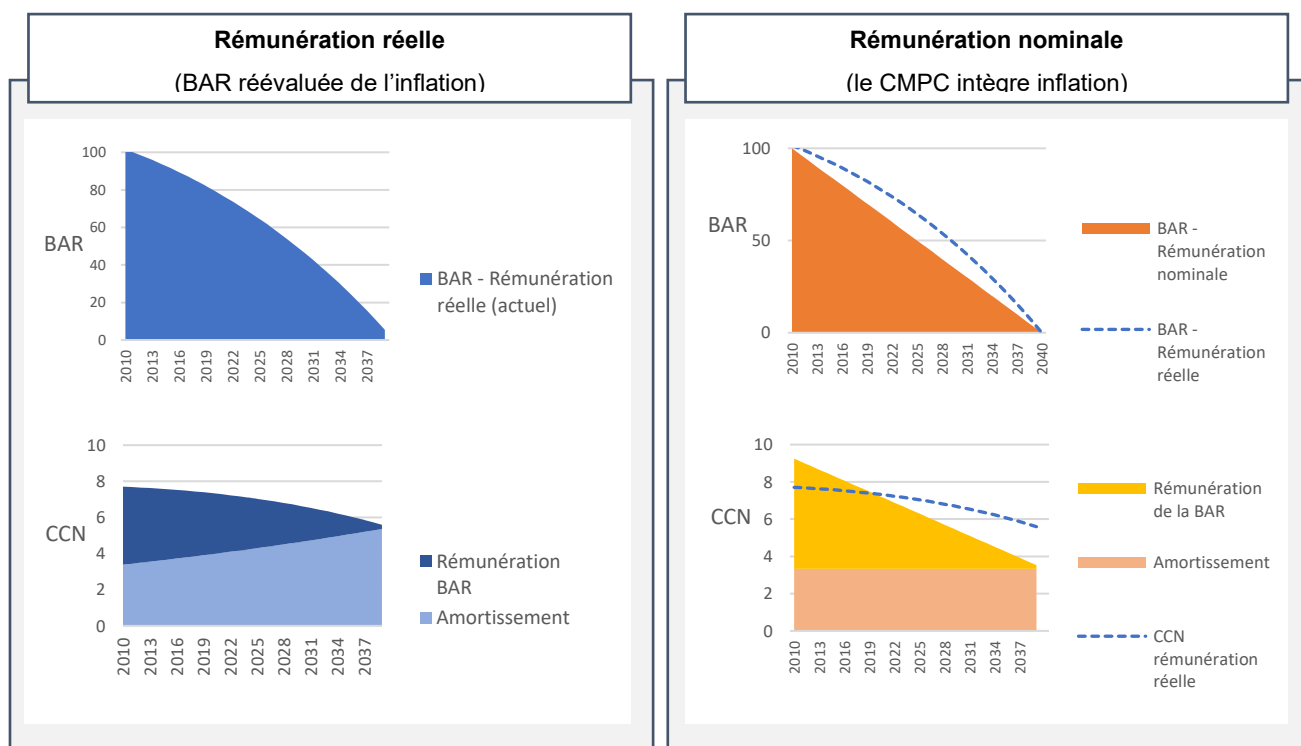
Dans le cadre du tarif ATTM6 et comme pour les tarifs précédents, les actifs intégrés à la BAR sont réévalués chaque année de l'inflation et un CMPC réel n'incluant pas l'inflation est appliqué.

Dans ses décisions tarifaires ATRD7⁷, ATRT8 et ATS3, la CRE a décidé que les actifs de distribution, de transport et de stockage de gaz entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2024 seraient comptabilisés à leur valeur nette comptable dans la BAR et seraient donc rémunérés à un taux nominal.

En effet, dans le cas d'une rémunération au CMPC réel, l'indexation de la BAR à l'inflation fait porter le coût de l'inflation actuelle sur les futurs utilisateurs des infrastructures puisque la chronique d'amortissement augmente progressivement en subissant l'inflation.

Dans le cas d'une rémunération nominale, l'effet de l'inflation est intégré dans le CMPC. Son impact sur les utilisateurs de l'infrastructure est immédiat. Cette méthode conduit à un amortissement pour un actif donné constant dans le temps. Le CMPC est plus élevé et la part des CCN liée à la rémunération est ainsi plus importante à court terme.

Les deux méthodes de rémunération sont économiquement équivalentes à long terme.

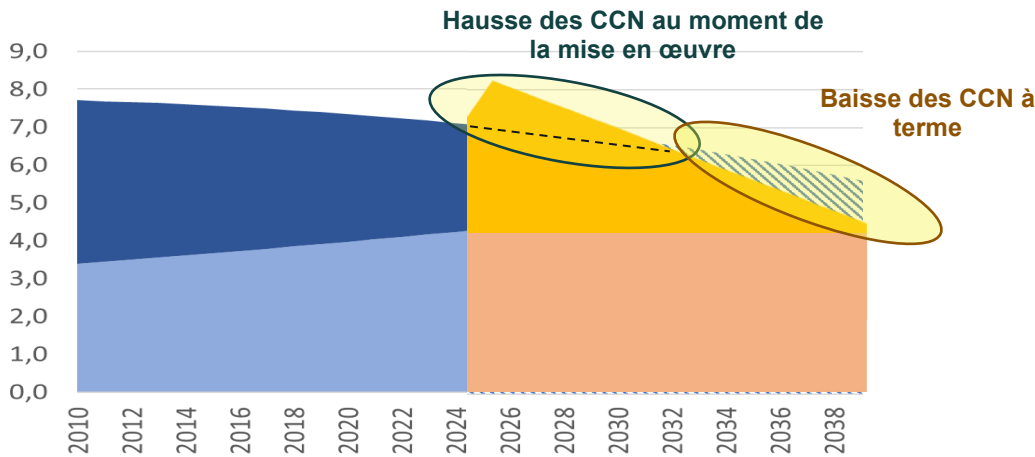


Cas théorique – passage à une rémunération nominale à partir de 2025

Analyse de la CRE

Cette méthode de rémunération de la BAR suppose un CMPC plus élevé que dans le cas d'une BAR indexée sur l'inflation. Elle entraîne une hausse temporaire des CCN au moment de sa mise en œuvre, mais ces dernières décroissent ensuite avec la réduction plus rapide du niveau de la BAR.

⁷ Délibération n°2024-40 de la CRE du 15 février 2024 portant décision sur le tarif péréqué d'utilisation des réseaux publics de distribution de gaz naturel de GRDF



Cas théorique – passage à une rémunération nominale à partir de 2025

De manière analogue aux autres infrastructures en gaz, la CRE estime qu'il s'agit d'une solution pertinente pour maîtriser les hausses potentielles du coût unitaire d'utilisation à long terme des terminaux méthaniers. La CRE envisage de mettre fin à l'indexation de la BAR sur l'inflation pour les actifs entrants en service à partir du 1^{er} janvier 2025. L'application de cette mesure entraînerait une variation finale du TQD (terme de quantité déchargée) respective de 1,3 % et de 0,7 % des terminaux de Montoir et Fos Cavaou par rapport à une situation de statu quo. L'impact sur le terme tarifaire pour le terminal de Fos Tonkin serait négligeable.

Question 4 Considérez-vous que mettre fin à l'indexation de la BAR pour prendre l'inflation en compte directement dans le taux de rémunération permet une meilleure maîtrise à long terme du coût d'utilisation des terminaux méthaniers ? Avez-vous des remarques sur la mise en œuvre de cette mesure pour les actifs entrant en service à partir du 1er janvier 2025 ?

5.1.5. Principe du CRCP

5.1.5.1. Rappel des principes généraux en vigueur durant l'ATTM6

Le tarif ATTM est défini par la CRE à partir d'hypothèses sur le niveau prévisionnel des charges et des recettes de souscriptions. Un mécanisme de régularisation a posteriori, le compte de régularisation des charges et produits, a été introduit afin de prendre en compte tout ou partie des écarts entre les charges et les produits réellement constatés, et les charges et les produits prévisionnels sur des postes prédéfinis (cf. partie 5.1.5). Le CRCP protège les opérateurs et leurs utilisateurs de la variation de certains postes de coûts ou de recettes. Le CRCP est également utilisé pour le versement des incitations financières résultant des mécanismes de régulation incitative ainsi que pour la prise en compte d'éventuelles plus-values de cession ou coûts échoués validés par la CRE.

Le solde du CRCP est calculé au 31 décembre de chaque année. Dans le cadre du tarif ATTM6 et pour chaque terminal, le solde du CRCP est apuré à mi-période en annuités constantes sur une durée de deux ans, dans la limite d'une évolution tarifaire associée à cet apurement de +/- 3 %. Afin d'assurer la neutralité financière du dispositif, un taux d'intérêt égal au taux sans risque pris en compte dans le calcul du CMPC s'applique au solde du CRCP. Enfin, la totalité du solde du CRCP constaté en fin de période tarifaire est prise en compte pour l'établissement du revenu autorisé des quatre années de la période suivante.

5.1.5.2. Mutualisation des CRCP

Dans sa demande tarifaire, Elengy a souhaité étudier une mutualisation des CRCP constitués à partir de 2025 et apurés à partir de 2027 pour les terminaux de Montoir de Bretagne et de Fos Cavaou.

Elengy ne souhaite pas remettre en question le principe d'un tarif spécifique à chaque terminal. Cependant, l'opérateur considère qu'une mutualisation d'une partie des risques des terminaux pourrait permettre d'éviter les évolutions significatives du CRCP, de limiter la variabilité des tarifs et de favoriser la convergence des tarifs de Montoir et de Fos Cavaou.

Lors des échanges avec les services de la CRE, Elengy a précisé qu'il lui semblait pertinent de ne mutualiser que le poste « revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités de regazéification et des services complémentaires proposés par les opérateurs ». En effet, les écarts de charges de capital étant liés aux spécificités techniques et opérationnelles de chaque terminal et les écarts de charges d'énergie étant liés quant à eux aux quantités réellement déchargées et regazéifiées sur le terminal, ces différences seraient moins aisément mutualisables.

Analyse de la CRE

Les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou étant complètement réservés sur la période ATTM7, les écarts entre les recettes prévisionnelles et les recettes réelles devraient être faibles (ne pouvant découler que de cargaisons spots pour une variation à la hausse, ou d'indisponibilités des terminaux pour une variation à la baisse).

La CRE note que la mutualisation de tels risques pourrait favoriser la stabilité tarifaire des deux terminaux. Les utilisateurs des terminaux de Montoir et de Fos Cavaou n'étant pas les mêmes, la CRE est toutefois attachée au principe d'un tarif spécifique par site pour prendre en compte les coûts et les spécificités propres à chacune de ces infrastructures.

Question 5 Etes-vous favorable au principe de mutualisation des postes « revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités de regazéification et des services complémentaires proposés par les opérateurs » des CRCP des terminaux de Montoir de Bretagne et de Fos Cavaou tel que proposé par Elengy ?

5.2. Calendrier tarifaire

Depuis le tarif ATTM4, entré en vigueur en 2013, le tarif d'utilisation des terminaux méthaniers évolue au 1^{er} avril de chaque mise à jour tarifaire intermédiaire qui a lieu tous les deux ans. La CRE envisage de maintenir l'évolution ATTM7 tous les deux ans, au 1^{er} avril.

La CRE envisage de faire évoluer le tarif ATTM7 selon les principes suivants :

- 1) les termes tarifaires variables (TQD, TQD spot et TQR, voir partie 7) de chaque terminal s'ajusteraient automatiquement au 1^{er} avril 2027, par l'application à l'ensemble des termes tarifaires en vigueur au 31 mars de l'année du pourcentage de variation suivant :

$$Z = IPC + k$$

Avec :

- IPC est, pour une mise à jour au 1^{er} avril de l'année N, le taux d'inflation hors tabac prévisionnel pour l'année N pris en compte dans le projet de loi de finances pour l'année N auquel est ajouté l'écart entre l'inflation réalisée des années N-1 et N-2 telle que calculée par l'INSEE (ou à défaut la meilleure prévision disponible, définie comme l'évolution de la valeur moyenne de l'indice des prix à la consommation hors tabac, tel que calculé par l'INSEE pour l'ensemble des ménages France entière (référéncé INSEE 1763852)) et le taux d'inflation hors tabac prévisionnel pour les années N-1 et N-2 pris en compte dans la délibération tarifaire de la CRE ;

- k est l'évolution de la grille tarifaire, exprimée en pourcentage, résultant de l'apurement du solde du compte de régularisation des charges et des produits (CCN, recettes de souscription, charges d'énergie, contributions des activités non régulées aux charges régulées, etc.) ; k est compris entre +3 % et -3 %.
- 2) la référence prévisionnelle utilisée pour le calcul du CRCP pour les deux années suivantes serait remise à jour pour les charges d'énergie et les quotas de CO₂ (mise à jour des références de prix et des montants non-corrélés aux quantités de GNL déchargées) ;
- 3) Le terme tarifaire TVE (voir partie 7) serait mis à jour pour refléter les prévisions de prix de l'énergie consommée par les terminaux en 2027 et 2028 ;
- 4) en outre, la CRE pourra prendre en compte, lors de l'évolution intermédiaire du tarif ATTM7, des évolutions de la structure tarifaire, liées notamment :
 - à des modifications de l'offre des opérateurs ;
 - aux évolutions de la régulation incitative de la qualité de service des opérateurs.

Proposition d'évolution d'Elengy

Dans sa demande tarifaire, Elengy demande de passer le plafond du paramètre d'apurement k de +/- 3 % à +/- 5 %, ce qui permettrait d'apurer plus rapidement le CRCP. Cet apurement plus rapide impliquerait un reliquat moins important en fin de période tarifaire, donc des variations tarifaires moindres au début de la période tarifaire suivante. Elengy considère que ce plafond de +/- 5 % pour une évolution tarifaire bisannuelle est comparable au plafond de +/- 3 % appliqués aux évolutions annuelles des tarifs de transport de gaz.

En outre, Elengy demande une évolution automatique du terme tarifaire à la quantité déchargée (TQD) au 1^{er} avril 2026 et au 1^{er} avril 2028 en fonction de l'inflation, ce qui permettrait de limiter le montant du CRCP.

Analyse de la CRE

La CRE considère que la mise à jour du poste « énergie et charge de CO₂ » à mi-période doit prendre en compte la proposition d'Elengy de création d'un Terme Variable Energie (voir partie 5.3.1.2.2), qui couvrirait les charges d'énergie corrélées aux quantités de GNL déchargées et qui neutraliserait une partie des écarts causés par la différence entre la consommation d'énergie prévue et la consommation finalement constatée. Ce terme tarifaire ne pourra néanmoins pas neutraliser tous les écarts liés au poste Energie. En particulier, il devrait rester nécessaire de mettre à jour les références de prix de l'énergie et les montants non corrélés aux quantités de GNL déchargées.

Concernant l'augmentation du plafond du paramètre k à +/- 5 %, la CRE considère que la mise à jour uniquement bisannuelle de l'ATTM pourrait justifier une évolution tarifaire plus importante que pour les autres infrastructures gazières. La CRE note cependant que cette augmentation du plafond du k, en permettant un apurement plus important du CRCP à mi-période, limiterait les possibilités de compensation naturelle du CRCP sur l'ensemble de la période tarifaire.

Concernant l'évolution automatique du TQD au 1^{er} avril 2026 et au 1^{er} avril 2028 en fonction de l'inflation, la CRE relève que ces évolutions tarifaires, quoique mécaniques, nécessiteraient une décision tarifaire de la CRE en janvier 2026 et en janvier 2028 pour être applicables. La CRE considère par ailleurs qu'une indexation à l'inflation n'est pas réellement pertinente pour minimiser les écarts imputés au CRCP. La CRE reconnaît néanmoins que la question d'une mise à jour annuelle de l'ATTM, comme pour les autres infrastructures gazières, peut se poser.

Question 6 Etes-vous favorable à la mise à jour à mi-période des références prévisionnelles utilisées pour calculer le CRCP pour les postes recettes de souscription, énergie et R&D ?

Question 7 Pour les sites de Fos Cavaou et Montoir-de-Bretagne, êtes-vous favorable à l'augmentation du plafond du k de +/- 3 % à +/- 5 % tel que proposée par Elengy ?

Question 8 Etes-vous favorable à une mise à jour seulement à mi-période de l'ATTM ou à une mise à jour annuelle ?

5.2.1. Apurement du CRCP du terminal de Fos Tonkin

Le terminal de Fos Tonkin a été mis en service en 1972 et est le plus ancien des trois terminaux méthaniers d'Elengy. La fin de l'activité régulée du terminal est envisagée pour 2028, et les souscriptions de capacité de ce terminal se terminent à cette date, sans visibilité à ce stade sur de nouvelles souscriptions possibles.

Elengy demande dans ce contexte de déplaçonner l'évolution tarifaire de mi-période actuellement limitée par le coefficient k, afin de limiter un éventuel CRCP résiduel en fin de période tarifaire, quand il n'y aura plus de souscripteur.

Analyse de la CRE

La CRE partage la nécessité de minimiser le reliquat de CRCP en fin de période ATTM7, afin de minimiser le risque de charges restant non couvertes après la fin des souscriptions en 2028. Par conséquent, la CRE estime pertinente la demande de déplaçonnement du k. La CRE envisage également de mettre à jour le tarif d'utilisation de Fos Tonkin au 1^{er} avril 2028 en plus de la mise à jour de mi-période, pour apurer le reliquat de CRCP durant la dernière année de la période tarifaire.

Question 9 Etes-vous favorable à la demande d'Elengy de déplaçonner le coefficient k concernant le terminal de Fos Tonkin pour minimiser le reliquat de CRCP en fin de période ? Dans le même objectif, êtes-vous favorable à une mise à jour tarifaire au 1^{er} avril 2028 pour le terminal de Fos Tonkin ?

5.3. Régulation incitative à la maîtrise des coûts

5.3.1. Régulation incitative des charges d'exploitation

5.3.1.1. Absence de couverture au CRCP de la majorité des charges d'exploitation

Le tarif ATTM6 prévoit que les charges nettes d'exploitation, à l'exception de certains postes prédéfinis difficiles à maîtriser pour les opérateurs, font l'objet d'une incitation à 100 %. La CRE fixe une trajectoire pour la période tarifaire, et tout écart par rapport à cette trajectoire reste à la charge ou au bénéfice de l'opérateur. Ce mécanisme encourage les opérateurs à optimiser les gains de productivité et à promouvoir les meilleures solutions pour le système.

Au vu du bilan positif des précédentes périodes tarifaires, (voir 6.1) la CRE envisage de reconduire ce principe pour le tarif ATTM7, tout en faisant évoluer les natures de certaines charges et recettes couvertes en tout ou partie au CRCP, présentées au paragraphe 5.1.5.2 de la présente consultation publique.

La CRE tiendra compte des gains de productivité réalisés durant la période ATTM6 par les opérateurs pour définir les trajectoires tarifaires pour le tarif ATTM7.

5.3.1.2. Couverture de certains postes au CRCP

Les tarifs des infrastructures régulées sont calculés à partir d'hypothèses sur les charges et les recettes qui permettent de définir des trajectoires d'évolution pour les différents postes.

Comme indiqué au paragraphe 5.1.5 de la présente consultation, le CRCP permet de prendre en compte les écarts entre les charges et les produits réellement constatés et les charges et les produits prévisionnels sur certains postes préalablement identifiés, peu prévisibles et peu maîtrisables par les opérateurs.

La CRE considère que l'intégration d'un poste au CRCP doit être appréhendée à l'aune des deux principes suivants :

- la prévisibilité : un poste prévisible est un poste pour lequel il est possible, pour l'opérateur et pour la CRE, de prévoir, avec une confiance raisonnable, le niveau des coûts supportés et des recettes perçues par l'opérateur sur une période tarifaire ;
- la maîtrise : un poste maîtrisable est un poste pour lequel l'opérateur est en mesure de contrôler le niveau de dépenses/recettes au cours d'une année, ou bien dispose d'un pouvoir de négociation ou d'influence quant à son niveau, si celui-ci découle d'une tierce partie.

Par ailleurs, la CRE considère que le traitement tarifaire ne peut se résumer à une alternative unique s'agissant de la couverture du poste, entre 100 % et 0 % au CRCP. Ainsi, pour certains postes partiellement maîtrisables et/ou prévisibles, la CRE considère qu'il est pertinent d'inciter partiellement les opérateurs.

