

# Décision

(B)2571

22 juin 2023

Décision relative à la demande d'approbation du programme de terminalling GNL modifié, du règlement d'accès GNL modifié, du règlement d'accès GNL modifié, du contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL et du règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions

prise en application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel

Non-confidentiel

# TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES .....	2
INTRODUCTION .....	3
1. CADRE LÉGAL .....	4
1.1. Troisième paquet énergie .....	4
1.2. Droit belge .....	5
1.2.1. Loi gaz .....	5
1.2.2. Code de bonne conduite .....	5
1.3. Approbation des conditions principales.....	7
1.4. Droit d'accès aux installations GNL .....	7
1.5. critères d'approbation.....	9
2. ANTÉCÉDENTS .....	12
2.1. Généralités .....	12
2.2. Proposition relative à la demande d'approbation du programme de terminalling GNL modifié, du règlement d'accès GNL modifié, du contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL et du règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions .....	12
2.3. Consultation .....	13
2.4. Entrée en vigueur du programme de services pour l'installation GNL et du règlement d'accès GNL pour le chargement de camions .....	14
3. EXAMEN DE LA PROPOSITION .....	15
3.1. Généralités .....	15
3.2. Programme de TERMINALLING GNL modifié .....	15
3.3. Le règlement d'accès GNL modifié.....	17
3.3.1. Généralités .....	17
3.3.2. Règlement d'accès GNL .....	17
3.4. Le contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL.....	18
3.4.1. Généralités .....	18
3.4.2. Le contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL.....	19
3.5. le règlement modifié d'accès GNL pour le chargement de camions.....	20
3.5.1. Généralités .....	20
3.5.2. Règlement modifié d'accès au GNL pour le chargement de camions ;.....	20
4. CONCLUSION .....	24

# INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, en application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel tel qu'adopté par la CREG par décision (B)2411 du 31 août 2022 (ci-après : le code de bonne conduite gaz naturel), la demande d'approbation du programme de services pour l'installation GNL et du règlement d'accès GNL pour le chargement de camions.

La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été soumise à la CREG par la SA Fluxys LNG par e-mail le 23 mai 2023 sous la forme de quatre documents distincts :

- la demande d'approbation par la CREG du programme de terminalling GNL modifié ;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès GNL modifié ;
- la demande d'approbation par la CREG du contrat GNL modifié pour le chargement de camions;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement modifié d'accès au GNL pour le chargement de camions.

La lettre de demande de la S.A. Fluxys LNG indique que les documents ci-dessus ont fait l'objet d'une consultation publique du 19 avril 2023 au 9 mai 2023 inclus. Le rapport de consultation numéro 63 résume les documents consultés, les commentaires reçus et a été joint à la demande du 23 mai 2023.

En plus de l'introduction et des annexes, la décision se compose de quatre parties, à savoir le cadre légal de la présente décision, ses antécédents, l'évaluation de la demande d'approbation et la conclusion.

Cette décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 22 juin 2023.

///

# 1. CADRE LÉGAL

## 1.1. TROISIÈME PAQUET ÉNERGIE

1. La présente décision tient compte de la législation européenne, appelée le « troisième paquet énergie », qui se compose pour le gaz<sup>1</sup> :

- Directive 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 2003/55/CE (ci-après : la troisième directive gaz) ;
- Règlement (CE) n° 713/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 instituant une agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ci-après : règlement ACER) ;
- Règlement 715/2009/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et abrogeant le règlement (CE) n°1775/2005 : règlement gaz 715/2009).

2. Les articles suivants sont importants pour la présente décision : les articles 15 (principes en matière d'accès des tiers aux installations GNL), 17 (principes des mécanismes d'allocation des capacités et procédures de gestion de la congestion en ce qui concerne les installations GNL), 19 (exigences de transparence en ce qui concerne les installations GNL), 20 (conservation de données par les gestionnaires de réseau), 21 (règles et redevances à payer en cas de déséquilibre) et 22 (échange de droits à capacité) du règlement gaz 715/2009.