La CRE envisage de reconduire, presque à l'identique, les modalités de couverture prévues dans le tarif ATTM6 pour les postes de charges et de produits inclus au périmètre CRCP suivants :

- les revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités de regazéification et des services complémentaires proposés par les opérateurs (pooling, option bandeau, espace contractuel de stockage, flexibilité d'émission à Fos-Cavaou), couverts à 75 % par le CRCP ;
- les revenus liés aux souscriptions supplémentaires au titre du service de rechargement de bateaux, couverts à 75 % par le CRCP ;
- les charges de capital supportées par les opérateurs, couvertes à 100 %, à l'exception de celles qui feront l'objet du mécanisme de régulation incitative des charges de capital « hors infrastructures » (cf. partie 5.3.2.2) ;
- les revenus liés au service d'accès au point d'échange GNL, couverts à 50 % ;
- le poste des coûts et recettes associés aux services non régulés, couvert à 100 % ;
- pour les charges d'exploitation, un poste couvrant l'écart entre l'inflation prévisionnelle prise en compte par la CRE lors des mises à jour des charges d'exploitation des opérateurs et l'inflation réellement constatée, couvert à 100 % au CRCP ;
- un poste concernant la trajectoire de R&D : le traitement particulier est détaillé au paragraphe 5.5 de la présente délibération ;
- un poste concernant la trajectoire de maintenance de Montoir sur l'ATTM7. Elengy devra présenter en fin de période tarifaire un bilan des programmes de maintenance effectivement réalisés ainsi que les dépenses associées, en les comparant avec le programme tel que présenté par Elengy dans son dossier tarifaire. Le cas échéant, les montants financiers associés à des maintenances qui n'auront pas été mises en œuvre viendront en diminution des charges nettes d'exploitation à couvrir par le tarif suivant ;
- un poste concernant la trajectoire de biopolymères de Fos Cavaou sur l'ATTM7. Elengy devra présenter en fin de période tarifaire un bilan de ce programme. Le cas échéant, les montants financiers associés à une non-réalisation du programme viendront en diminution des charges nettes d'exploitation à couvrir par le tarif suivant.

Enfin, la CRE avait retenu dans sa délibération tarifaire ATTM6 du 31 janvier 2023⁸ une couverture des charges d'énergie :

- à 90 % par le CRCP pour la fraction de l'écart entre le réalisé et la trajectoire prévisionnelle de référence des charges d'énergies inférieure ou égale, en valeur absolue, à 50 % de la trajectoire prévisionnelle ;
- à 100 % par le CRCP pour la fraction de l'écart entre le réalisé et la trajectoire prévisionnelle de référence des charges d'énergies, en valeur absolue, au-delà de 50 % de la trajectoire prévisionnelle.

La CRE envisage deux modifications de la couverture des charges d'énergie au CRCP, décrites dans les paragraphes suivants.

5.3.1.2.1. Intégration au CRCP des coûts de pompage d'eau à Montoir

Depuis 2012, le terminal de Montoir utilise de l'eau réchauffée de la centrale électrique au gaz de la SPEM pour limiter le prélèvement d'eau de la Loire. Afin de gagner en efficacité sur la regazéification et à l'occasion des travaux de rénovation du terminal, Elengy prévoit de remplacer les regazéificateurs à combustion submergée fonctionnant au gaz par des regazéificateurs à ruissellement d'eau (projet Ulysse). Le projet est décrit de manière détaillée au paragraphe 6.6.1.1. Ce changement augmentera les besoins en eau de la Loire, dépassant les capacités actuelles de pompage du terminal. Pour éviter la construction d'une nouvelle station de pompage, Elengy propose d'utiliser de l'eau pompée depuis la centrale SPEM dès 2027.

De ce fait, la SPEM devrait refacturer à Elengy une partie des coûts de pompage selon la tarification suivante :

- une part fixe couvrant les investissements de la SPEM ;
- une part variable comprenant la maintenance, la redevance eau de Loire et l'électricité nécessaire pour les pompes.

Elengy demande que la part variable soit couverte à 90 % par le CRCP, car la pomperie actuelle fait partie du périmètre des charges d'énergie couvertes à 90 % au CRCP. Sous réserve de l'analyse par la CRE de l'efficacité de ces coûts, la CRE est favorable à la couverture de la part variable au CRCP selon les mêmes modalités que les charges d'énergie. Enfin, si la mise en œuvre du projet prenait plus de temps que prévu initialement, les charges d'exploitation prévisionnelles non dépensées seraient reprises à 100 % au CRCP.

Question 10 Etes-vous favorable à l'intégration de la part variable des coûts de pomperie facturés par la centrale SPEM au CRCP du terminal de Montoir, telle que proposée par la CRE ?

5.3.1.2.2. Couverture différenciée au CRCP des effets prix et volume sur les charges d'énergie

La CRE considère nécessaire de maintenir une incitation sur les charges d'énergie des terminaux méthaniers. Elengy demande l'introduction d'un Terme Variable Energie (voir la partie 7.1.2) qui permettrait de couvrir la part des charges d'énergie corrélée avec la quantité de GNL déchargée. La création de ce terme tarifaire permettrait de neutraliser une partie significative (l'effet volume) des écarts aujourd'hui couverts par le CRCP.

⁸ [Délibération n° 2023-44 de la CRE du 31 janvier 2023 portant décision sur l'évolution des tarifs d'utilisation des terminaux méthaniers régulés de gaz naturel liquéfié au 1^{er} avril 2023](#)

La CRE considère que l'introduction du Terme Variable Energie implique de modifier la couverture au CRCP de la part des charges d'énergie corrélée avec la quantité de GNL déchargée. La CRE envisage de différencier le traitement des écarts induits par un effet « prix » ou par un effet « volume » selon le principe suivant :

- l'effet prix se définit comme la consommation d'énergie proportionnelle à la quantité de GNL déchargée prévue dans la trajectoire tarifaire multipliée par la différence de prix observée entre la prévision tarifaire et le prix effectivement payé, soit $a \times Q_{ref} \times (P_1 - P_{ref})$, avec Q_{ref} la quantité de GNL prévue, P_1 le prix de l'électricité dont s'est effectivement acquitté Elengy et P_{ref} la prévision tarifaire du prix de l'électricité ;
- l'effet volume se définit comme la différence entre la consommation d'énergie proportionnelle à la quantité déchargée observée et celle inscrite dans la trajectoire tarifaire, multipliée par le prix observé de l'électricité, soit $a \times (Q_1 - Q_{ref}) \times P_1$, avec Q_1 la quantité de GNL effectivement déchargée, Q_{ref} la quantité inscrite dans la trajectoire tarifaire et P_1 le prix dont s'est effectivement acquitté Elengy.

La CRE envisage d'appliquer le taux de couverture de 90 % uniquement à l'effet prix des charges d'énergie corrélées avec la quantité de GNL déchargée. La CRE envisage en revanche de ne pas couvrir au CRCP l'effet « volume » qui serait largement neutralisé par la création du Terme Variable Energie.

La CRE considère en revanche que la part des charges d'énergie non corrélée avec la quantité de GNL déchargée (comme les charges liées aux émissions de CO₂) devrait continuer à être couverte à 90 %, selon les modalités actuellement en vigueur.

Question 11 Etes-vous favorable au traitement différencié au CRCP des effets prix et volume sur les charges d'énergie, en cas d'introduction d'un terme variable énergie ?

5.3.2. Régulation incitative des investissements

5.3.2.1. Incitation à la maîtrise des coûts pour les investissements d'un budget supérieur à 10 M€

Dans les tarifs de réseaux électriques et gaziers en vigueur, y compris le tarif ATTM6, les projets d'importance font l'objet d'un audit permettant de fixer un budget cible, et un bonus ou malus est attribué à l'opérateur en fonction de l'écart entre le budget cible et les dépenses réellement constatées, avec une bande de neutralité de +/-5 % autour du budget cible.

Au vu du bilan positif du dispositif, la CRE envisage de reconduire ce principe pour la période ATTM7, en adaptant le seuil aux principaux projets d'Elengy.

En conséquence, la CRE envisage pour l'ATTM7 de fixer un budget cible pour les projets d'investissements dont la décision d'engagement des dépenses serait prise à compter de l'entrée en vigueur de l'ATTM7 dont le budget estimé serait supérieur ou égal à 10 M€, selon les modalités suivantes :

- la CRE fixerait un budget cible ;
- quelles que soient les dépenses d'investissement réalisées par l'opérateur, l'actif entrerait dans la BAR à sa valeur réelle lors de sa mise en service (diminuée des subventions éventuelles) ;
- si les dépenses d'investissement réalisées par l'opérateur pour ce projet se situent entre 95 % et 105 % du budget cible, aucune prime ni pénalité ne serait attribuée ;
- si les dépenses d'investissement réalisées sont inférieures à 95 % du budget cible, l'opérateur bénéficierait d'une prime égale à 20 % de l'écart entre 95 % du budget cible et les dépenses d'investissement réalisées ;

- si les dépenses d'investissement réalisées sont supérieures à 105 % du budget cible, l'opérateur supporterait une pénalité égale à 20 % de l'écart entre les dépenses d'investissement réalisées et 105 % du budget cible.

Ce mécanisme a été mis en œuvre à deux reprises dans le cadre de l'ATTM6, pour le projet de rénovation électrique et du système de contrôle commande du terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, et le projet de rénovation des supports et calorifuges des canalisations du terminal méthanier de Montoir de Bretagne.

Au vu des programmes de rénovation des terminaux de Montoir-de-Bretagne et de Fos Cavaou, il est amené à être à nouveau mis en œuvre lors de la période tarifaire ATTM7.

Question 12 Etes-vous favorable au mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts pour les investissements d'un budget supérieur à 10 M€ ?

5.3.2.2. Incitation à la maîtrise des coûts pour les investissements « hors infrastructures »

L'opérateur de terminaux méthaniers est incité à maîtriser ses charges de capital au même titre que ses charges d'exploitation sur un périmètre de charges dites « hors infrastructures » comprenant des actifs tels que l'immobilier, les véhicules et les systèmes d'information (SI). Ce cadre de régulation a été introduit dans le tarif ATRT6 pour les opérateurs de transport, puis dans le tarif ATTM6 pour les terminaux méthaniers.

En effet, ces postes de charges sont par nature susceptibles de donner lieu à des arbitrages entre investissements et charges d'exploitation. Ce mécanisme incite par conséquent les opérateurs à optimiser globalement l'ensemble des charges. Il consiste à définir, pour la période tarifaire, une trajectoire d'évolution des charges de capital estimées pour ce type d'investissements, qui seront alors exclues du périmètre du CRCP. Les gains ou les pertes réalisés sont donc conservés à 100 % par les opérateurs pendant la période tarifaire pour les charges d'exploitation comme pour ces investissements. En fin de période tarifaire, la valeur effective des immobilisations sera prise en compte dans la BAR ce qui permet, pour les périodes tarifaires suivantes, un partage des gains ou des surcoûts avec les utilisateurs.

La CRE envisage de reconduire ce mécanisme dans le tarif ATTM7. En cas de maintien, les charges de capital pour ces catégories d'actifs seraient calculées à partir des valeurs prévisionnelles qui seront définies dans la délibération tarifaire. Compte tenu de la spécificité de l'immobilier sur les sites de terminaux méthaniers et de l'impossibilité d'effectuer des arbitrages entre location et construction sur un site industriel, le périmètre incité serait limité aux véhicules et SI.

Ce dispositif prévoit qu'en fin de période tarifaire, la CRE mène une analyse des trajectoires de mise en service des investissements concernés afin de s'assurer que les gains éventuels réalisés au cours de la période tarifaire n'ont pas pour contrepartie des charges plus élevées pour les périodes tarifaires suivantes, du fait par exemple de retards de certains projets.

Le montant estimé des investissements soumis à cette régulation incitative est de 2 M€ par an en moyenne pour Elengy.

Question 13 Etes-vous favorable au mécanisme d'incitation à la maîtrise des coûts pour les investissements « hors infrastructures » ?

5.4. Régulation incitative de la qualité de service

Lors de la période tarifaire ATTM6, la CRE a décidé d'étendre le dispositif de régulation incitative de la qualité de service à l'opérateur des terminaux méthaniers, suivant des modalités similaires à celles appliquées aux autres opérateurs d'infrastructures, notamment les modalités de calcul et de fréquence de publication des indicateurs ainsi que les objectifs associés.

Les nouveaux indicateurs introduits dans le tarif ATTM6 n'étaient pas incités financièrement lors de la période tarifaire précédente.

Par ailleurs, les résultats de ces indicateurs sont présentés aux clients des terminaux dans le cadre des séances de Concertation GNL.

5.4.1. Indicateurs relatifs aux programmes de maintenance des terminaux méthaniers régulés

Afin, d'une part, de donner davantage de visibilité aux utilisateurs des terminaux méthaniers et, d'autre part, de réduire les indisponibilités des terminaux, en particulier celles qui auraient pu être évitées grâce à une meilleure coordination des maintenances avec celles du réseau de transport, le tarif ATTM6 a fixé cinq indicateurs relatifs aux programmes de maintenance :

- le taux de réduction annuel des capacités de déchargement souscrites calculé comme le ratio entre la capacité de déchargement ferme mise à disposition et la capacité de déchargement souscrite. Cet indicateur est calculé annuellement, pour chaque terminal ;
- le taux de réduction annuel des capacités de stockage calculé comme le ratio entre la capacité de stockage ferme mise à disposition et la capacité de stockage technique. Cet indicateur est calculé annuellement, pour chaque terminal ;
- le taux de réduction journalier des capacités de regazéification calculé comme le ratio entre la capacité de regazéification quotidienne disponible et la capacité technique de regazéification. Cet indicateur est calculé quotidiennement, pour chaque terminal ;
- un indicateur de respect des programmes annuels de maintenance des opérateurs de terminaux méthaniers, calculé selon la variation (en pourcentage) de la capacité mise à disposition entre le programme de maintenance prévisionnel publié et le programme de maintenance réalisé. Le suivi de cet indicateur est calculé annuellement, pour chaque terminal ;
- un indicateur de suivi de la mise à disposition d'informations en cas d'incidents techniques pouvant conduire à une restriction des capacités des utilisateurs des terminaux méthaniers, et notamment le délai d'information en nombre d'heures. Cet indicateur est renseigné annuellement, pour chaque terminal.

Concernant le taux de réduction annuel des capacités de déchargement souscrites, le niveau est resté inférieur à 10 % lors de la période ATTM6 sur les trois terminaux. Ce niveau de 10 % est atteint en 2023 sur les terminaux de Montoir de Bretagne et Fos Cavaou en raison de plusieurs périodes d'indisponibilité cette année.

Le taux de réduction annuel des capacités de stockage est resté inférieur à 1 % sur les terminaux de Fos Tonkin et Fos Cavaou, et inférieur à 6 % sur le terminal de Montoir de Bretagne pendant la période ATTM6.

Le taux de réduction journalier des capacités de regazéification est resté stable à des valeurs comprises entre 5 et 10 % pour les trois terminaux pendant la période tarifaire ATTM6. Seul le terminal de Montoir de Bretagne a connu un taux plus élevé en 2021, de 21,5 %. Cela s'explique par des problèmes techniques sur ce terminal, qui ont pu être résolus à partir de l'année 2022 au moment du pic d'activité du terminal.

L'indicateur de respect des programmes annuels de maintenance reste constamment au-dessus de la valeur de 97 % sur la période ATTM6 pour les trois terminaux.

L'indicateur de mise à disposition d'informations en cas d'incident technique a augmenté au cours de la période ATTM6, et a atteint 7 événements en 2023 pour les trois terminaux.

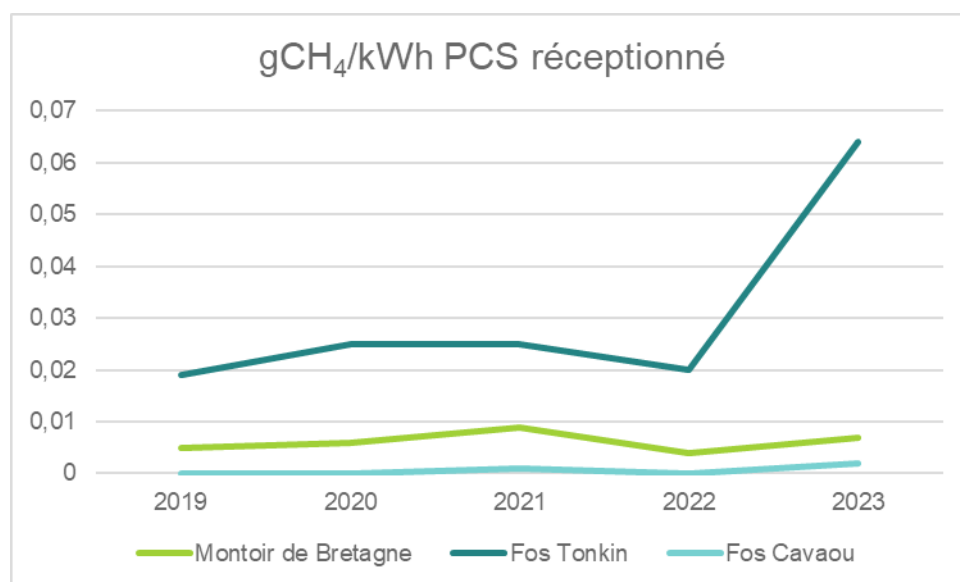
La CRE envisage de reconduire ces indicateurs avec les mêmes dispositions que la période ATTM6.

5.4.2. Indicateurs relatifs à l'environnement

La CRE a introduit dans le tarif ATRM6 les indicateurs suivants :

- les émissions mensuelles de gaz à effet de serre rapportées au volume de gaz émis sur le réseau ;
- les fuites de méthane (incluant les pertes diffuses, mises à l'évent et accidents/incidents) rapportées au volume de gaz déchargé.

Le graphique qui suit illustre l'indicateur mesurant les émissions mensuelles de méthane rapportées au volume de gaz déchargé. La hausse observée sur le terminal de Fos Tonkin correspond à une amélioration de la méthode d'évaluation. Les émissions de méthane de ce terminal sont donc structurellement plus élevées que celles des deux autres terminaux régulés.



La CRE envisage de reconduire ces indicateurs dans les mêmes dispositions que la période ATTM6.

De plus, la CRE envisage d'introduire un nouvel indicateur relatif aux fuites de méthane. Dans le cadre du règlement du Parlement européen concernant la réduction des émissions de méthane dans le secteur de l'énergie, Elengy va être amené à engager des actions pour réduire les fuites de méthane sur ses infrastructures pendant la période ATTM7. Cet indicateur préciserait le coût (CNE et CCN pour l'opérateur) de réduction des émissions de méthane en euros par tonne équivalent CO₂ évitée. Cet indicateur serait renseigné annuellement, pour chaque terminal.

Question 14 Etes-vous favorable au dispositif de régulation incitative de la qualité de service envisagé par la CRE pour le tarif ATTM7 concernant les programmes de maintenance des terminaux méthaniers régulés et les indicateurs relatifs à l'environnement ?

Question 15 Pensez-vous que certains indicateurs supplémentaires devraient être incités financièrement lors de la période ATTM7 ?

5.5. Régulation incitative de la R&D et de l'innovation

Dans un contexte d'évolution rapide du paysage énergétique, la CRE attache une importance particulière au développement des réseaux intelligents et à l'adaptation des infrastructures à la transition énergétique. Les gestionnaires d'infrastructures doivent disposer des ressources nécessaires pour mener à bien leurs projets de recherche et développement (R&D) et d'innovation, essentiels pour fournir un service efficace et de qualité aux utilisateurs et faire évoluer les outils d'exploitation de leurs réseaux. Les opérateurs d'infrastructures se doivent, en contrepartie, d'utiliser efficacement et de manière transparente ces ressources.

La CRE a introduit en période ATTM6 et propose de maintenir en période ATTM7 le dispositif existant dans les autres tarifs d'infrastructures gazières, sur le principe suivant :

- l'incitation à la maîtrise des charges liées à la R&D&I des opérateurs est maintenue, avec la possibilité de réviser cette trajectoire à mi-période tarifaire afin d'offrir plus de souplesse aux opérateurs dans l'adaptation de leur programme. En fin de période ATTM7, les opérateurs présenteront à la CRE un bilan financier de la R&D, et les montants non dépensés sur la période seront restitués aux utilisateurs des terminaux (via le CRCP), tandis que les dépassements de trajectoire resteront à la charge de l'opérateur ;
- la transparence et le contrôle de l'efficacité des dépenses associées à la R&D sont maintenus au travers de deux exercices :
 - la transmission annuelle à la CRE d'informations techniques et financières pour l'ensemble des projets en cours et terminés ;
 - la publication bisannuelle par les opérateurs d'un rapport à destination du public, dans la lignée du mécanisme actuellement en place. Les rapports devront être harmonisés entre les opérateurs, notamment grâce à des indicateurs standardisés, et enrichis d'éléments concrets concernant les bénéfices des projets pour les utilisateurs de réseau, ainsi que de retours d'expérience systématiques sur les démonstrateurs financés par le tarif.

Question 16 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 ATTM7 ?

6. Niveau tarifaire

6.1. Bilan de la période ATTM6

6.1.1. Montoir-de-Bretagne

Sur la période 2021-2023, les charges nettes d'exploitation (hors énergie, hors provisions pour démantèlement, y compris provisions pour risques) supportées sur le site de Montoir ont été légèrement supérieures aux charges d'exploitation prévues dans la trajectoire fixée par le tarif (+0,7 M€). Si l'on ne tient pas compte des provisions pour risques, les charges supportées par le site de Montoir sont inférieures à celles de la trajectoire tarifaire (-2,1 M€).

En M€ courants, y compris la partie siège	2021	2022	2023
Charges nettes d'exploitation prévues par le tarif ATTM6, rebasées de l'inflation (hors énergie)	38,2	39,9	41,7
Charges nettes d'exploitation réalisées (hors énergie)	41,5	41,4	37,6
<i>Dont provisions ou reprise de provisions pour risques</i>	3,1	2,3	-2,7
Ecarts	+3,2	+1,6	-4,1

Au cours de la période 2021-2023, l'écart cumulé entre la trajectoire du tarif ATTM6 rebasée de l'inflation réalisée, et la trajectoire réalisée s'élève à +0,7 M€, soit +0,6 % par rapport aux charges prévisionnelles. Les variations annuelles vis-à-vis de la trajectoire sont notamment dues à :

- des dépenses supplémentaires sur les « consommations externes » (+4,7 M€ sur la période), en lien avec l'augmentation des taux d'utilisation des terminaux (plus de consommables achetés pour traiter le gaz déchargé, plus de maintenance). Une partie est contrebalancée par effet miroir, par une refacturation de certaines prestations comme l'odorisation (-2,5 M€) ;
- de moindres dépenses sur les « impôts et taxes » (-1,9 M€), principalement portées par la baisse de la contribution économique territoriale (taxe CET) ;
- des dépenses supplémentaires sur les « charges de personnel » (+1,0 M€), notamment à cause de la création de l'Equipe Rénovation Terminal (ERT) pour porter le programme d'investissement de Montoir, et du renfort des équipes opérationnelles en lien avec l'augmentation de l'activité ;
- plus de « production immobilisée » (-2,2 M€), notamment à cause de la création de l'ERT, par effet miroir des charges de personnel, ainsi que de la création de la Direction Projet (DP), en charge de piloter les investissements ;
- des provisions pour risques (+2,8 M€) ;
- des moindres dépenses de siège, dues à une diminution de la taille du siège, à des baisses de dépenses informatiques. Les coûts de siège sont ventilés par des clés de répartition sur les sites.

Sur la période ATTM6, les charges de capital du site de Montoir ont été supérieures aux charges de capital prévues dans la trajectoire fixée par le tarif, lié à des investissements légèrement décalés dans le temps.

En M€ courants, y compris la partie siège	2021	2022	2023
Charges de capital prévues par le tarif ATTM6	37,2	34,1	34,4
Charges de capital réalisées	37,3	35,9	35,0
Ecarts	+0,1	+1,8	+0,6

Les charges de capital sont couvertes à 100 % au CRCP.

6.1.2. Fos Cavaou

Sur la période 2021-2023, les charges nettes d'exploitation (hors énergie, hors provisions pour démantèlement, y compris provisions pour risques) supportées sur le site de Fos Cavaou ont été nettement supérieures aux charges d'exploitation prévues dans la trajectoire fixée par le tarif (+6,5 M€). Si l'on ne tient pas compte des provisions pour risques, les charges supportées par le site de Fos Cavaou restent supérieures à celles de la trajectoire tarifaire (+3,7 M€).

En M€ courants, y compris la partie siège	2021	2022	2023
Charges nettes d'exploitation prévues par le tarif ATTM6, rebasées de l'inflation (hors énergie)	39,1	40,2	41,2
Charges nettes d'exploitation réalisées (hors énergie)	36,3	44,8	45,8
<i>Dont provisions ou reprise de provisions pour risques</i>	-0,2	3,1	0
Ecarts	-2,7	+4,7	+4,6

Au cours de la période 2021-2023, l'écart cumulé entre la trajectoire du tarif ATTM6, et la trajectoire réalisée s'élève à +6,5 M€, soit +5,4 % par rapport aux charges prévisionnelles. Les variations annuelles vis-à-vis de la trajectoire sont notamment dues à :

- l'opération de dégoulotage commencée en 2022, qui augmente la capacité du terminal de +17 %. En conséquence, les charges de fonctionnement ont augmenté ;
- des dépenses supplémentaires de « consommations externes » (+5,3 M€ sur la période), en lien avec le dégoulotage et l'augmentation des taux d'utilisation des terminaux (plus de consommables achetés pour traiter le gaz déchargé, plus de maintenance). Une partie de cette hausse est contrebalancée par effet miroir, par une refacturation de certaines prestations comme l'odorisation (-1,8 M€) et par des ventes supplémentaires de capacité dont une partie revient au CRCP ;
- des moindres dépenses d'« impôts et taxes » (-2,4 M€), principalement du fait de la baisse de la taxe CET ;
- davantage de « charges de personnel » (+3,6 M€), notamment à cause du renfort des équipes opérationnelles, en lien avec l'augmentation de l'activité et l'opération de dégoulotage ;
- des provisions pour risques (+2,8 M€) ;
- de moindres dépenses de siège, dues à une diminution de la taille du siège et à des baisses de dépenses informatiques. Les coûts de siège sont ventilés par des clés de répartition sur les sites.

Sur la période ATTM6, les charges de capital du site de Fos Cavaou ont été supérieures aux charges de capital prévues dans la trajectoire tarifaire en raison d'une augmentation des mises en service liées à des travaux de maintenance. Notamment, des travaux de reprise de soudure sur une ligne nécessaire aux opérations de déchargement, ainsi des travaux de modifications aux circuits du site pour permettre l'émission des évaporations lors des arrêts techniques ont été conduits.

En M€ courants, y compris la partie siège	2021	2022	2023
Charges de capital prévues par le tarif ATTM6	82,8	82,2	82,1
Charges de capital réalisées	82,7	86,0	88,1
Ecarts	-0,1	+3,8	+6,0

Les charges de capital sont couvertes à 100 % au CRCP.

6.1.3. Fos Tonkin

Sur la période 2021-2023, les charges nettes d'exploitation (hors énergie, hors provisions pour démantèlement, y compris provisions pour risques) supportées sur le site de Fos Tonkin ont été légèrement inférieures aux charges d'exploitation prévues dans la trajectoire fixée par le tarif (-0,9 M€). Si l'on ne tient pas compte des provisions pour risques et des recettes ou dépenses exceptionnelles, les charges supportées par le site de Fos Tonkin restent inférieures à celles de la trajectoire tarifaire (- 1,2 M€).

En M€ courants, y compris la partie siège	2021	2022	2023
Charges nettes d'exploitation prévues par le tarif ATTM6, rebasées de l'inflation (hors énergie)	12,8	13,8	14,1
Charges nettes d'exploitation réalisées (hors énergie)	13,3	13,1	13,3
<i>Dont provisions ou reprise de provisions pour risques</i>	1,2	1,1	0
<i>Ecart</i>	+0,6	-0,7	-0,8

Au cours de la période 2021-2023, l'écart cumulé entre la trajectoire du tarif ATTM6, et la trajectoire réalisée s'élève à -0,9 M€, soit -2,2 % par rapport aux charges prévisionnelles. Les variations annuelles vis-à-vis de la trajectoire tarifaire sont notamment dues à :

- une augmentation sur le poste « recettes extratarifaires », causée principalement par des prestations effectuées auprès d'Air Liquide, qui n'étaient pas prévues dans la trajectoire initiale (-2,0 M€) ;
- une augmentation des dépenses sur le poste « maintenance » (+2,0 M€) ;
- une baisse des dépenses sur le poste « charges de personnel » (-1,8 M€) ;
- une baisse des dépenses sur le poste « impôts et taxes » (-0,9 M€), principalement porté par la taxe CET ;
- des provisions pour risques (+2,4 M€) ;
- de moindres dépenses de siège, dues à une diminution de la taille du siège et des baisses de dépenses informatiques. Les coûts de siège sont ventilés par des clés de répartition sur les sites.

Sur la période ATTM6, les charges de capital du site de Fos Tonkin ont été légèrement supérieures aux charges de capital prévues dans la trajectoire fixée par le tarif. Cela est lié à des sous-estimations de certains projets.

En M€ courants, y compris la partie siège	2021	2022	2023
Charges de capital prévues par le tarif ATTM6	1,9	3,1	3,5
Charges de capital réalisées	1,2	3,3	5,2
<i>Ecart</i>	-0,7	+0,2	+1,7

Les charges de capital sont couvertes à 100 % au CRCP.

6.2. Demande tarifaire et principaux enjeux

Elengy considère que sa demande vise à répondre à plusieurs enjeux, en particulier :

- opérer des infrastructures industrielles cruciales à la sécurité d’approvisionnement en respectant des standards techniques élevés et en inscrivant l’activité dans des exigences accrues de performance environnementale ;
- ajuster durablement les moyens nécessaires à l’exploitation à un taux d’utilisation élevé des terminaux méthaniers dans les prochaines années, après la période de crise ;
- conserver des infrastructures fiables et adaptables pour garantir la valeur assurantielle des terminaux quel que soit le niveau d’utilisation envisagé à court ou moyen terme ;
- gérer la volatilité des réceptions de GNL en reflétant la variabilité des charges d’énergie dans la structure tarifaire ;
- limiter les risques de coûts échoués à l’horizon 2050 pour les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou ;
- préparer l’avenir du site de Fos Tonkin.

6.3. Répartition des charges indirectes

L’activité d’Elengy se répartit sur trois terminaux méthaniers (Montoir, Fos Cavaou et Fos Tonkin), et au sein de chacun de ces terminaux entre différentes activités régulées (déchargement, rechargement) ou non régulées (cf. partie 3).

Ainsi, certains coûts partagés, soit par les différents terminaux, soit par les différentes activités, font l’objet de clés de répartition, afin de faire porter à chaque site et à chaque activité les coûts qui lui sont affectables.

6.3.1. Répartition des charges indirectes régulées entre terminaux méthaniers

Les charges affectables à l’activité régulée de chaque terminal se composent, d’une part, de charges directes, correspondant à des coûts supportés directement par le site en question, et d’autre part, à une part des charges d’exploitation indirectes : loyer du siège, prestations informatiques, frais généraux (études, prestations tertiaires, communication, intérim, crèche, etc.), charges du personnel du siège et dépenses de recherche et développement.

La méthode d’affectation des charges d’exploitation du siège est fondée sur une répartition au prorata de la capacité technique maximale de chaque terminal méthanier :

	ATTM6	ATTM7
Montoir-de-Bretagne	123 TWh 51 %	123 TWh 48 %
Fos Tonkin	18 TWh 7 %	18 TWh 7 %
Fos Cavaou	100 TWh 41 %	117 TWh 45 %

Concernant la méthode d'affectation des charges de capital du siège, elle est fondée sur une répartition de la valeur de la BAR au 1^{er} janvier 2024 :

	ATTM6	ATTM7
Montoir-de-Bretagne	237,8 M€ 26,1 %	247,1 M€ 26,5 %
Fos Tonkin	12,4 M€ 1,4 %	19,7 M€ 2,1 %
Fos Cavaou	660,8 M€ 72,5 %	665,2 M€ 71,4 %

6.3.2. Répartition des charges entre activités régulée et non régulée

Certains actifs de chaque terminal méthanier, comme l'appontement, les bras de déchargement, sont utilisés à la fois par les activités régulées et les activités non régulées. Il en est de même pour certains postes de charges d'exploitation, comme les frais de personnel ou certains consommables.

La totalité des coûts bruts est portée par l'activité régulée de chaque terminal. Lorsque ces actifs et charges d'exploitation sont également utilisés pour les activités non régulées, les utilisateurs acquittent une contribution unitaire auprès de la filiale dédiée aux activités non régulées (EHE), qui la reverse ensuite à l'activité régulée.

Cette contribution unitaire est calculée, pour chaque terminal, à partir de trois composantes :

- une quote-part des charges de capital normatives utilisées par l'activité non régulée ;
- une quote-part des charges d'exploitation directes contribuant à l'activité non régulée ;
- une quote-part des charges d'exploitation indirectes (cf. paragraphe précédent) contribuant à l'activité non régulée.

Ces quotes-parts sont calculées à partir de clés de répartition appliquées aux actifs (part de l'appontement utilisée par exemple) et aux charges d'exploitation (nombre de jours/hommes par exemple) concernées par l'activité non régulée en question.

La CRE considère, à ce stade, que les clés d'affectation utilisées pour le tarif ATTM6 sont adaptées et permettent une répartition à due proportion des charges résultant de l'utilisation mutualisée d'actifs et des charges d'exploitation actuellement couvertes par les tarifs régulés.

6.4. Charges d'exploitation

6.4.1. Demande d'Elengy

Les charges nettes d'exploitation prévisionnelles, présentées par Elengy dans sa demande pour chaque terminal méthanier pour la période ATTM7 2025-2028, après affectation des charges communes du siège, sont les suivantes :

En M€ courants	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028
Montoir-de-Bretagne	53,0	57,7	59,5	60,8	65,2
<i>dont charges d'énergie</i>	13,9	7,8	8,6	8,9	9,3
<i>dont provisions pour démantèlement</i>	1,5	1,4	1,5	1,5	1,5
Fos Tonkin	16,3	17,4	17,8	18,1	18,1
<i>dont charges d'énergie</i>	3,0	1,6	1,8	1,7	1,7
<i>dont provisions pour démantèlement</i>	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Fos Cavaou	56,6	61,4	63,2	64,1	64,1
<i>dont charges d'énergie</i>	8,9	6,2	6,9	6,7	6,6
<i>dont provisions pour démantèlement</i>	1,9	1,8	1,9	1,9	1,9

Pour Montoir, la demande d'Elengy conduirait en 2025 à une hausse des charges nettes d'exploitation (hors énergie) de +10,8 M€, soit +27,7 % par rapport au réalisé 2023. Sur la période 2025-2028, les charges nettes d'exploitation (hors énergie) augmentent ensuite de +3,8 % en moyenne par an.

Pour Fos Tonkin, la demande d'Elengy conduirait en 2025 à une hausse des charges nettes d'exploitation (hors énergie) de +2,5 M€, soit +18,8 % par rapport au réalisé 2023. Sur la période 2025-2028, les charges nettes d'exploitation (hors énergie) augmentent ensuite de +1,3 % en moyenne par an.

Pour Fos Cavaou, la demande d'Elengy conduirait en 2025 à une hausse des charges nettes d'exploitation (hors énergie) de +7,5 M€, soit +15,7 % par rapport au réalisé 2023. Sur la période 2025-2028, les charges nettes d'exploitation (hors énergie) augmentent ensuite de +1,4 % en moyenne par an.

Les principaux postes présentant une hausse entre 2023 et 2025 dans la demande d'Elengy sont les suivants :

- la maintenance générale des terminaux pour tenir compte de la forte activité à venir, du rattrapage des actions de maintenance non effectuées pendant les années de forte activité passées, et du vieillissement de certains sites (Montoir, Fos Tonkin) ;
- la maintenance spécifique à la mise en conformité avec la réglementation méthane ;

- une hausse conséquente des charges de personnel, liées notamment aux taux d'utilisation durablement hauts (75 %), à des programmes d'investissements importants, ainsi qu'à la mise en conformité avec la réglementation méthane ;
- les achats non stockés (pour odoriser le gaz notamment), en lien avec une continuation de l'activité soutenue sur l'ensemble de sites ;
- les prestations informatiques, en lien avec la mise en place d'outils d'aide à la performance (jumeaux numériques, *work it easy...*) ;
- les impôts et taxes.

Les analyses préliminaires de la CRE sur ces postes figurent au paragraphe 6.4.4.

Charges d'énergie

Elengy prévoit une baisse des charges d'électricité et de CO₂, en raison :

- d'une diminution des quantités d'électricité consommées sur les terminaux de Fos Cavaou et de Fos Tonkin ;
- d'une diminution du prix de l'électricité consommée par rapport à l'année 2023, liée notamment à la sortie de la crise des prix ;
- d'une diminution des charges de CO₂ en raison d'une baisse de la quantité de gaz utilisée dans les regazéifieurs à Montoir.

En M€ courants	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028
Montoir-de-Bretagne	13,9	7,8	8,6	8,9	9,3
<i>charges d'électricité</i>	9,6	6,3	7,1	6,9	6,7
<i>charges de CO₂</i>	4,4	1,4	1,5	2,0	2,6
Fos Tonkin (électricité)	3,0	1,6	1,8	1,7	1,7
Fos Cavaou (électricité)	8,9	6,2	6,9	6,7	6,6

Provisions pour démantèlement

Dans son dossier tarifaire, Elengy met à jour les paramètres de calcul des dotations aux provisions pour démantèlement pour Montoir et Fos Cavaou, en prenant en compte les paramètres utilisés dans la délibération ATRT8, soit un taux d'inflation de 1,3 % et un taux sans risque nominal de 1,8 %.

Dans le cas de Fos Tonkin, les provisions pour démantèlement ont été intégralement constituées à fin 2020 : la demande d'Elengy ne prévoit pas de dotation pour la période ATTM7.

En M€ courants	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028
Montoir-de-Bretagne	1,5	1,4	1,5	1,5	1,5
Fos Tonkin	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Fos Cavaou	1,9	1,8	1,9	1,9	1,9

6.4.2. Enjeux sur les charges d'exploitation identifiés par la CRE

Compétitivité des terminaux méthaniers

A la différence des réseaux de transport, les terminaux méthaniers européens ne constituent pas des monopoles naturels mais sont en concurrence. Au cours de la dernière décennie, la mise en service de plusieurs grands terminaux en Europe a renforcé la compétition face aux autres terminaux européens et aux sources d'approvisionnement terrestres.

Les terminaux méthaniers régulés français doivent ainsi avoir un objectif constant de maîtrise et d'optimisation des coûts afin de rester compétitifs.

Maintenir la disponibilité et le niveau de sécurité des terminaux méthaniers

Garantir la sécurité des personnes et des biens est un enjeu majeur.

Le tarif ATTM7 doit permettre aux terminaux méthaniers d'Elengy de répondre à des sollicitations importantes, avec un taux d'utilisation anticipé de 75 %. Le tarif doit donner les moyens à Elengy de maintenir un niveau de sécurité élevé sur ses infrastructures, qu'il s'agisse par exemple de cybersécurité ou de la prise en compte du vieillissement des infrastructures physiques. Il doit lui permettre également de mettre en œuvre les investissements qui concourent à cet objectif.

Accroître la performance environnementale des terminaux et se mettre en conformité avec les exigences du règlement européen sur les émissions de méthane

Le règlement européen 2024/1787 concernant la réduction des émissions de méthane dans le secteur de l'énergie comporte un ensemble de mesures applicables dès son entrée en vigueur. Ce règlement a été publié le 15 juillet 2024 au journal officiel de l'Union européenne.

Favoriser l'innovation pour l'activité d'opérateur de terminal méthanier

L'innovation et les possibilités nouvelles offertes par la révolution numérique sont un levier pour optimiser les coûts associés aux transformations imposées par la transition énergétique. Les opérateurs de terminaux méthaniers doivent favoriser le recours à ces solutions innovantes si elles permettent de réduire les coûts totaux pour la collectivité et/ou les risques de surinvestissements voire de coûts échoués.