3. Par ailleurs, l'article 41.6 de la troisième directive gaz prévoit que les autorités de régulation ont le pouvoir d'établir au moins les conditions suivantes ou de les approuver suffisamment tôt avant leur entrée en vigueur :

- les conditions d'accès aux installations GNL ;
- les conditions de la prestation de services d'équilibrage lesquels sont assurés de la manière la plus économique possible et fournissent aux utilisateurs du réseau des éléments d'incitation appropriés pour qu'ils équilibrent leur apport et leur consommation. Les services d'équilibrage sont équitables et non discriminatoires et fondés sur des critères objectifs ; et
- l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'allocation des capacités et de gestion de la congestion.

4. L'article 41.10 de la troisième directive gaz stipule que les autorités de régulation sont compétentes pour demander aux gestionnaires des réseaux de transport, de stockage de GNL et de distribution de modifier les conditions, afin de veiller à ce que celles-ci soient appliquées de manière proportionnelle et non discriminatoire.

---

<sup>1</sup> Les deux autres textes du « troisième paquet énergie » sont :

- Directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE
- le Règlement (CE) n° 714/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 sur les conditions d'accès au réseau pour les échanges transfrontaliers d'électricité et abrogeant le règlement (CE) n° 1228/2003.

## **1.2. DROIT BELGE**

### **1.2.1. Loi gaz**

5. L'article 15/14, §2, 6° de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz) stipule que la CREG est compétente pour approuver les conditions principales d'accès aux réseaux de transport, à l'exception des tarifs visés aux articles 15/5 à 15/5decies, et pour en contrôler l'application par les entreprises de transport dans leurs réseaux respectifs.

6. Les conditions principales sont définies à l'article 1<sup>er</sup>, 51° de la loi gaz en ces termes : « le contrat standard d'accès au réseau de transport et les règles opérationnelles y afférentes ».

7. Le réseau de transport consiste en un ensemble d'installations de transport exploité par un seul des gestionnaires ou par une même entreprise de transport, à l'exclusion des installations en amont et des conduites directes (article 1<sup>er</sup>, 10°, loi gaz). Par installations de transport, on entend : « toutes canalisations, y compris les conduites directes et les installations en amont, et tous les moyens de stockage, installations GNL, bâtiments, machines et appareils accessoires destinés ou utilisés à l'une des fins énumérées à l'article 2, § 1<sup>er</sup>. » (article 1<sup>er</sup>, 8°, loi gaz).

8. On peut déduire de ce qui précède que la CREG dispose de la compétence d'approuver les conditions principales pour les installations de la S.A. Fluxys LNG.

9. Les articles 15/1, §1, 6° et 7° de la loi gaz sont également importants, en vertu desquels tant la S.A. Fluxys Belgium et in casu la S.A. Fluxys LNG, en tant qu'utilisateurs du réseau, sont tenues de se communiquer réciproquement toutes les informations nécessaires pour assurer le fonctionnement efficace et en toute sécurité des réseaux interconnectés et un accès efficace au réseau.

### **1.2.2. Code de bonne conduite**

10. En application de l'article 15/5undecies, § 1er de la loi gaz, telle que modifiée par la loi du 21 juillet 2021, la CREG a adopté, par décision (B)2411 du 31 août 2022, un code de bonne conduite gaz naturel, qui a été publié sur le site Web de la CREG le 20 septembre 2022, date à laquelle il est entré en vigueur. Un avis sur son établissement et son entrée en vigueur a été publié au Moniteur belge du 23 novembre 2022.

11. En application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès et de programme de services, qui sera soumise à l'approbation de la CREG en vertu de l'article 40, après une consultation publique du marché. Cette procédure s'applique également aux propositions de modification.

12. L'article 12 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit que, sans préjudice des principes relatifs aux mécanismes d'allocation de capacité qui découlent du règlement gaz 715/2009, les gestionnaires implémentent des mécanismes non discriminatoires et transparents pour l'allocation de leurs services en général et pour l'allocation de la capacité et de la flexibilité en particulier qui :

1° donnent des signaux économiques appropriés pour une utilisation efficace et maximale de la capacité technique et de la flexibilité;

2° facilitent et encouragent les investissements dans de nouvelles infrastructures;

3° garantissent la compatibilité avec les mécanismes de marché, en ce compris les places de marché virtuelles et les hubs;

4° sont flexibles et en mesure de s'adapter aux conditions de marché changeantes;

5° n'entravent pas l'accès de nouveaux acteurs du marché;

6° n'entravent pas la concurrence effective entre les acteurs du marché, en ce compris les nouveaux acteurs sur le marché et les sociétés ayant une petite part de marché;

7° sont compatibles avec les règles d'allocation utilisées par les gestionnaires des réseaux limitrophes;

8° contribuent à la sécurité d'approvisionnement du marché gazier ;

9° assurer la compatibilité avec les objectifs de transition énergétique et de décarbonisation.