La CRE souhaite s'assurer que les opérateurs de terminaux méthaniers disposent des ressources nécessaires pour mener à bien ces projets d'innovation, essentiels pour fournir un service efficace et de qualité aux utilisateurs et notamment faire évoluer leurs outils d'exploitation. Les opérateurs se doivent, en contrepartie, d'utiliser efficacement et de manière transparente ces ressources, notamment en les affectant sur des programmes directement dédiés à leur activité.

Permettre la bonne gestion des programmes d'investissements

Dès à présent, et en particulier pendant l'ATTM7, Elengy veut mettre un œuvre un important programme d'investissement pour continuer de mener à bien ses missions. La CRE note qu'Elengy souhaite se munir des outils et des leviers nécessaires à la bonne conduite de projets industriels de cette envergure.

Question 17 Partagez-vous les enjeux identifiés par la CRE concernant les charges d'exploitation des terminaux méthaniers ?

6.4.3. Méthodologie d'analyse des CNE

La régulation incitative des charges nettes d'exploitation a pour objectif, en laissant aux opérateurs 100 % des écarts entre les charges réalisées et la trajectoire tarifaire, de les inciter à améliorer leur efficacité sur la période tarifaire. Le niveau d'efficacité révélé lors de la période tarifaire ATTM6 doit être pris en compte pour établir le tarif ATTM7, de façon à ce que les utilisateurs des terminaux méthaniers bénéficient de ces gains de productivité dans la durée.

Pour ces raisons, la CRE a demandé à Elengy de présenter sa demande tarifaire au regard des réalisés 2023, en justifiant tout écart significatif par rapport à celui-ci.

La CRE a mandaté le cabinet Orcom H3P pour effectuer un audit des charges d'exploitation hors énergie et provisions pour démantèlement des terminaux méthaniers. Les travaux se sont déroulés entre avril et juillet 2024. Les conclusions préliminaires du rapport d'audit ont en particulier donné lieu à un échange contradictoire avec Elengy dans le courant du mois de juillet 2024.

Cet audit permet à la CRE de disposer d'une bonne compréhension des charges et produits d'exploitation des terminaux méthaniers constatés lors de la période ATTM6 et des charges d'exploitation prévisionnelles présentées par Elengy pour la période tarifaire à venir (2025-2028). Les résultats de cet audit ont pour objectifs :

- d'apporter une expertise sur la pertinence et la justification de la trajectoire des charges d'exploitation des terminaux méthaniers pour la prochaine période tarifaire ;
- de porter une appréciation sur le niveau des charges réelles (2023) et prévisionnelles (2025-2028) ;
- de formuler des recommandations sur le niveau efficient des charges d'exploitation à prendre en compte pour le tarif ATTM7.

La CRE a par ailleurs analysé certains postes spécifiques, comme les charges d'énergie, en lien avec la création d'un terme tarifaire associé (voir partie 7.1.2).

6.4.4. Synthèse des résultats de l'audit externe sur les CNE hors énergie et provisions pour démantèlement

6.4.4.1. Résultats de l'audit externe

A l'issue de ses travaux, l'auditeur recommande les trajectoires suivantes pour les charges d'exploitation hors énergie et provisions pour démantèlement des terminaux méthaniers.

Montoir-de-Bretagne M€	2025	2026	2027	2028
Trajectoire demandée par Elengy	48,5	49,4	50,4	54,4
Trajectoire avec ajustements proposés par l'auditeur	44,4	44,8	47,0	49,3

Fos Tonkin M€	2025	2026	2027	2028
Trajectoire demandée par Elengy	15,8	16,0	16,4	16,4
Trajectoire avec ajustements proposés par l'auditeur	14,5	14,5	14,6	14,8

Fos Cavaou M€	2025	2026	2027	2028
Trajectoire demandée par Elengy	53,4	54,4	55,5	55,7
Trajectoire avec ajustements proposés par l'auditeur	50,3	50,9	51,7	52,1

Les principaux ajustements préconisés par l'auditeur portent sur les charges de personnel, les consommations externes, les impôts et taxes et la recherche et développement.

Charges de personnel

La demande d'Elengy s'inscrit dans un contexte de stabilisation des taux d'utilisation des terminaux à des niveaux élevés (75 % de taux prévisionnel), de programmes d'investissements majeurs, en particulier à Montoir (voir partie 4.5.1), et de nouvelles réglementations et besoins (ex : réglementation méthane). Sur la période 2021-2023, Elengy a déjà procédé à une augmentation des effectifs au-delà du niveau anticipé (~+10 %) pour faire face aux taux d'utilisation exceptionnellement élevé pendant la crise et préparer le programme d'investissements important à venir.

Par rapport à l'année 2023, l'opérateur envisage des effectifs supplémentaires sur l'ensemble de la période 2024-2028. L'opérateur a déjà commencé ces recrutements en 2024 (hors ATTM7).

L'auditeur a évalué cette demande en considérant que :

- le contexte global de l'ATTM7 a des similarités fortes avec celui de l'année 2023, notamment pour le niveau d'activité. Il considère donc que les effectifs opérationnels à fin 2023, devraient suffire à maintenir le même niveau d'activité ;
- le niveau de ressources internes nécessaire pour gérer les programmes d'investissements d'Elengy doit être questionné au regard de la durée de ces programmes ;
- le besoin d'effectifs pour la mise en conformité des sites avec la réglementation méthane est surévalué. En effet, le consultant considère qu'Elengy surestime le nombre de fuites dans la durée, et *de facto* le nombre de personnes pour les réparer, pour les années 2026-2028.

En conséquence, l'auditeur préconise de modérer la demande d'Elengy. Cela représente -17,5 M€ (- 6,7 %) d'ajustements cumulés sur les 4 années de la période ATTM7.

Consommations externes

Les consommations externes regroupent les postes de consommables, les loyers et redevances, la maintenance, les prestations informatiques et les autres consommations et services externes (frais généraux, assurances, prestations tertiaires, etc.). L'auditeur préconise -9,8 M€ d'ajustements cumulés sur les 4 années de la période ATTM7 sur ce poste, soit -4,6 % par rapport à la demande d'Elengy.

Cet ajustement provient principalement des coûts de maintenance, que le consultant considère trop élevés. En effet, en exploitant la corrélation entre niveau d'activité et coûts de maintenance, il a pu évaluer les coûts de maintenance d'Elengy pour la période ATTM7. Il préconise ainsi un ajustement de -1,9 M€ au global sur les coûts de maintenance généraux, sur une demande de 59,9 M€ (-3,2 %). Le consultant a également considéré que les coûts spécifiques de la mise en conformité avec la réglementation méthane (détection et réparation de fuites de méthane) étaient surévalués par Elengy. En particulier, il pense que l'opérateur surestime le nombre de fuites à réparer à partir de 2026, après une première année de détection et de réparation des fuites au nouveau seuil prescrit par le règlement. Il propose en conséquence un ajustement de -3,1 M€, pour une demande de 9,7 M€ (-32,0 %).

Recherche et développement et innovation

Pour ce poste, l'auditeur a principalement regardé le lien entre les sujets de recherche et développement et les activités régulées. Ainsi, l'auditeur n'a pas retenu les demandes éloignées du périmètre de l'activité régulée, et ayant trait aux nouveaux vecteurs de décarbonation (hydrogène, dioxyde de carbone, ammoniac). En conséquence, il préconise un ajustement de -3,3 M€, pour une demande de 6,1 M€ (-54 %).

Activités non régulées

L'ajustement lié au poste « activités non régulées » est pour l'instant nul. Toutefois, l'Union européenne a décidé, par un règlement publié le 24 juin 2024 (N°2024/1745)⁹, d'interdire le transbordement de GNL russe dans les ports européens, notamment sur le terminal de Montoir. L'impact tarifaire de cette décision est en cours d'analyse et pourrait être au maximum de 21 M€ sur la période du tarif ATTM7.

6.4.4.2. Synthèse de l'analyse préliminaire

Le finalement retenu par la CRE sera fonction des résultats des analyses en cours sur les ajustements recommandés par l'auditeur, ainsi que sur d'autres ajustements envisagés par la CRE le cas échéant.

La CRE considère à ce stade que la demande d'Elengy est surévaluée. Le niveau des charges nettes d'exploitation hors énergie et provisions pour démantèlement pourrait être compris entre une « borne haute » correspondant à la demande d'Elengy, et une « borne basse » établie sur la base de l'ensemble des conclusions de l'audit externe.

6.4.4.3. Montoir-de-Bretagne

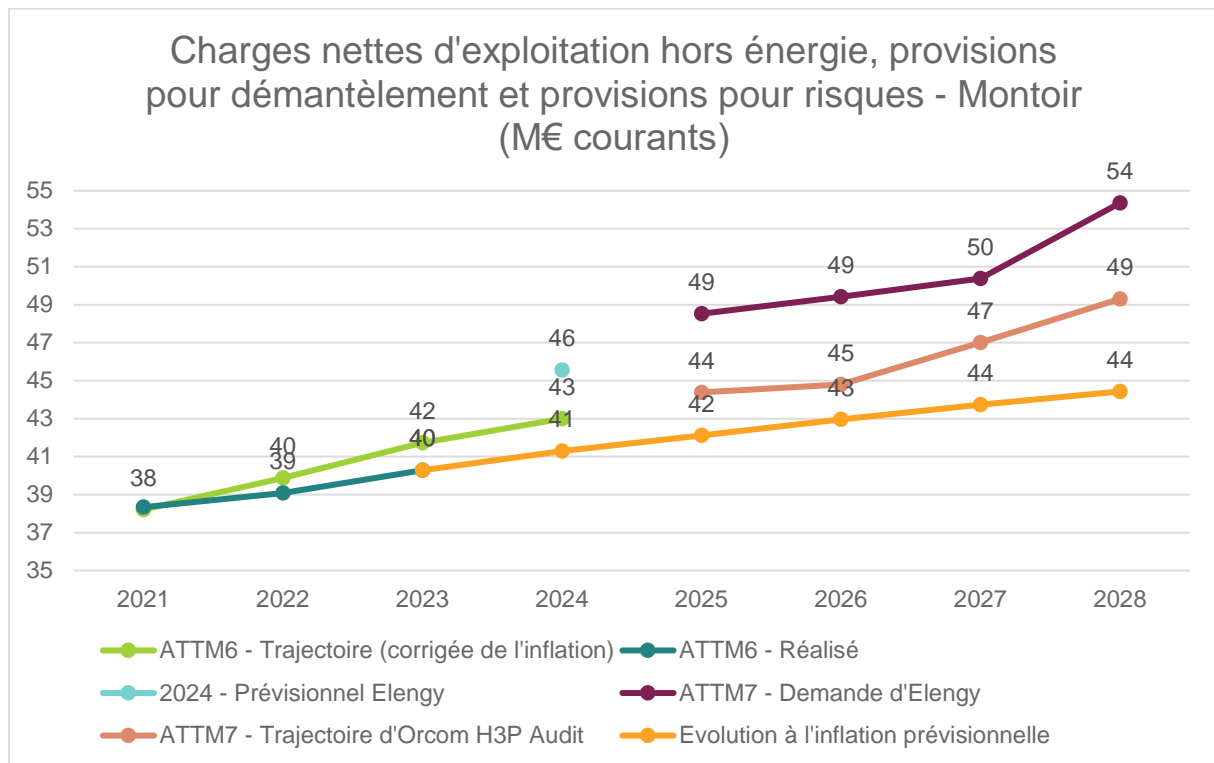
Pour Montoir-de-Bretagne, la borne basse varie entre 44,4 M€ en 2025 et 49,3 M€ en 2028, soit 46,4 M€/an en moyenne sur la période, et la borne haute varie entre 48,5 M€ en 2025 et 54,4 M€ en 2028, soit 50,7 M€/an en moyenne sur la période.

Ces niveaux moyens sont nettement supérieurs à celui constaté en 2023 qui s'élevait à 40,3 M€ (hors provisions pour risques) :

- borne haute : évolution 2023-2025 de +20,5 % et un TCAM 2025-2028 de +3,9 %/an ;
- borne basse : évolution 2023-2025 de +10,2 % et un TCAM 2025-2028 de +3,6 %/an.

Les trajectoires possibles de niveaux de charges nettes d'exploitation présentées ci-dessous sont retraitées des provisions pour risques (ou reprise de provisions) qui sont des dépenses ou des recettes exceptionnelles.

⁹ Règlement (UE) [2024/1745](#) du Conseil du 24 juin 2024 modifiant le règlement (UE) n°833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine



Question 18 Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Montoir-de-Bretagne ?

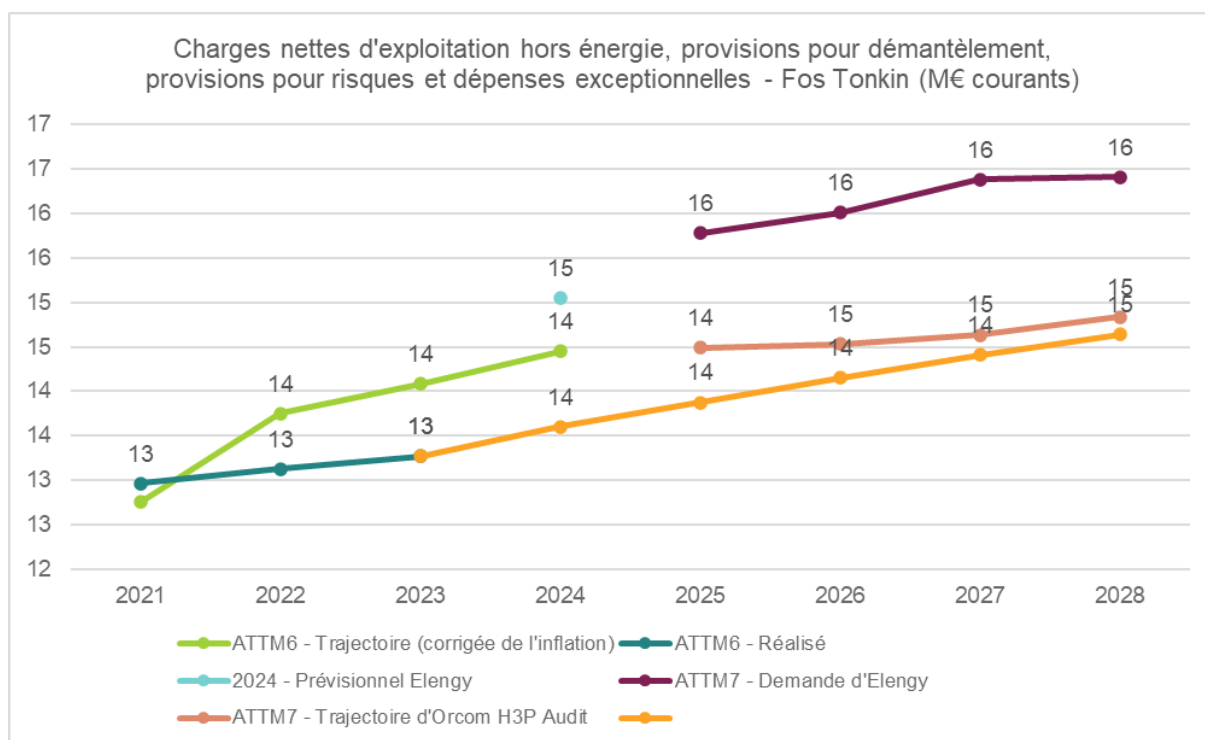
6.4.4.4. Fos Tonkin

Pour Fos Tonkin, la borne basse varie entre 14,5 M€ en 2025 et 14,8 M€ en 2028, soit 14,6 M€/an en moyenne sur la période, et la borne haute varie entre 15,8 M€ en 2025 et 16,4 M€ en 2028, soit 16,1 M€/an en moyenne sur la période.

Ces niveaux moyens sont sensiblement supérieurs à celui constaté en 2023 qui s'élevait à 13,3 M€ (hors provisions pour risques et dépenses exceptionnelles) :

- borne haute : évolution 2023-2025 de +18,9 % et un TCAM 2025-2028 de +1,3 %/an ;
- borne basse : évolution 2023-2025 de +9,2 % et un TCAM 2025-2028 de +0,8 %/an.

Les trajectoires possibles de niveaux de charges nettes d'exploitation présentées ci-dessous sont retraitées des provisions pour risques (ou reprise de provisions) et d'autres dépenses exceptionnelles.



Question 19 Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Fos Tonkin ?

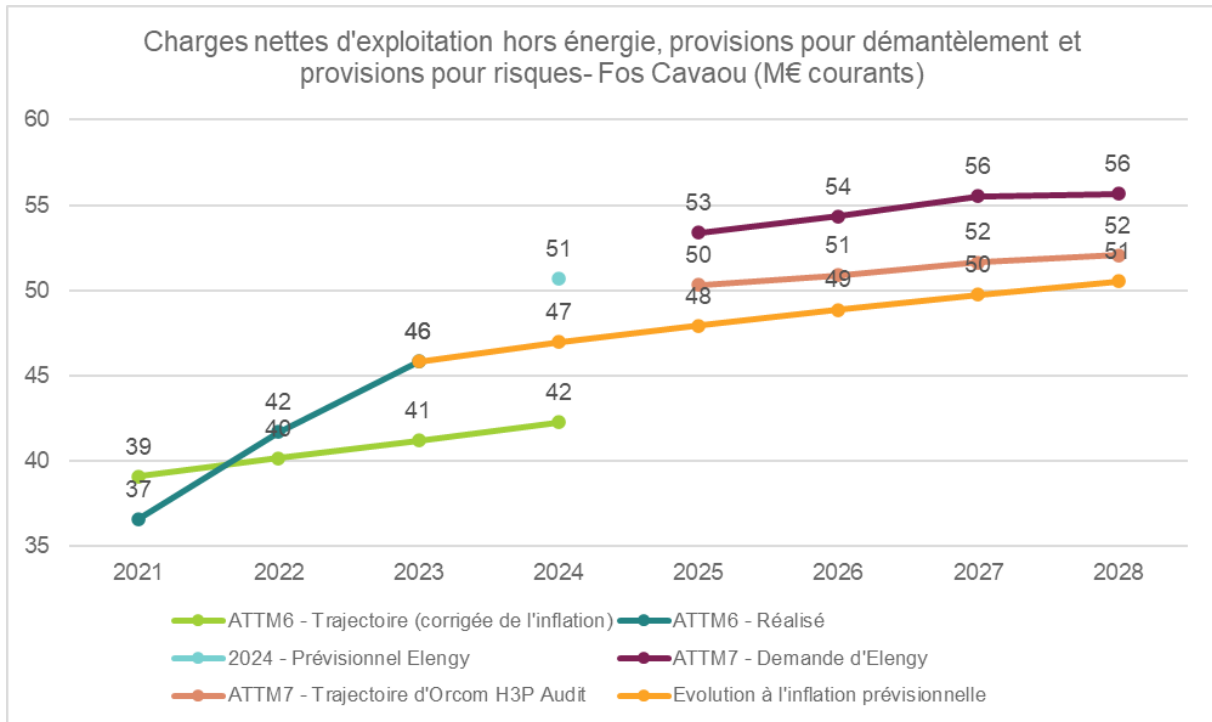
6.4.4.5. Fos Cavaou

Pour Fos Cavaou, la borne basse varie entre 50,3 M€ en 2025 et 52,1 M€ en 2028, soit 51,2 M€/an en moyenne sur la période, et la borne haute varie entre 53,4 M€ en 2025 et 55,7 M€ en 2028, soit 54,7 M€/an en moyenne sur la période.

Ces niveaux moyens restent supérieurs à celui constaté en 2023 qui s'élevait à 45,8 M€ (hors provisions pour risques) :

- borne haute : évolution 2023-2025 de +16,5 % et un TCAM 2025-2028 de +1,4 %/an ;
- borne basse : évolution 2023-2025 de +9,8 % et un TCAM 2025-2028 de +1,1 %/an.

Les trajectoires possibles de niveaux de charges nettes d'exploitation présentées ci-dessous sont retraitées des provisions pour risques (ou reprise de provisions) qui sont des dépenses ou des recettes exceptionnelles.



Question 20 Avez-vous des remarques concernant le niveau des charges prévisionnelles du terminal de Fos Cavaou ?

Dans sa délibération tarifaire, que la CRE prévoit de publier en fin d'année 2024, la CRE ajustera l'hypothèse d'inflation pour les années 2024 et 2025 de manière à refléter au mieux les conditions d'évolution des prix.

6.4.5. Charges d'énergie (électricité et CO₂)

Montoir-de-Bretagne	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028
Electricité (M€)	9,6	6,3	7,1	6,9	6,7
Volume d'électricité (GWh)	75,2	78,5	78,5	78,5	78,5
CO ₂ (M€)	4,4	1,4	1,5	2,0	2,6
Total charges d'énergie (M€)	13,9	7,8	8,6	8,9	9,3

Fos Tonkin	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028
Electricité (M€)	3,0	1,6	1,8	1,7	1,7
Volume d'électricité (GWh)	23,0	19,3	19,3	19,3	19,3
CO ₂ (M€)	-	-	-	-	-
Total charges d'énergie (M€)	3,0	1,6	1,8	1,7	1,7

Fos Cavaou	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028
Electricité (M€)	8,9	6,2	6,9	6,7	6,6
Volume d'électricité (GWh)	73,9	77,7	77,7	77,7	77,7
CO ₂ (M€)	-	-	-	-	-
Total charges d'énergie (M€)	8,9	6,2	6,9	6,7	6,6

La demande d'Elengy concernant ses charges d'électricité et de CO₂ repose :

- pour la partie volume, sur une estimation faite à partir d'une corrélation existante entre quantité déchargée et électricité consommée sur les sites ;
- pour la partie prix, sur des estimations des composantes de l'électricité et du prix de la tonne de dioxyde de carbone.

La CRE estime que ces hypothèses sont raisonnables. En particulier, les quantités d'énergie sont cohérentes avec une hypothèse de taux d'utilisation des terminaux à 75 %. Les hypothèses de prix (électricité et tonne de dioxyde de carbone) sont en ligne avec les données de marché à date. En conséquence, elle n'envisage pas, à ce stade, d'ajustements par rapport à cette demande.

6.5. Coût moyen pondéré du capital

6.5.1. Demande d'Elengy

La demande d'Elengy a été établie en utilisant un coût moyen pondéré du capital identique à celui du tarif ATRT8 actuel, soit 4,1 % (réel, avant impôts).

Concernant la rémunération des immobilisations en cours, Elengy demande le maintien d'une rémunération à l'équivalent en base nominale du coût de la dette avant impôts de 2,8 %. Cette rémunération est ensuite ajoutée à la prime spécifique GNL.

Elengy demande une augmentation de la prime spécifique GNL de 200 points de base à 250 points de base pour les actifs de Fos Cavaou mis en service à partir du 1^{er} janvier 2025 et de 150 points de base à 250 points de base pour les actifs de Montoir mis en service à partir du 1^{er} janvier 2021. Pour tous les autres actifs « infrastructure », la prime de 200 points de base resterait applicable.

En ce qui concerne la durée d'amortissement des actifs, Elengy demande une réduction de cette dernière pour le terminal de Fos Cavaou de 40 ans à 20 ans. L'opérateur justifie cette demande par une augmentation des risques à long terme pour l'activité de regazéification et par la nécessité de réinvestissements significatifs d'ici la fin de la décennie,

En outre, l'opérateur souhaite mettre fin à l'indexation de la BAR sur l'inflation pour les nouveaux actifs, pour la prendre en compte directement dans le taux de rémunération.

La CRE est favorable à la réduction de l'amortissement de Fos Cavaou ainsi qu'à l'évolution de la BAR. En effet, les deux méthodes permettent à Elengy de mieux maîtriser le risque des coûts échoués ainsi que l'évolution du coût unitaire d'utilisation des terminaux dans le temps. Les détails de la position de la CRE sont exposés dans la partie 4.1.4 de cette consultation.

6.5.2. Taux de rémunération envisagé à ce stade

La CRE attache la plus grande importance à la stabilité de ses principes de détermination du CMPC afin de donner de la visibilité aux acteurs de marché. A ce stade, la CRE envisage de reconduire la méthode retenue lors des précédents tarifs, fondée sur le CMPC de l'ATRT majoré d'une prime spécifique.

Pour le tarif ATTM7, conformément à la partie 5.1.4.5 de cette consultation, la CRE envisage de construire le CMPC sur la base du CMPC de l'ATRT8 de 4,1 %, majoré de la prime de 150 points de base pour les actifs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2021 sur le terminal de Montoir et du 1^{er} janvier 2025 sur le terminal de Fos Cavaou. Les autres actifs continueront de se voir appliquer une prime de rémunération de 200 points de base.

La CRE envisage par ailleurs de modifier le cadre de régulation tarifaire pour limiter le risque de coûts échoués des terminaux méthaniers, à savoir :

- réduction de la durée d'amortissement maximale à 20 ans pour les actifs de Fos Cavaou entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025 (cf. partie 5.1.4.2) ;
- passage à une rémunération au CMPC nominal et à une valorisation non inflatée dans la BAR pour les actifs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025 (cf. partie 5.1.5.1).

Dans la suite de ce document de consultation, le scénario illustratif présenté en tant que borne basse est construit en prenant en compte ces hypothèses. Ce scénario illustratif prend également pour hypothèse une rémunération des IEC au coût de la dette (nominal, avant impôt) de 2,8 %, majoré de la prime de 150 points de base qui était déjà appliquée pour le tarif ATTM6.

6.6. Investissement et charges de capital normatives

6.6.1. Trajectoire des dépenses d'investissement

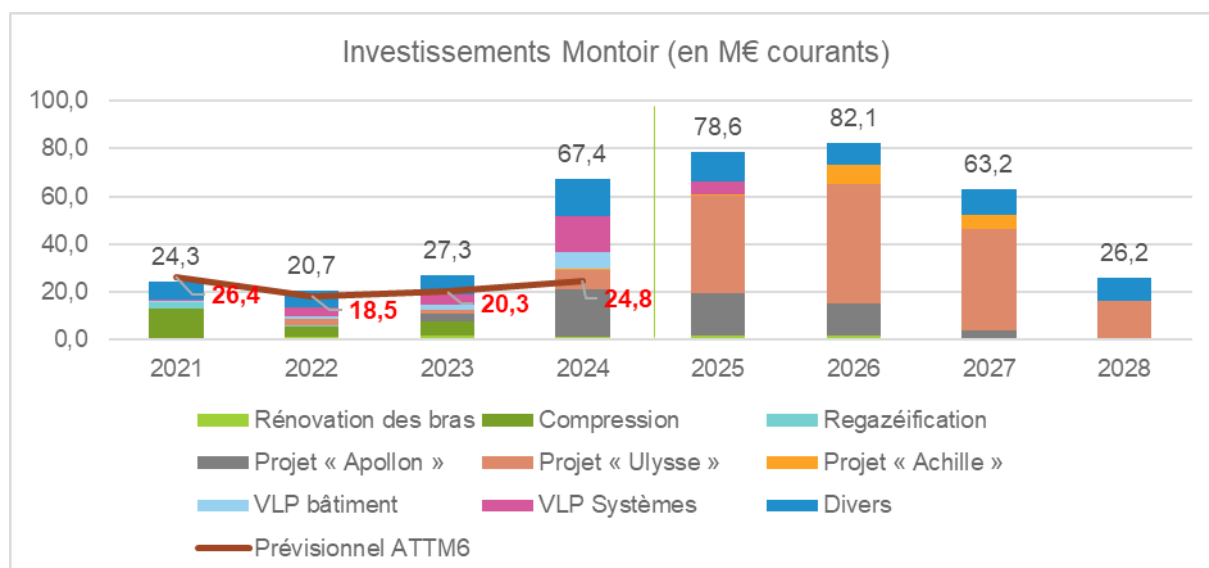
6.6.1.1. Trajectoire d'investissement de Montoir

La trajectoire des dépenses d'investissements de Montoir prévue par Elengy sur la période ATTM7 est marquée par une hausse significative, avec des dépenses moyennes de 62,5 M€ par an sur cette période, alors qu'elles étaient d'environ 33 M€ par an au cours de la période ATTM6. Cette hausse est notamment due à des investissements de rénovation, le terminal vieux de plus de 40 ans étant particulièrement sollicité dans le contexte de marché actuel.

Elengy prévoit les dépenses d'investissements suivantes au cours de la prochaine période tarifaire :

En M€ courants	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7	Moyenne annuelle ATTM6*
Rénovation des bras	1,57	1,6	0,8	-	1,0	1,4
Compression	-	-	-	-	-	5,6
Regazéification	-	-	-	-	-	0,9
Projet « Apollon »	17,9	13,4	3,1	-	8,6	5,7
Projet « Ulysse »	41,0	50,2	42,3	16,5	37,5	3,0
Projet « Achille »	0,5	8,0	6,0	-	3,6	0,2
VLP bâtiment	0,04	-	-	-	0,01	2,7
VLP Système	4,96	-	-	-	1,24	6,0
Divers	12,6	8,9	11,0	9,7	10,6	9,6
TOTAL	78,6	82,1	63,2	26,2	62,5	34,9

*Moyenne des programmes d'investissements réalisés 2021,2022,2023 et estimé 2024



En particulier, Elengy prévoit de réaliser trois grands projets de rénovation :

- dans le cadre du projet Apollon, Elengy renouvelle les racks, les supports de tuyauterie et des calorifuges. La CRE a fixé le budget cible à 52,7 M€ le 5 octobre 2023¹⁰. Le projet va rentrer en pic de réalisation en 2024 et en 2025 ;
- le projet Achille a pour objet de réduire des fuites de méthane émises du réservoir RV03 de Montoir. Il intègrera également des actions de rénovation du génie civil de cet équipement. Son coût est estimé à date à 15 M€ et sera réalisé durant la période ATTM7 ;
- le projet Ulysse concerne principalement la rénovation de la fonction regazéification. Le montant d'investissement prévisionnel est de 181 M€, dont 150 M€ pour la période ATTM7. Le projet a pour objectif majeur le remplacement des regazéificateurs à combustion par des regazéificateurs à ruissellement (ORV¹¹) et la réduction des risques au départ des canalisations de gaz naturel à haute pression en sortie des regazéificateurs. Elengy prévoit également de modifier ses installations pour pouvoir recourir aux installations de pompage d'eau de Loire de la centrale électrique SPEM, à proximité du terminal. Le projet est actuellement en phase d'études d'ingénierie de base, Elengy vise une décision de réalisation fin 2024.

Les autres projets d'investissements de Montoir concernent la rénovation des systèmes d'automatismes (5 M€ sur la période ATTM7), la rénovation et adaptation des bras de transfert (3,2 M€ sur la période ATTM7), ainsi que les travaux sur l'apportement de 2,4 M€ sur la prochaine période tarifaire.

Analyse de la CRE

Concernant spécifiquement le projet Ulysse, Elengy n'a à ce stade fourni à la CRE que des évaluations préliminaires et a informé la CRE que le coût complet pourrait être supérieur aux 181 M€ initialement estimés, jusqu'à 250 M€. D'après Elengy, la trajectoire de CCN durant la période ATTM7 ne devrait être que marginalement affectée par cette réévaluation, du fait de l'étalement dans le temps du projet et de mises en service des actifs repoussées en fin de période ATTM7.

A ce stade, et sous réserve que les chiffres fournis par Elengy à date n'évoluent pas significativement, la CRE considère que le remplacement des regazéificateurs à combustion par des regazéificateurs à ruissellement, et la mutualisation des installations de pomperie avec la centrale SPEM semblent des choix pertinents. En effet, selon Elengy, l'installation de nouveaux regazéificateurs à ruissellement permettra d'une part de réduire l'autoconsommation de gaz et les émissions de CO₂ du terminal, d'autre part de réduire fortement la durée d'indisponibilité du terminal pendant les travaux. Elengy indique également que la mutualisation des installations de pomperie de la SPEM permettra de limiter ses investissements.

Enfin, compte tenu de l'ampleur du projet, il fera l'objet d'un audit de la CRE au 4^e trimestre 2024 pour définir un budget cible, conformément au cadre tarifaire en vigueur.

6.6.1.2. Trajectoire d'investissement de Fos Cavaou

La trajectoire des dépenses d'investissements de Fos Cavaou prévue par Elengy sur la période ATTM7 est marquée par une hausse significative, avec des dépenses moyennes de 14,7 M€ par an sur cette période, alors qu'elles étaient d'environ 8,2 M€ par an au cours de la période ATTM6. Cette hausse est notamment due à des investissements de rénovation, ainsi qu'au projet de compression des évaporations afin de se conformer à la réglementation sur les émissions de méthane.

¹⁰ [Délibération n°2023-312 de la CRE du 5 octobre 2023 portant décision relative à la définition du budget cible du projet de rénovation des canalisations du terminal méthanier de Montoir de Bretagne](#)

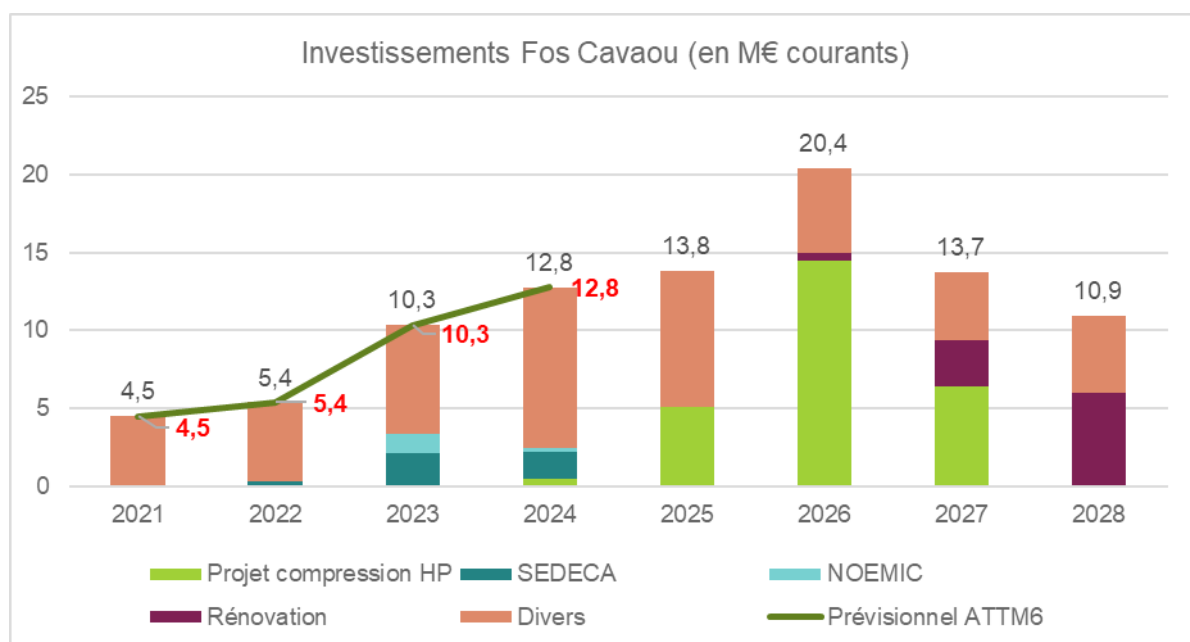
¹¹ Open rack vaporizer

Elengy prévoit les dépenses d'investissements suivantes au cours de la prochaine période tarifaire :

En M€ courants	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7	Moyenne annuelle ATTM6*
Projet de compression HP	5,1	14,5	6,4	0	6,5	0,1
SEDECA	0	0	0	0	0,0	1,0
NOEMIC	0	0	0	0	0,0	0,4
Rénovation	0	0,5	3,0	6,0	2,4	0,0
Divers	8,7	5,4	4,3	4,9	5,8	6,7
TOTAL	13,8	20,4	13,7	10,9	14,7	8,2

*Moyenne des programmes d'investissements réalisés 2021, 2022, 2023 et estimé 2024

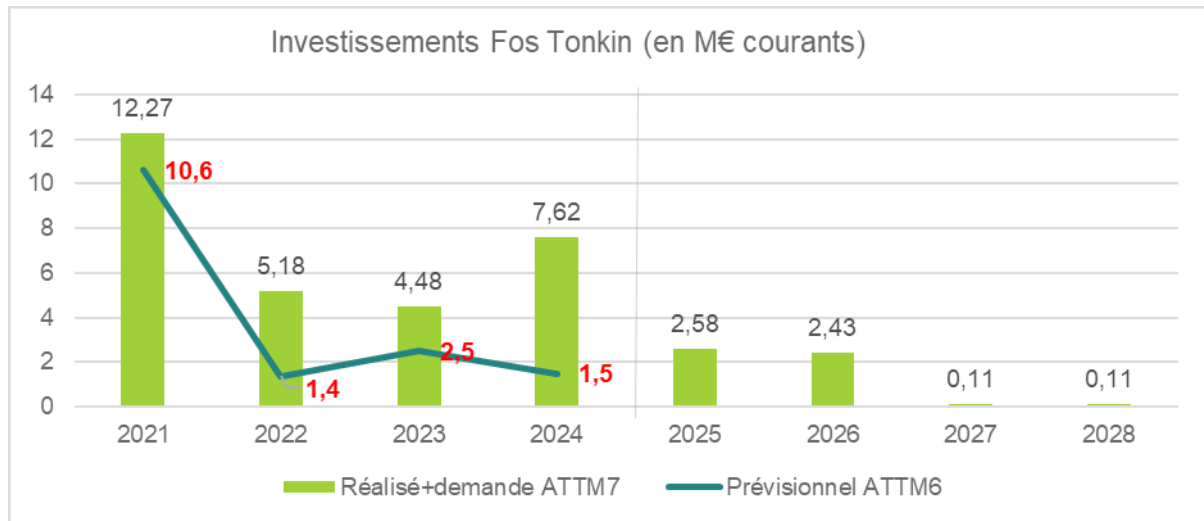
Elengy prévoit d'installer un compresseur Gaz Naturel Haute Pression permettant d'envoyer les évaporations sur le réseau de GRTgaz quand le terminal n'émet pas de GNL regazéifié. Ce projet permettra de limiter les quantités de méthane devant être torchées. Le coût de ce projet est estimé à 26,5 M€.



6.6.1.3. Trajectoire d'investissement de Fos Tonkin

La trajectoire des dépenses d'investissements de Fos Tonkin prévue par Elengy sur la période ATTM7 est marquée par une baisse due à l'arrêt potentiel du terminal en 2028, avec des dépenses moyennes de 1,3 M€ par an sur cette période, alors qu'elles étaient d'environ 1,6 M€ par an au cours de la période ATTM6.

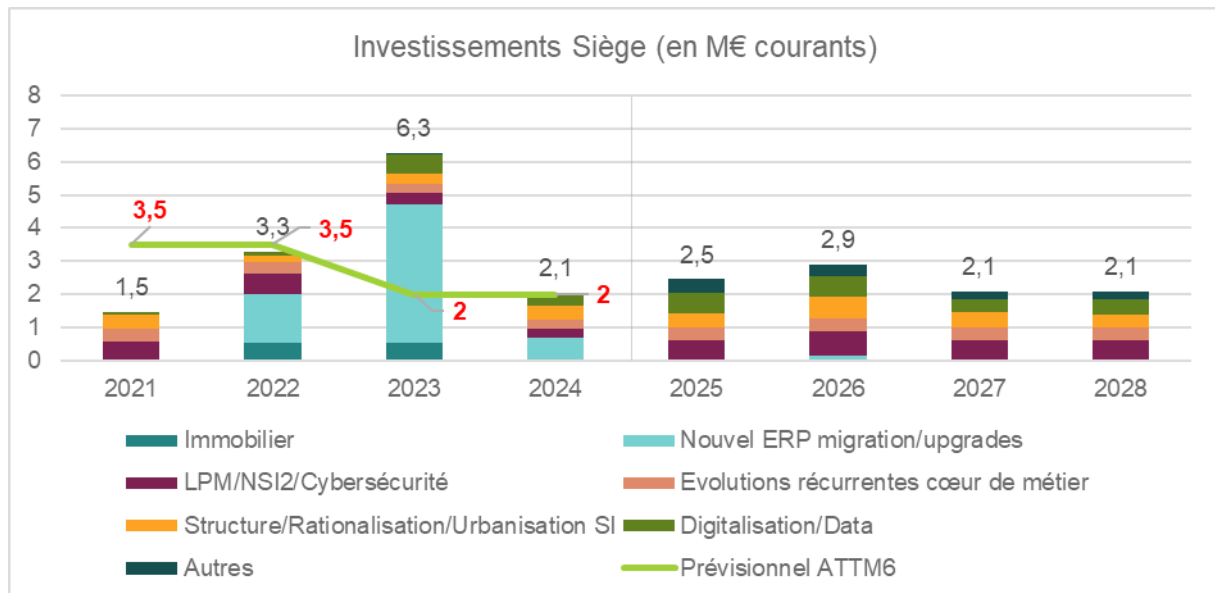
Elengy prévoit les dépenses d'investissements suivantes au cours de la prochaine période tarifaire :



En particulier, Elengy prévoit de remplacer les bras de transfert pour se conformer au Plan de Prévention des Risques Technologiques. Les nouveaux bras de transfert GNL doivent être munis de dispositifs de déconnexion d'urgence. La mise en service des nouveaux équipements est prévue pour 2027.

6.6.1.4. Trajectoire d'investissement de Siège

La trajectoire des dépenses d'investissements de Siège prévue par Elengy sur la période ATTM7 est de 2,4 M€ par an en moyenne, alors qu'elles étaient d'environ 3,3 M€ par an au cours de la période ATTM6. Elengy prévoit les dépenses d'investissements suivantes au cours de la prochaine période tarifaire :



Les dépenses de la prochaine période tarifaire sont stables. Durant la période ATTM7, l'opérateur prévoit de réaliser des programmes annuels récurrents, concernant notamment le système informatique.

6.6.1.5. Analyse préliminaire de la CRE

Conformément au dispositif de régulation incitative des dépenses d'investissements (cf. paragraphe 5.3.2.1), certains projets pourront faire l'objet d'audits pour définir un budget cible. C'est le cas notamment des projets Ulysse et Achille sur le terminal de Montoir et projet de compresseur HP sur le terminal de Fos Cavaou, dont les budgets sont supérieurs à 10 M€ et sont donc éligibles à ce dispositif.

A ce stade, la CRE n'envisage pas d'apporter de modification de la trajectoire d'investissements demandée par Elengy. Concernant le projet Ulysse, la CRE continue les échanges avec Elengy afin de s'assurer que ces dépenses sont efficaces et indispensables pour le fonctionnement du terminal.

Question 21 Avez-vous des remarques concernant les dépenses d'investissements envisagées par Elengy sur les terminaux de Montoir, Fos Cavaou et Fos Tonkin sur la période 2025-2028 ?

6.6.2. Trajectoire des charges de capital

6.6.2.1. Montoir-de-Bretagne

Les prévisions d'investissements présentées précédemment, associées à un CMPC de 4,1 % (réel, avant impôts) majoré de la prime de 250 points de base aboutissent à la demande de charges de capital normatives suivante dans la demande tarifaire d'Elengy :

CCN prévisionnelles, y compris la partie siège (M€ courants)	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7	Moyenne annuelle ATTM6*
Demande Elengy (CMPC à 4,1% + 250 points de base+ désindexation de la BAR)	35,0	46,4	54,8	63,1	69,2	58,4	36,7
Scénario CRE (CMPC à 4,1% + 150 points de base pour les actifs mise en service à partir du 1 ^{er} janvier 2021+ désindexation de la BAR)	35,0	44,7	52,3	59,9	65,7	55,7	

*Moyenne des programmes d'investissements réalisés 2021, 2022, 2023 et estimé 2024

6.6.2.2. Fos Tonkin

CCN prévisionnelles, y compris la partie siège (M€ courants)	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7	Moyenne annuelle ATTM6*
Demande Elengy (CMPC à 4,1% + 200 points de base+ désindexation de la BAR)	5,2	8,1	8,8	10,5	6,3	8,4	4,1
Scénario CRE (CMPC à 4,1% + 200 points de base+ désindexation de la BAR)	5,2	8,1	8,8	10,5	6,1	8,4	

*Moyenne des programmes d'investissements réalisés 2021,2022,2023 et estimé 2024

6.6.2.3. Fos Cavaou

CCN prévisionnelles, y compris la partie siège (M€ courants)	2023 réalisé	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7	Moyenne annuelle ATTM6*
Demande Elengy (CMPC à 4,1% + 250 points de base+amortissement accéléré+ désindexation de la BAR)	88,1	88,3	88,9	90,0	90,2	89,4	86,5
Scénario CRE (CMPC à 4,1% + 150 points de base pour les nouveaux et 200 points de base pour les anciens actifs +amortissement accéléré + désindexation de la BAR)	88,1	88,2	88,7	89,6	89,6	89,0	

*Moyenne des programmes d'investissements réalisés 2021, 2022, 2023 et estimé 2024

6.7. Niveau du CRCP au 31 décembre 2024

Le solde global du CRCP est calculé avant la clôture définitive des comptes annuels. Il est donc égal au montant à verser ou à déduire du CRCP (i) au titre de l'année écoulée, sur la base de la meilleure estimation des charges et recettes annuelles (dit CRCP estimé), et (ii) au titre de l'année précédente, par comparaison entre les charges et recettes réalisées et l'estimation qui en avait été faite un an plus tôt (dit CRCP définitif), auquel s'ajoute, le cas échéant, le solde du CRCP non apuré au titre des années antérieures.

Le montant à verser ou à déduire au CRCP est calculé par la CRE, pour chaque année écoulée, en fonction de l'écart du réalisé ou de son estimation, pour chaque poste concerné, par rapport aux montants de référence définis à l'annexe 3 de la délibération ATTM6 bis. La quote-part de cet écart versée au CRCP est fixée dans la délibération ATTM7.

Le détail des montants par poste du CRCP est présenté ci-dessous :

Ecarts totaux*, en M€ courants	Taux de couverture au CRCP	Montoir	Tonkin	Cavaou
Recettes liées aux souscriptions supplémentaires	-75%	3,016	-3,581	9,960
Recettes liées au service de chargement	-75%	-0,017	0,000	-0,013
Recettes de point d'échange GNL	-50%	-0,029	-0,011	0,015
Recettes associées aux services non régulés	100%	0,294	0,244	-0,959
Charges de capital infrastructures	100%	3,096	4,653	12,572
Charges capital « hors infrastructure » dues à l'inflation	100%	0,011	0,001	0,032
Ecarts de CNE dus aux écarts entre l'hypothèse d'IPC prévisionnelle et l'IPC réalisée	100%	0,535	0,180	0,527
Charges énergies et des quotas de CO2	100%	26,173	4,564	23,663
	90%	-9,577	-2,166	-14,497
Bonus et pénalités résultant des mécanismes de régulation incitative	100%	0,000	0,000	0,000
Charges de maintenance (Montoir) ¹²	100%	-0,014	0,000	0,000
R&D&I	100%	0,155	0,008	0,431
Programme biopolymères (Fos Cavaou) ¹³	100%	-	-	-0,031
Microméthaniers	75%	-	-	-1,761
Compensation dégoulotage	100%	-	-	10,085
Reliquat du CRCP antérieur	100%	6,545	0,663	-96,058
Total		30,188	4,555	-56,035

*Après application du taux de couverture au CRCP

¹² Elengy a transmis un bilan chiffré de ce poste de dépense sur la période ATTM6. Les dépenses de maintenance ont été supérieures aux prévisions sur chacune des 4 années de la période tarifaire. Par conséquent, presque aucun montant financier ne vient en diminution des charges nettes d'exploitation à couvrir par l'ATTM7.

¹³ Elengy a transmis un bilan chiffré de ce poste de dépense sur la période ATTM6. Du fait d'un retard dans la mise en œuvre du programme, aucune dépense n'a été engagée en 2021. Par conséquent, 380 k€ viennent en diminution des charges nettes d'exploitation à couvrir par les utilisateurs à partir de 2023.

6.7.1. Montoir-de-Bretagne

Dans son dossier tarifaire, Elengy a estimé le solde total du CRCP de la période 2022-2024 à +30,2 M€ à restituer à l'opérateur du terminal¹⁴ par une augmentation du revenu autorisé de la période ATTM7. Ce CRCP est composé principalement :

- des charges d'énergie largement supérieures aux prévisions tarifaires, en lien avec l'augmentation significative des coûts de l'électricité consommée sur l'année 2023 ainsi qu'aux taux d'utilisation élevés sur la période (+16,6 M€) ;
- de charges de capital légèrement supérieures aux prévisions tarifaires, liées à des investissements plus importants que prévu ainsi qu'à la forte inflation de la période (+3,1 M€) ;
- de recettes de souscriptions inférieures aux prévisions tarifaires, du fait d'indisponibilités (incidents techniques, mouvements sociaux...) ayant eu lieu au cours de l'année 2023 (+3,0 M€).

Le solde du CRCP de la période 2022-2024 calculé par la CRE dans le calcul du revenu autorisé de Montoir-de-Bretagne est identique à celui calculé par Elengy. Ce montant de CRCP est préliminaire et pourra évoluer dans la décision finale de la CRE.

6.7.2. Fos Tonkin

Dans son dossier tarifaire, Elengy a estimé le solde total du CRCP de la période 2022-2024 à +4,6 M€ à restituer à l'opérateur du terminal par une augmentation du revenu autorisé de la période ATTM7. Ce CRCP est composé principalement :

- de recettes de souscriptions inférieures aux prévisions tarifaires, du fait d'indisponibilités (incidents techniques, mouvements sociaux...) ayant eu lieu au cours de l'année 2023 (+3,6 M€) ;
- de charges de capital supérieures aux prévisions tarifaires, liées à des investissements plus importants que prévu (+4,7 M€) ;
- des charges d'énergie largement supérieures aux prévisions tarifaires, en lien avec l'augmentation significative des coûts de l'électricité consommée sur l'année 2023 (+2,4 M€).

Le solde du CRCP de la période 2022-2024 calculé par la CRE dans le calcul du revenu autorisé de Fos Tonkin est identique à celui calculé par Elengy. Ce montant de CRCP est préliminaire et pourra évoluer dans la décision finale de la CRE.

6.7.3. Fos Cavaou

Dans son dossier tarifaire, Elengy a estimé le solde total du CRCP de la période 2022-2024 à -56,0 M€ à restituer aux utilisateurs du terminal par une diminution du revenu autorisé de la période ATTM7. Ce CRCP est composé principalement :

- d'un reliquat de CRCP de la période ATTM6 conséquent dû à un nombre plus élevé de souscriptions qu'initialement anticipé (-96 M€) ;
- de recettes de souscriptions inférieures aux prévisions tarifaires, en particulier les recettes liées aux souscriptions supplémentaires de déchargement et rechargement (+10,0 M€) ;
- de charges de capital supérieures aux prévisions tarifaires, liées à des investissements plus importants que prévu (+12,6 M€) ;
- des charges d'énergie largement supérieures aux prévisions tarifaires, en lien avec l'augmentation significative des coûts de l'électricité consommée sur l'année 2023 (+9,17 M€) ;

¹⁴ Par convention, en ce qui concerne le CRCP, un signe « - » correspond à un montant à restituer aux utilisateurs, et un signe « + » à un montant à restituer à l'opérateur.

- de 5 M€/an de recettes supplémentaires 2023 et 2024 liées à l'augmentation de capacité du terminal.

Le solde du CRCP de la période 2022-2024 calculé par la CRE dans le calcul du revenu autorisé de Fos Cavaou est identique à celui calculé par Elengy. Ce montant de CRCP est préliminaire et pourra évoluer dans la décision finale de la CRE.

6.8. Revenu autorisé

6.8.1. Demande d'Elengy

6.8.1.1. Montoir-de-Bretagne

La demande d'Elengy aboutit à une hausse du revenu autorisé annuel moyen de Montoir de +64,6 % entre la trajectoire ATTM6 (y compris la révision à mi-période) et la trajectoire ATTM7 :

En M€ courants ¹⁵	Moyenne annuelle ATTM6 ¹⁶	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7
CNE (hors énergie)	40,0	48,5	49,4	50,4	54,4	50,7
Charges d'énergie	5,2	7,8	8,6	8,9	9,3	8,6
Provisions pour démantèlement	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
CCN	35,1	46,4	54,8	63,1	69,2	58,4
Apurement CRCP	-4,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
TOTAL	77,5	112,4	122,6	132,2	142,6	127,4

¹⁵ Les trajectoires présentées dans la présente consultation publique sont toutes retraitées des recettes de l'activité non régulée qui deviendront des produits tarifaires (cf. partie 2).

¹⁶ Y compris la révision à mi-période.

6.8.1.2. Fos Tonkin

La demande d'Elengy aboutit à une hausse du revenu autorisé annuel moyen de Fos Tonkin de +58,1 % entre la trajectoire ATTM6 (y compris la révision à mi-période) et la trajectoire ATTM7 :

En M€ courants	Moyenne annuelle ATTM6 ¹⁷	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7
CNE (hors énergie)	13,5	15,8	16,0	16,4	16,4	16,1
Charges d'énergie	1,5	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7
Provisions pour démantèlement	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CCN	3,1	8,1	8,8	10,5	6,3	8,4
Apurement CRCP	-0,7	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
TOTAL	17,4	26,7	27,8	29,9	25,6	27,5

6.8.1.3. Fos Cavaou

La demande d'Elengy aboutit à une évolution du revenu autorisé annuel moyen de Fos Cavaou de +15,4 % entre la trajectoire ATTM6 (y compris la révision à mi-période) et la trajectoire ATTM7 :

En M€ courants	Moyenne annuelle ATTM6 ¹⁸	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7
CNE (hors énergie) (y.c production immobilisée)	40,0	53,4	54,4	55,5	55,7	54,7
Charges d'énergie	4,7	6,2	6,9	6,7	6,6	6,6
Provisions pour démantèlement	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9
CCN	82,3	88,3	88,9	90,0	90,2	89,4
Apurement CRCP	-10,0	-15,4	-15,4	-15,4	-15,4	-15,4
TOTAL	118,9	134,3	136,8	138,7	139,0	137,2

¹⁷ Y compris la révision à mi-période.

¹⁸ Y compris la révision à mi-période.

6.8.2. Analyse de la CRE : borne basse du revenu autorisé

Dans les tableaux suivants, la CRE présente un revenu autorisé pour chacun des terminaux méthaniers, en retenant les bornes basses des trajectoires présentées précédemment s'agissant des charges nettes d'exploitation, c'est-à-dire :

- pour les charges d'exploitation et charges d'énergie : une trajectoire illustrative tenant compte des ajustements recommandés par l'auditeur (explicités dans la partie 6.4.4 de ce document) ;
- pour les charges de capital, à titre d'illustration :
 - une application de la désindexation de la BAR pour les actifs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025 ;
 - pour Montoir et Fos Cavaou, l'application de la prime de 150 points de base sur les actifs concernés par l'amortissement accéléré ;
- pour les provisions pour démantèlement, la demande d'Elengy ;
- l'apurement du CRCP en fin de période ATTM6 tel qu'estimé par la CRE et un rythme d'apurement tel qu'envisagé par la CRE (cf. partie 5.1.5).

6.8.2.1. Montoir-de-Bretagne

Pour Montoir-de-Bretagne, la trajectoire de CCN prend pour hypothèse l'application de la désindexation de la BAR.

En M€ courants	Moyenne annuelle ATTM6 ¹⁹	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7
CNE (hors énergie)	40,0	44,4	44,8	47,0	49,3	46,4
Charges d'énergie	5,2	7,8	8,6	8,9	9,3	8,6
Provisions pour démantèlement	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
CCN	35,1	44,7	52,3	59,9	65,7	55,6
Apurement CRCP	-4,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
TOTAL	77,5	106,5	115,4	125,6	134,1	120,4

Ce scénario illustratif conduit à une évolution moyenne du revenu autorisé moyen de +55,5 % entre la période ATTM6 (y compris la révision à mi-période) et ATTM7. Cette hausse est essentiellement liée à une hausse des CCN du fait des programmes de rénovation mis en place sur le site.

6.8.2.2. Fos Tonkin

Pour Fos Tonkin, la trajectoire de CCN prend pour hypothèse l'application de la désindexation de la BAR.

¹⁹ Y compris la révision à mi-période.

En M€ courants	Moyenne annuelle ATTM6 ²⁰	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7
CNE	13,5	14,5	14,5	14,6	14,8	14,6
Charges d'énergie	1,5	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7
Provisions pour démantèlement	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CCN	3,1	8,1	8,8	10,5	6,1	8,4
Apurement CRCP	-0,7	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
TOTAL	17,4	25,4	26,4	28,1	23,8	25,9

Ce scénario illustratif conduit à une évolution moyenne du revenu autorisé moyen de +49,1 % entre la période ATTM6 (y compris la révision à mi-période) et ATTM7. Cette hausse est essentiellement liée à une hausse des CCN du fait de l'amortissement des actifs et de projets d'amélioration de la sécurité du site.

6.8.2.3. Fos Cavaou

Pour Fos Cavaou, la trajectoire de CCN prend pour hypothèse l'application de la désindexation de la BAR ainsi que la limitation de la durée d'amortissement des nouveaux actifs.

En M€ courants	Moyenne annuelle ATTM6 ²¹	2025	2026	2027	2028	Moyenne annuelle ATTM7
CNE	40,0	50,3	50,9	51,7	52,1	51,2
Charges d'énergie	4,7	6,2	6,9	6,7	6,6	6,6
Provisions pour démantèlement	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9
CCN	82,3	88,2	88,7	89,6	89,6	89,0
Apurement CRCP	-10,0	-15,4	-15,4	-15,4	-15,4	-15,4
TOTAL	118,9	131,1	133,1	134,5	134,8	133,4

²⁰ Y compris la révision à mi-période.

²¹ Y compris la révision à mi-période.

Ce scénario illustratif conduit à une évolution moyenne du revenu autorisé moyen de +12,2 % entre la période ATTM6 (y compris la révision à mi-période) et ATTM7. Cette hausse est liée à une hausse des charges nettes d'exploitation ainsi que des charges d'énergie.

Question 22 Avez-vous d'autres remarques concernant le niveau des charges à couvrir pour la période ATTM6 pour Elengy ?

6.9. Souscriptions prévisionnelles de capacités

6.9.1. Bilan des souscriptions ATTM6

La délibération ATTM6 prévoit que les revenus liés aux souscriptions supplémentaires de capacités de gazéification, sont couverts à 75 % au CRCP.

Sur la période ATTM6, les souscriptions de capacité réalisées correspondaient globalement aux souscriptions prévues dans la trajectoire tarifaire. Les différences entre souscriptions réalisées et trajectoire tarifaire s'expliquent principalement par :

- la création de capacités supplémentaires à Fos Cavaou (« dégoulottage technique ») à partir de 2022 ;
- des indisponibilités des sites dues à des cas de force majeure (mouvements sociaux ou indisponibilité technique comme à Montoir en 2021...), et ayant conduit Elengy à ne pas facturer certains créneaux de déchargement.

En TWh	Souscriptions	2021	2022	2023	2024 estimé
Montoir	Tarif	122,5	109,4	123,0	123,0
	Réalisé	112,9	112,2	111,7	
Fos Tonkin	Tarif	18,0	18,0	18,0	
	Réalisé	18,0	20,5	19,5	
Fos Cavaou	Tarif	89,2	89,2	113,6	117,2
	Réalisé	88,2	116,6	102,1	

6.9.2. Demande des opérateurs

En 2022, dans un contexte de la crise d'approvisionnement, Elengy a mené plusieurs appels au marché pour permettre de répondre aux besoins en gaz sur le continent européen. En particulier, Elengy a mis à disposition des capacités d'accès additionnelles par « dégoulottage technique » du terminal méthanier de Fos Cavaou. Ainsi, les capacités du terminal ont été augmentées graduellement de 17 TWh entre 2022 et 2024 pour atteindre 117 TWh en 2024.

Après ces appels au marché, les capacités du terminal de Montoir (123 TWh), de Fos Cavaou (117 TWh) et de Fos Tonkin (18 TWh) sont intégralement souscrites jusqu'en 2035, 2040 et 2028 respectivement.

Elengy propose de fixer la trajectoire prévisionnelle de souscriptions uniquement à partir des souscriptions en portefeuille pour chaque terminal :

	2025	2026	2027	2028
Montoir	123,0 TWh <i>123 déchargements</i>	123,0 TWh <i>118 déchargements</i>	123,0 TWh <i>116 déchargements</i>	123,0 TWh <i>116 déchargements</i>
Fos Tonkin	18,0 TWh <i>36 déchargements</i>	18,0 TWh <i>36 déchargements</i>	18,0 TWh <i>36 déchargements</i>	18,0 TWh <i>36 déchargements</i>
Fos Cavaou	117,2 TWh <i>113 déchargements</i>	117,2 TWh <i>113 déchargements</i>	117,2 TWh <i>113 déchargements</i>	117,2 TWh <i>113 déchargements</i>

Au vu des conditions de marchés prévisibles à ce jour, Elengy ne considère aucun rechargement de grand méthanier sur la période.

6.9.3. Analyse de la CRE

Compte tenu des appels aux marchés menés avec succès, les trois terminaux d'Elengy sont entièrement souscrits. Dans le contexte actuel du marché gazier en Europe, la CRE considère que les hypothèses proposées par Elengy sont cohérentes et envisage ainsi de retenir les trajectoires de souscriptions prévues par Elengy pour le calcul du tarif ATTM7.

Les recettes de souscriptions sont en *ship or pay* à 100 % (cf. partie 7.1). Les recettes supplémentaires ou manquantes sont couvertes à 75 % par le CRCP.

Question 23 Avez-vous des remarques concernant les hypothèses de souscriptions prévisionnelles d'Elengy sur la période 2025-2028 ?

6.10. Evolution tarifaire

6.10.1. Demande d'Elengy

Les évolutions des revenus autorisés des trois terminaux méthaniers demandées par Elengy, combinées aux trajectoires de souscriptions prévues par ce dernier sur les 4 prochaines années, conduiraient aux évolutions suivantes moyennes des termes tarifaires entre 2024 et 2026²² :

	Augmentation tarifaire au 1 ^{er} avril 2025 (en prenant en compte l'ensemble des termes tarifaires)
Montoir	+0,41 €/MWh <i>Soit +64,1 %</i>
Fos Tonkin	+0,59 €/MWh <i>Soit +60,7 %</i>
Fos Cavaou	-0,26 €/MWh <i>Soit -18,4 %</i>

6.10.2. Analyse de la CRE : tarif illustratif

Dans le tableau suivant, la CRE présente l'évolution tarifaire possible pour chacun des terminaux, sur la base d'un scénario illustratif, en retenant les termes tarifaires moyens entre la demande d'Elengy et la borne basse proposée par la CRE comme suit :

- pour les charges d'exploitation et charges d'énergie : une trajectoire illustrative tenant compte des ajustements recommandés par l'auditeur (explicités dans la partie 6.4.4 de ce document) ;
- pour les charges de capital, à titre d'illustration :
 - une application de la désindexation de la BAR pour les actifs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2025 ;
 - pour Montoir et Fos Cavaou, l'application de la prime de 150 points de base sur les actifs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2021 et du 1^{er} janvier 2025 respectivement ;
- pour les provisions pour démantèlement, la demande d'Elengy ;
- l'apurement du CRCP en fin de période ATTM6 tel qu'estimé par la CRE et un rythme d'apurement tel qu'envisagé par la CRE (cf. partie 5.1.5).

	Augmentation tarifaire au 1 ^{er} avril 2025 (en prenant en compte l'ensemble des termes tarifaires)
Montoir	+0,38 €/MWh <i>Soit +54,9 %</i>
Fos Tonkin	+0,54 €/MWh <i>Soit +51,2 %</i>
Fos Cavaou	-0,29 €/MWh <i>Soit -20,9 %</i>

²² L'année 2025 étant partagée entre le tarif ATTM6 bis et ATTM7, l'année 2026 est plus représentative du différentiel tarifaire.

7. Structure tarifaire

7.1. Adaptation de la structure tarifaire existante

Les souscriptions des expéditeurs auprès des terminaux méthaniers régulés portent sur un nombre de déchargements de navires et sur un volume de GNL déchargé associé à ces opérations. Le tarif ATTM est fondé sur une tarification à 100 % en fonction de la capacité souscrite, ou « *ship or pay* » : les expéditeurs ont une obligation de paiement des tarifs appliqués à 100 % des quantités et du nombre de déchargements souscrits, même s'ils ne réalisent pas l'opération.

Les parties suivantes décrivent les termes tarifaires existants, dont la CRE considère qu'ils doivent être maintenus, et analysent la création d'un nouveau terme tarifaire pour couvrir les charges d'énergie, demandée par Elengy.

7.1.1. Maintien des termes tarifaires existants

Pour chaque déchargement souscrit, qu'il s'agisse de plusieurs déchargements souscrits sur l'année dans le cadre de souscriptions de long terme, ou bien d'un déchargement souscrit à court terme en premier arrivé premier servi, les expéditeurs s'acquittent du terme de nombre d'accostage (TNA).

Elengy demande une hausse du TNA aux terminaux de Montoir de Bretagne et de Fos Cavaou. L'opérateur souhaite que ce terme tarifaire soit augmenté de 90 000 € à Montoir et 100 000 € à Fos Cavaou à 120 000 € par accostage pour les deux terminaux. Elengy souligne que ce terme tarifaire n'a pas évolué depuis la période tarifaire ATTM4, et que le niveau proposé reste par conséquent cohérent avec l'évolution de l'inflation.

Le terme de quantité déchargée (TQD) s'applique aux quantités souscrites destinées à être déchargées dans le terminal. Le TQD appliqué aux réservations trimestrielles de capacités est majoré de 0,1 €/MWh par rapport au TQD du service de base. Le TQD qui s'applique aux quantités déchargées dans le cadre du service spot est égal à 75 % du TQD du service de base.

Une fois un navire accosté et son GNL déchargé, les opérateurs des terminaux méthaniers proposent plusieurs services permettant de tirer profit des flexibilités offertes pour le stockage en cuve du GNL sur site, et l'émission sur le réseau de transport du GNL après regazéification.

Une quantité de stockage optionnel peut être souscrite, en plus du stockage alloué selon la capacité de déchargement souscrite (voir au 8.2.1.5). Ce stockage dédié donne lieu au paiement du terme de quantité stockée (TQS).

Concernant l'émission vers le réseau de transport, les opérateurs proposent une évolution de l'option d'émission en bandeau, qui deviendrait l'option d'émission mensuelle (voir au 8.2.1.3.1). Cette option d'émission mensuelle donnerait lieu au paiement d'un nouveau terme tarifaire d'émission mensuelle (TEM). Elengy demande que ce terme soit fixé à 0,1 €/MWh (contre 0,07 €/MWh pour le terme d'émission en bandeau actuellement appliqué).

Par ailleurs, les terminaux méthaniers offrent également un service régulé de rechargement. Un rechargement souscrit donne lieu au paiement du TNA identique à celui d'un déchargement, à un terme fixe de rechargement (TFR) et un terme de quantité rechargée (TQR). Elengy souhaite faire évoluer les termes TFR et TQR de manière à faire converger les offres des terminaux de Montoir et de Fos Cavaou. Les TFR de Montoir et de Fos Cavaou passeraient de, respectivement, 60 000 € et 120 000 € à 100 000 €. Le TFR de Fos Tonkin resterait inchangé à 40 000 €. Concernant le TQR, Elengy souhaiterait qu'il soit fixé à 0,32 €/MWh pour les trois terminaux, contre 0,343 €/MWh pour les terminaux de Montoir et de Fos Cavaou et 0,324 €/MWh pour Fos Tonkin durant l'ATTM6.

Enfin, afin de couvrir les consommations de gaz nécessaires au bon fonctionnement de chaque terminal, un pourcentage du volume de GNL déchargé est prélevé en nature, correspondant au terme de gaz en nature (TN).

Une grille tarifaire complète illustrative du tarif ATTM7 est présentée dans la partie 7.2 et comparée à la grille du tarif ATTM6.

Analyse de la CRE

La CRE envisage de maintenir ces termes tarifaires pour la période ATTM7 (le nouveau terme d'émission mensuelle remplaçant le terme d'émission bandeau, voir partie 8.2.1.3.1).

Concernant les évolutions des termes tarifaires demandées par Elengy, la CRE n'est pas opposée à l'augmentation du TNA pour les terminaux de Fos Cavaou et de Montoir, qui renforcerait l'incitation pour les expéditeurs à utiliser au mieux les créneaux de déchargement.

La CRE est réservée concernant les évolutions des termes tarifaires TFR et TQR appliqués aux opérations de rechargement. Le tarif appliqué au service de rechargement doit refléter les évolutions de revenu autorisé, au même titre que le tarif appliqué au service de déchargement. Dans un souci de reflet des coûts, les termes TFR et TQR devraient évoluer de façon cohérente avec le revenu autorisé de chaque terminal. Le passage du TFR de 60 000 € pour Montoir et 120 000 € pour Fos Cavaou à 100 000 € pour les deux terminaux est cohérent avec les évolutions des revenus autorisés de chaque terminal. En suivant la même logique, le TFR du terminal de Fos Tonkin devrait s'élever à environ 50 000 €. En revanche, le terme TQR devrait augmenter significativement à Montoir et à Fos Tonkin et baisser à Fos Cavaou. En retenant la demande d'Elengy d'un TQR identique pour tous les terminaux, la CRE considère qu'il devrait s'élever à environ 0,45 €/MWh pour refléter l'augmentation de la somme des revenus autorisés des trois terminaux.

Question 24 Etes-vous favorables à la hausse du Terme de Nombre d'Accostage demandée par Elengy ? Etes-vous favorables à la péréquation et à l'évolution des termes tarifaires appliqués aux opérations de rechargement ?

7.1.2. Création d'un terme variable énergie

Elengy demande la création d'un terme tarifaire spécifique pour couvrir une partie des dépenses d'énergie de ses terminaux méthaniers, le terme variable énergie (TVE).

Comme décrit à la partie 5.3.1.2.2 (couverture des charges d'énergie au CRCP), les quantités d'électricité consommées par les terminaux sont fortement corrélées aux quantités de GNL déchargées (pour rappel, les quantités de gaz consommées par les terminaux sont couvertes par le Terme en Nature, TN).

Le TVE serait calculé de manière à couvrir le coût prévisionnel de l'énergie nécessaire pour décharger et regazéifier 1 MWh supplémentaire de GNL. Ainsi, ce terme variable couvrirait uniquement les dépenses d'énergie variables selon la quantité de GNL déchargée. Les charges d'énergie non corrélées avec les quantités déchargées seraient exclues de son calcul.

Chaque terminal ayant un profil de consommation électrique différent selon les quantités de GNL déchargées, un terme variable différencié serait créé pour chaque site.

Les charges d'énergie couvertes par ce nouveau terme TVE seraient déduites de l'assiette couverte par le terme de quantité déchargée, qui serait donc mécaniquement réduit.

Au vu des prix de l'électricité anticipés pour la période tarifaire à venir, les niveaux indicatifs des termes variables exprimés en €/MWh de GNL déchargé seraient :

- pour Fos Cavaou : 0,060 €/MWh ;
- pour Fos Tonkin : 0,065 €/MWh ;
- pour Montoir de Bretagne : 0,056 €/MWh.

Analyse de la CRE

La CRE considère que la création du terme variable énergie permettrait un meilleur reflet des coûts de chaque terminal. Ce terme permettrait également de minimiser les montants à couvrir au CRCP en cas de variation de l'activité des terminaux. Il favoriserait donc la stabilité tarifaire. A ce stade, la CRE est favorable à la proposition d'Elengy.

Question 25 Etes-vous favorable à la création d'un Terme Variable Energie selon les modalités demandées par Elengy ?

7.2. Grille tarifaire

La grille tarifaire actuelle est la suivante :

Terme	Unité	Montoir	Fos Tonkin	Fos Cavaou
Terme de nombre d'accostage TNA	€/accostage	90 000 €	75 000 €	100 000 €
Terme de quantité déchargée TQD base	€/MWh	0,551 €/MWh	0,818 €/MWh	1,306 €/MWh
Terme de quantité déchargée TQD spot (75 % du TQD base)	€/MWh	0,413 €/MWh	0,614 €/MWh	0,980 €/MWh
Terme de gaz en nature TN	% de la quantité déchargée	0,5 %	0,4 %	0,1 %
Terme fixe de rechargement TFR	€/chargement	60 000 €	40 000 €	120 000 €
Terme de quantité rechargée TQR	€/MWh	0,343 €/MWh	0,343 €/MWh	0,324 €/MWh
Terme bandeau TB	€/MWh	0,07 €/MWh		
Terme de quantité stockée TQS	€/MWh/mois	1 €/MWh/mois		

La grille tarifaire illustrative au 1^{er} avril 2025, calculée en retenant la moyenne des termes tarifaires obtenus en se basant sur la demande d'Elengy, d'une part, et sur la borne basse proposée par la CRE, d'autre part, serait la suivante :

Terme	Unité	Montoir	Fos Tonkin	Fos Cavaou
Terme de nombre d'accostage TNA	€/accostage	120 000 €	75 000 €	120 000 €
Terme de quantité déchargée TQD base (sur les deux premières années)	€/MWh	0,864 €/MWh	1,311 €/MWh	0,966 €/MWh
Terme de quantité déchargée TQD spot (75 % du TQD base)	€/MWh	0,648 €/MWh	0,983 €/MWh	0,724 €/MWh
Terme variable énergie TVE	€/MWh	0,06 €/MWh	0,07 €/MWh	0,06 €/MWh
Terme de gaz en nature TN	% de la quantité déchargée	0,5 %	0,4 %	0,1 %
Terme fixe de rechargement TFR	€/chargement	100 000 €	50 000 €	100 000 €
Terme de quantité rechargée TQR	€/MWh	0,45 €/MWh		
Terme d'émission mensuelle	€/MWh	0,1 €/MWh		
Terme de quantité stockée TQS	€/MWh/mois	1 €/MWh/mois		

Le terme variable demandé par Elengy et décrit dans le paragraphe 7.1.2 du présent document a également été intégré de manière à couvrir l'ensemble des charges variables prévisionnelles d'énergie sur la période tarifaire de 4 ans.

Le TQD est déterminé de manière à faire boucler l'ensemble des autres termes.

Question 26 Avez-vous des remarques sur les termes tarifaires ?

8. Offre commerciale des terminaux régulés

8.1. Evolution de l'offre commerciale

Les terminaux méthaniers d'Elengy ont connu lors de la période tarifaire ATTM6 un fort taux d'utilisation, en particulier à partir de 2022, dans un contexte de très forte volatilité des prix du GNL. Cette conjonction d'événements a mis en lumière certaines limites de l'offre actuelle des terminaux méthaniers. En particulier, les quantités déchargées par expéditeurs durant un mois donné peuvent significativement différer des quantités émises sur le réseau durant ce même mois. L'offre des opérateurs avait été conçue dans un contexte différent, caractérisé par des taux d'utilisation plus faibles et une relative stabilité des prix du GNL d'un mois sur l'autre.

Par conséquent, Elengy et les utilisateurs des terminaux régulés souhaitent faire évoluer l'offre afin de prendre en compte la nouvelle conjoncture. Les modifications envisagées, présentées dans les paragraphes suivants, concernent le service de base et l'option bandeau.

Ces modifications ont fait l'objet de discussions lors d'un processus de concertation entre l'opérateur et ses utilisateurs. Elengy a réuni ses utilisateurs lors de cinq réunions entre janvier et juin 2024. Ce processus de concertation devrait aboutir à la modification de règles contractuelles entre Elengy et ses utilisateurs. L'ensemble des participants à ces réunions ont exprimé leur souhait d'une modification de l'offre décrite au sein du tarif ATTM6 dans l'objectif de minimiser la différence entre les quantités déchargées et les quantités émises sur le réseau chaque mois par chaque expéditeur, de minimiser l'impact de l'annulation d'une cargaison sur les autres expéditeurs et de traiter chaque cargaison de manière équitable. Pour permettre à ses utilisateurs de se prononcer, Elengy a simulé les conséquences de plusieurs évolutions possibles de son offre si elles avaient été appliquées aux programmes de déchargement des deux dernières années. Elengy propose des évolutions considérées comme consensuelles par les utilisateurs s'étant exprimés en concertation.

Selon les retours à la consultation publique, la CRE envisage de modifier avant la fin du mois d'octobre 2024 la description des offres proposées par les opérateurs pour que les modifications soient effectives dès le 1^{er} janvier 2025, c'est-à-dire préalablement à l'entrée en vigueur du tarif ATTM7. Cette délibération relative aux offres des terminaux méthaniers régulés permettrait à Elengy de mettre en œuvre la nouvelle offre dès le 1^{er} janvier 2025, et d'établir son programme de déchargement 2025 en conséquence. La délibération tarifaire concernant le tarif ATTM7 sera, quant à elle, publiée au plus tard en début d'année 2025 pour une mise en œuvre du tarif ATTM7 au 1^{er} avril 2025.

Question 27 Etes-vous favorable à ce que les évolutions de l'offre des terminaux régulés soient mises en œuvre dès le 1^{er} janvier 2025 ?

8.2. Services proposés

Cette partie présente l'offre de services en vigueur dans le tarif ATTM6 ainsi que les évolutions demandées par Elengy.

8.2.1. Services de déchargement intégré

Depuis la période tarifaire ATTM5, les terminaux méthaniers régulés proposent un service de déchargement composé d'un service de base et d'un service *spot*. L'offre est intégrée : à chaque déchargement souscrit correspondent les capacités de stockage et de regazéification correspondantes.

8.2.1.1. Service de base

Ce service est accessible à tout expéditeur dès la première souscription. Il permet de souscrire un déchargement pour le mois M jusqu'au 20 du mois M-1. Les expéditeurs ayant souscrit des capacités annuelles ou trimestrielles (cf. paragraphe 4.1) en bénéficient automatiquement, à hauteur de la capacité annuelle (respectivement trimestrielle) souscrite.

Par ailleurs, un expéditeur peut réserver, en premier arrivé, premier servi, avant le 20 du mois M-1 pour le mois M, un déchargement via le service de base parmi les créneaux libres après établissement du programme annuel.

La répartition de l'émission physique du terminal entre les expéditeurs est faite en fonction des volumes de GNL déchargés et rechargés au cours du mois sur le terminal méthanier, ainsi que du niveau de stock de début de mois et du stock fin de mois prévisionnel (stock de référence de fin de mois).

Durant la période ATTM6, le niveau de stock de référence de fin de mois M (niveau d'inventaire) d'un expéditeur à un terminal est déterminé selon les règles suivantes :

- si un déchargement est prévu pour cet expéditeur pour le mois M+1, son niveau de stock de référence de fin de mois M 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 ;

- si aucun déchargement n'est prévu pour le mois M+1, le niveau de référence de stock de fin de mois M d'un expéditeur est déterminé en supposant une émission uniforme de la dernière cargaison déchargée au cours du mois M jusqu'au dernier jour du mois M+1.

Elengy demande de modifier à partir du 1^{er} janvier 2025 la règle de calcul du stock de référence de fin de mois des expéditeurs de la manière suivante : chaque cargaison apportée est considérée comme émise de manière linéaire en 12 jours. Ainsi, le stock de référence de fin de mois d'un expéditeur sera la somme de la contribution à ce stock de toutes ses cargaisons apportées dans les 12 derniers jours du mois. L'émission de chaque cargaison étant considérée linéaire, sa contribution au stock de fin de mois sera établie en fonction de sa date de livraison. Une cargaison livrée à 11 jours de la fin du mois aura un apport de 1/12^e de sa quantité au stock de fin de mois M, alors qu'une cargaison livrée la veille de la fin du mois aura un apport de 11/12^e de sa quantité au stock de fin de mois M.

Dans cette nouvelle offre, le début d'émission des cargaisons déchargées lors d'un mois M est fixé au premier jour de ce mois M.

Analyse de la CRE

La CRE est favorable, à ce stade, à l'évolution du service de base demandée par Elengy étant donné la situation de marché rencontrée durant la période ATTM6, caractérisée par un taux d'utilisation élevé des terminaux, et une volatilité des prix du gaz importante. Les utilisateurs ont exprimé des retours positifs en concertation. La CRE constate en particulier que cette évolution du service de base doit permettre de limiter les différences entre quantités déchargées et quantités émises par chaque expéditeur et chaque mois.

Question 28 Etes-vous favorable à l'évolution du service de base demandée par Elengy ?

8.2.1.2. Réservation trimestrielle pour l'année N+1

Chaque année, au cours du quatrième trimestre, Elengy établit pour l'année suivante un programme annuel de déchargements sur la base des demandes des utilisateurs ayant souscrit des capacités annuelles dans le terminal.

Ce programme annuel comprend également les opérations de rechargement de navire et de transbordement, mais la programmation du terminal est soumise à une priorité stricte pour le déchargement et la regazéification.

En intra-annuel, les opérations sont réservées selon la règle du premier arrivé premier servi, soit via le service de base, avant l'établissement du programme mensuel, soit via le service spot, après établissement du programme mensuel (20 du mois M-1 pour le mois M), sur les créneaux restants disponibles.

Le tarif ATTM6 a introduit le service de réservation trimestrielle pour l'année N+1. Ce service permet de souscrire un déchargement de navire pour un trimestre ciblé de l'année suivante. Il est commercialisé à compter de l'année N-1 pour un déchargement au cours d'un trimestre de l'année N. Ce service est alloué selon le principe du premier arrivé – premier servi.

Pour chaque terminal, le niveau de capacités commercialisable dans le cadre de ce service correspond à la différence entre la capacité disponible au terminal (soit 3/12^e de la capacité annuelle non souscrite) et le niveau des indisponibilités pour maintenance prévues pour ce trimestre, un coefficient de sécurité de 50 % étant appliqué à cette différence. Pour un trimestre donné, le niveau de capacités commercialisables pour la réservation trimestrielle est donc défini comme suit :

Niveau commercialisable

$$= 0,5 \times \left[\frac{3}{12} \times \text{capacité annuelle non souscrite} - \text{Indisponibilité prévisionnelle} \right]$$

Pour chaque terminal, le service de réservation trimestrielle de capacités ne concerne que les années pour lesquelles il reste de la capacité disponible.

Les réservations trimestrielles de capacités sont prises en compte dans l'établissement du programme annuel de déchargement. En cas de conflit de date de déchargement au cours de l'élaboration du programme annuel, la priorité est laissée au souscripteur de long terme par rapport au souscripteur trimestriel, tout en garantissant un créneau au souscripteur trimestriel.

La CRE est favorable au maintien de ce mécanisme.

Question 29 Etes-vous favorable au maintien du mécanisme de réservation trimestrielle pour l'année N+1 ? Si oui, êtes-vous favorable à son maintien selon les modalités existantes ?

8.2.1.3. Service spot

Ce service est réservé aux déchargements souscrits, pour un mois M donné, après le 20^e jour du mois M-1, s'il reste de la capacité disponible à l'issue de l'établissement du programme mensuel. Il est alloué selon le principe du premier arrivé – premier servi.

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'une cargaison *spot* est 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 35 GWh/j.

Elengy demande de maintenir ce service inchangé par rapport à la période tarifaire ATTM6.

Analyse de la CRE

La CRE note les retours positifs des utilisateurs en concertation. Elle est favorable au maintien du service spot proposé par Elengy.

Question 30 Etes-vous favorable au maintien du service spot demandé par Elengy ? Si oui, êtes-vous favorable à son maintien selon les modalités existantes ?

8.2.1.3.1. Remplacement de l'option bandeau par l'option d'émission mensuelle

En plus du service de déchargement, Elengy propose actuellement une option bandeau. Cette option peut être souscrite en plus du service de déchargement et permet aux expéditeurs de lisser leur profil d'émission sur le réseau de transport, sur une durée de 20 à 40 jours à partir de la date de déchargement de la cargaison.

Pour répondre aux besoins exprimés par ses utilisateurs en concertation, Elengy propose de remplacer cette option bandeau à partir du 1^{er} janvier 2025 par une option d'émission mensuelle.

Ce service permettrait à son souscripteur de lisser tout ou une partie de ses émissions quotidiennes sous la forme d'un bandeau uniforme sur un mois calendaire. Cette émission uniforme serait répartie du premier au dernier jour de chaque mois, sans report de volume sur le mois suivant.

Comme l'option bandeau actuellement proposée, l'option d'émission mensuelle ne serait accessible qu'aux souscripteurs du service de base et ne pourrait être souscrite que dans la limite de 20 % des quantités mensuelles prévues dans le programme de déchargement annuel afin de limiter les risques de déformation des émissions des autres utilisateurs du terminal.

Ce service serait exclusivement proposé en infra-annuel selon les conditions suivantes :

- un utilisateur pourrait envoyer sa demande de souscription jusqu'au 20^e jour du mois M-2 pour les mois M et M+1 ;

- sa demande devrait être inférieure ou égale à la plus petite des deux valeurs suivantes : la quantité prévue à l'émission pour le mois considéré et un volume maximal de 1 100 GWh par mois ;
- En cas de surdemande des expéditeurs lors d'une fenêtre, les demandes seraient réduites au prorata ;
- la dernière fenêtre d'allocation pour le mois M a lieu le 20 de M-2 ;
- si l'option d'émission mensuelle n'était pas souscrite à l'issue de cette fenêtre (en tout ou partie), Elengy proposerait les capacités restantes au premier arrivé – premier servi.

Une fois l'option d'émission mensuelle allouée à un client, les opérateurs lui attribueraient une émission quotidienne uniforme sur le mois, en tenant compte des émissions physiques programmées pour ce mois. Tout volume à émettre pour ce client au-delà du volume souscrit au titre de l'option d'émission mensuelle par ce client serait traité conformément aux règles générales.

Analyse préliminaire de la CRE

La CRE est favorable, à ce stade, au remplacement de l'option bandeau par l'option d'émission mensuelle pour la période ATTM7, comme demandé par Elengy. La CRE note en particulier que cette évolution du service bandeau doit permettre de limiter les différences entre quantités déchargées et quantités émises par chaque expéditeur et chaque mois. Alternativement à la règle du « premier arrivé – premier servi », bien que la demande d'Elengy comprenne une allocation selon un tarif fixe, la CRE interroge les acteurs de marché sur l'intérêt d'allouer cette option aux enchères si le cumul des demandes excède 1100 GWh sur un mois donné, afin d'éviter de réduire les demandes au pro rata. Le prix de réserve serait égal au tarif régulé.

Question 31 Etes-vous favorable au remplacement de l'option bandeau par l'option d'émission mensuelle proposé par Elengy ? Considérez-vous que cette option devrait être attribuée aux enchères ?

8.2.1.4. Bilan du service de déchargement proposé dans le tarif ATTM6

Les services de déchargement actuellement proposés ont été créés lors de l'entrée en vigueur du tarif ATTM5, en remplacement de l'offre précédente qui était plus complexe et plus contraignante. Cette évolution, et notamment la mise en place du service de base, avait pour but d'apporter plus de visibilité et de flexibilité pour les expéditeurs.

Dans les conditions de marché de la période couverte par le tarif ATTM6 (2021-2024), et particulièrement avec l'afflux de GNL en Europe, les terminaux méthaniers régulés ont été plus utilisés que lors de la période précédente. Les expéditeurs ont eu recours principalement au service de base, notamment dans le cadre des souscriptions de long terme. L'option bandeau a été très souscrite à partir de 2022, dans un contexte de forte utilisation des terminaux où les émissions des utilisateurs étaient très contraintes par les limites de stockage en cuve. Le service *spot* n'a donné lieu qu'à des souscriptions à la marge, les terminaux étant entièrement souscrits à partir de 2023.

Nombre de cargaisons souscrites en service de base	2021	2022	2023	2024
Fos Tonkin	36	42	39	38
Montoir de Bretagne	128	96	94	114
Fos Cavaou	87	116	89	100

Nombre de cargaisons souscrites en option bandeau	2021	2022	2023	2024
Fos Tonkin	0	0	0	0
Montoir de Bretagne	5	17	18	9
Fos Cavaou	2	19	15	14
Nombre de cargaisons souscrites en service spot	2021	2022	2023	2024 1 ^{er} semestre
Fos Tonkin	0	1	0	0
Montoir de Bretagne	0	0	0	0
Fos Cavaou	1	5	1	0

8.2.1.5. Commercialisation de stockage spécifique

Une partie des volumes disponibles en cuve aux terminaux de Montoir et Fos Cavaou est réservée pour les services de stockage dédié et de stockage spécifique.

Les dispositifs de stockage dédié et de stockage spécifique consistent en la mise à l'écart d'une partie des volumes de stockage du terminal pour les mettre à disposition des expéditeurs. Les volumes en cuve détenus par ce biais sont à la libre disposition des expéditeurs : le GNL peut donc être regazéifié et émis sur le réseau de transport ou bien utilisé dans le cadre d'activités de détail (rechargement, soutage, chargement de camion-citerne).

Les modalités du stockage dédié, qui est un service gratuit, sont les suivantes :

- le volume total est fixé annuellement par l'opérateur, à ce jour :
 - au terminal de Montoir, 500 GWh de volume en cuve est réservé pour le dispositif de stockage dédié ;
 - au terminal de Fos Cavaou, 100 GWh de volume en cuve est réservé pour le dispositif de stockage dédié ;
- dans le cadre du « service de base » les expéditeurs souscrivant des capacités annuelles et pluriannuelles de déchargement obtiennent une allocation gratuite et automatique d'une part du volume total de stockage dédié annuel, au prorata de leurs souscriptions. Les expéditeurs qui n'ont pas de souscription annuelle n'ont pas accès au stockage dédié par le biais de leurs souscriptions.

Le stockage spécifique, qui est un service payant, a été mis en place lors du tarif ATTM6. Ses modalités sont les suivantes :

- lorsqu'une partie du volume de stockage dédié reste libre à l'issue de l'établissement du programme annuel, une fenêtre de commercialisation de ce volume résiduel est ouverte au cours du mois de décembre N-1 pour l'année N. Cette fenêtre est ouverte à tous les expéditeurs et proposée à la vente sous forme annuelle. Pour chaque terminal les capacités de stockage ainsi commercialisées sont tarifées au prix du terme de quantité stockée, TQS (voir la partie 7 de cette consultation) ;

- si des capacités de stockage sont toujours disponibles à l'issue du guichet annuel de décembre N-1, elles sont remises en vente, sous forme mensuelle ou pour le restant de l'année, à l'occasion de chaque programme mensuel. A cette occasion le stockage spécifique peut être réservé pour le reste de l'année (du mois M+1 jusqu'au mois de décembre de l'année N) ou uniquement pour le mois M+1. Pour chaque terminal le tarif correspond au terme de quantité stockée, TQS (voir la partie 7 de cette consultation). Si les volumes ne trouvent pas preneur, ils sont réintégrés au stock mutualisé pour le mois considéré.

La CRE est favorable au maintien de ces dispositifs.

Question 32 Etes-vous favorable au maintien des dispositifs de stockage dédié et de stockage spécifique selon les modalités en vigueur ?

8.2.1.6. Prolongation de l'inventaire en M+2 pour les activités GNL de détail

Ce service a été mis en place lors de la période tarifaire ATTM6. Il permet aux acteurs ayant des capacités de chargement de camions-citernes ou de microméthaniers de garder du GNL en stock jusqu'au mois M+2 suivant un déchargement en M.

Les modalités opérationnelles du service de prolongation d'inventaire en M+2 sont les suivantes :

- pour chaque terminal, le volume en cuve dédié à ce service est fixé annuellement par l'opérateur dans la limite de 50 GWh maximum ;
- le service est réservé aux acteurs du GNL de détail, c'est-à-dire justifiant d'une souscription de capacité pour le chargement de camions-citernes ou de microméthaniers le mois concerné par la prolongation d'inventaire ;
- l'expéditeur demande le recours à ce service au plus tard lors de l'établissement du programme mensuel du mois M+1 (soit le 20 du mois M) pour prolongation d'inventaire sur le mois M+2 ;
- le niveau de stock en cuve dont l'expéditeur peut demander la préservation pour le 1er du mois M+2 ne peut être supérieur à la plus contraignante des conditions suivantes :
 - à la différence de son niveau de stock en cuve au 1er du mois M+1 et de son solde des déchargements et rechargements programmés pour le mois M+1 ;
 - aux capacités de chargement de GNL de détail souscrites pour le mois M+2, nettes des déchargements souscrits au programme annuel pour ce même mois M+2 ;
 - au volume mis à disposition par terminal, de 50 GWh maximum ;
- une fois le volume alloué pour M+2, le niveau prévisionnel de stock de fin de mois M+1 est utilisé pour calculer le ratio d'émission de l'expéditeur sur le mois M+1. Les reprogrammations éventuelles de l'expéditeur modifient ce niveau de stock de fin de mois à la hausse ou à la baisse ;
- pour chaque terminal, le service est tarifé au prix du terme de quantité stockée (TQS).

Le volume alloué à ce service pour chaque terminal peut être revu lors de la mise à jour tarifaire, sur la base des travaux qui auront été menés en Concertation.

La CRE est favorable au maintien de ce dispositif.

Question 33 Etes-vous favorable au maintien du service de prolongation d'inventaire en M+2 selon les modalités en vigueur ?

8.2.1.7. Services et mécanismes annexes

8.2.1.7.1. Mécanismes relatifs à la programmation

Le tarif ATTM6 prévoit actuellement les services suivants :

- **le *pooling***, qui 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 sur la base d'un tarif spécifique ;
- **le compte de souscription** sur lequel les opérations non programmées ou annulées avec un préavis suffisant sont créditées. Ce compte peut ensuite être débité pour programmer des opérations à court terme ;
- **le mécanisme de « *Use It Or Lose It* » (UIOLI)** pour les capacités de regazéification non utilisées ;
- **le mécanisme de relâchement de capacité** offrant la possibilité aux détenteurs de capacités de regazéification de renoncer explicitement à l'utilisation de leurs capacités pour les mois M+1 et M+2. Ces capacités restent dues par leur détenteur initial au titre de la clause de « *ship or pay* » jusqu'à leur réservation éventuelle par un autre expéditeur (voir la partie 7 de cette consultation) ;
- **le marché secondaire** des capacités de regazéification.

Elengy propose de maintenir ces services dans les conditions actuelles durant la période ATTM7. La CRE est à ce stade favorable au maintien de ces services dans le tarif ATTM7.

Question 34 Etes-vous favorable au maintien de ces services selon les modalités en vigueur ?

8.2.2. Rebours au PITTM

Elengy demande la création d'un service commercial de rebours virtuel interruptible au PITTM (Point d'Interface Transport Terminaux Méthaniers). Elengy propose de commencer par une expérimentation de ce service à Fos Cavaou du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026.

Actuellement, dans chaque terminal, l'opérateur met à disposition des expéditeurs disposant de GNL en cuve et émettant du gaz sur le réseau de transport (selon un profil notifié par l'opérateur) un service de flexibilité hebdomadaire, permettant à ces acteurs de moduler leurs émissions de la semaine à la hausse ou à la baisse s'ils le souhaitent et si les conditions du terminal le permettent. Les débits en jeu sont restreints (de l'ordre d'une dizaine de GWh/j) et la disponibilité aléatoire car dépendante des contraintes physiques de stockage et du programme de déchargement du terminal.

Elengy propose de ne plus restreindre la mise à disposition de ces flexibilités aux seuls acteurs disposant de GNL en cuve et émettant sur le réseau de transport, mais de l'offrir à tout acteur intéressé via un service commercial de « rebours au PITTM ». L'opérateur a présenté ce service aux expéditeurs lors d'une concertation GNL.

Dans le cadre de ce service, Elengy propose d'allouer les quantités de GNL lors du guichet hebdomadaire d'allocation de la flexibilité intrajournalière. Ce service laisserait la priorité aux autres services de flexibilité pour les acteurs possédant du GNL en cuve, et le service de stockage dédié. De plus, ce service serait interruptible en cas de manque de GNL en cuve ou s'il est de nature à aggraver les congestions sur le réseau de GRTgaz.

En cas de demande supérieure aux quantités offertes, l'allocation se ferait au prorata des demandes effectuées. Comme pour l'utilisation de la flexibilité hebdomadaire, l'utilisation du GNL ainsi obtenu en cuve n'aurait pas d'impact sur l'inventaire en fin de semaine.

Elengy considère que l'introduction de capacités de rebours au PITTM représente un enjeu important pour ses terminaux méthaniers qui proposent déjà des services de chargement de GNL destinés aux camions ainsi qu'aux navires de soutage. D'après Elengy, la commercialisation de capacités rebours au PITTM faciliterait et accélérerait le développement du marché du bioGNL de détail et, de fait, la décarbonation du transport routier lourd et du transport maritime.

Elengy considère que les utilisateurs de ce service devraient s'acquitter d'un Terme de Quantité Stocké (TQS) sur une semaine de 0,25 €/MWh, équivalent, *pro rata temporis*, à celui appliqué au service de déchargement sur un mois, et d'un Terme de Liquéfaction Virtuelle qu'il estime à 0,1 /MWh. Le niveau de ce terme tarifaire, équivalent à une fraction du terme tarifaire de déchargement se justifie par le fait qu'une grande partie des infrastructures du terminal ne sont pas utilisées dans le cadre du service de rebours au PITTM. Ce service nécessiterait également la création d'un terme tarifaire applicable aux capacités rebours aux PITTM dans le tarif d'utilisation des réseaux de transport ATRT8.

Analyse de la CRE

La CRE considère comme essentiel que les terminaux régulés français offrent toute la flexibilité journalière disponible aux expéditeurs possédant du GNL en cuve et émettant sur le réseau de transport, dans la mesure où les utilisateurs ne sont pas maîtres du profil d'émission qui leur a été notifié. La CRE note toutefois que le service proposé par Elengy existe sur d'autres terminaux européens.

La CRE a déjà interrogé le marché sur l'offre proposée par Elengy dans sa consultation publique du 26 juillet 2023 relative à l'ATR8. A l'exception des opérateurs d'infrastructures, les répondants se sont opposés à la création de ce service. A ce stade, la CRE est défavorable au nouveau service de rebours au PITTM proposé par Elengy.

Question 35 Etes-vous favorable à l'instauration d'un service de rebours virtuel au PITTM ? Si oui, êtes-vous favorable aux modalités envisagées par Elengy ?

8.2.3. Autres services régulés

Elengy propose actuellement les services suivants :

- le service de rechargement de cargaisons permet à l'expéditeur de charger du GNL qu'il possède en cuve du terminal dans un navire. Il est dédié au chargement de navires d'une capacité de plus de 40 000 m³, l'activité de chargement des microméthaniers faisant l'objet d'un service spécifique non régulé (cf. paragraphe 8.2.4). Le service de rechargement de cargaisons est alloué selon le principe du premier arrivé – premier servi ;
- le point d'échange de GNL permettant aux utilisateurs d'échanger des quantités de GNL en cuve entre eux ;
- un marché secondaire des capacités de regazéification permettant aux utilisateurs de céder à d'autres leurs capacités, en partie ou en totalité. Les opérateurs ne facturent à ce titre aucun montant à l'acheteur et/ou au vendeur ;
- certaines prestations spécifiques, par exemple l'homologation des navires méthaniers, décrites dans un catalogue de prestations publié sur le site internet de l'opérateur.

Elengy propose de maintenir ces services dans les conditions actuelles durant la période ATTM7.

La CRE est à ce stade favorable au maintien de ces services dans le tarif ATTM7.

8.2.4. Services non régulés

En plus des services qui font l'objet de la régulation tarifaire, les opérateurs proposent un ensemble de services non régulés : les modalités de ces services, dont leur prix, sont définies par les opérateurs eux-mêmes. Il s'agit :

- du service de transbordement qui permet à l'expéditeur de transférer du GNL directement d'un navire à un autre, sans utiliser la cuve de stockage du terminal ;
- du chargement de camions-citernes qui permet à l'expéditeur de charger du GNL en sa possession dans la cuve de stockage du terminal dans un camion ;
- du chargement de microméthaniers qui permet à l'expéditeur de charger du GNL en sa possession dans la cuve de stockage du terminal dans un microméthanier (de capacité inférieure ou égale à 40 000 m³).

A ce stade, la CRE considère que ces services ont vocation à rester non régulés.

Question 36 Etes-vous favorable au maintien de l'absence de régulation concernant ces services ?