13. L'article 40 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit :

*« Pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, les gestionnaires font une proposition de contrat de transport qui après consultation publique du marché par le gestionnaire concerné, est soumise à la CREG pour approbation. Afin d'approuver cette proposition de contrat de transport ou cette proposition de modification du contrat de transport, la CREG peut adresser une demande de modification motivée au gestionnaire concerné, qui, dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de modification, soumet une proposition modifiée de contrat de transport à l'approbation de la CREG, sans consultation préalable de cette proposition modifiée. Les gestionnaires peuvent, à tout moment, soumettre une proposition de modification de leur contrat de transport à l'approbation de la CREG après consultation publique du marché. La CREG peut elle aussi demander aux gestionnaires d'élaborer une proposition de modification de leur contrat de transport, qu'ils soumettent à l'approbation de la CREG après consultation publique du marché.*

*À chaque fois que les gestionnaires sont tenus d'organiser une consultation publique, un rapport de consultation détaillé est établi et soumis à la CREG en même temps que la proposition. La CREG peut à tout moment demander au gestionnaire concerné et/ou aux utilisateurs du réseau toute information qu'elle juge utile pour prendre sa décision d'approbation.*

*La CREG statue dans un délai raisonnable et motive de manière détaillée sa décision en cas de rejet ou de demande de modification.*

*Les contrats de transport ainsi approuvés, ainsi que les modifications ultérieures, entrent en vigueur à la date déterminée par la CREG. Les contrats de transport approuvés et les modifications ultérieures sont publiés par les gestionnaires sur leur site Web»*

14. L'article 2, 30° du code de bonne conduite gaz naturel définit le terme de « contrat de transport » comme suit :

*« nom collectif désignant le contrat standard de transport de gaz naturel, le contrat standard de stockage, et le contrat standard GNL et le contrat d'accès Interconnector ; »*

15. L'article 42, § 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite gaz naturel prévoit :

*« Pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès suivant la même procédure que celle visée à l'article 40. »*

16. Enfin, l'article 44 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit :

*« Pour leurs activités respectives de transport, de GNL et de stockage et d'équilibrage du réseau, les gestionnaires et l'entreprise commune d'équilibrage établissent respectivement un programme de services ou un programme d'accès Interconnector, ou un programme d'équilibrage qui décrit en détail le modèle de transport, de stockage, de GNL ou d'équilibrage auquel s'applique la procédure visé à l'article 40. Ils publient les programmes de services, le programme d'accès Interconnector et le programme d'équilibrage approuvés sur leur site Web. »*

### **1.3. APPROBATION DES CONDITIONS PRINCIPALES**

17. L'approbation implique une déclaration d'une autorité administrative que l'acte soumis à cette approbation peut sortir ses effets à condition qu'il soit constaté que cet acte n'enfreint aucune règle juridique et ne va pas à l'encontre de l'ordre public.

18. Lorsqu'une disposition législative accorde à une autorité administrative la compétence d'approuver un acte, cette autorité dispose non seulement de la possibilité de le faire, mais elle y est en outre obligée à peine que cette autorité administrative se rende coupable de déni de justice

19. L'approbation est une condition suspensive portant sur l'acte proposé. Concrètement, cela signifie que tant que cet acte ne reçoit pas l'approbation de l'autorité administrative, il ne sort pas d'effet juridique et ne peut être exécuté ni être opposable à des tiers. Il ne faut toutefois pas en déduire que dès que l'acte est approuvé par l'autorité administrative, la décision d'approbation ferait partie intégrante de l'acte approuvé. Les deux actes restent distincts et ne fusionnent pas.

20. Le fait que le code de bonne conduite gaz naturel prévoit explicitement que les documents régulés sont établis par le gestionnaire de l'installation GNL et soumis à l'approbation de la CREG après consultation signifie aussi qu'en cas de rejet de ces documents, la CREG ne peut se substituer au gestionnaire de l'installation GNL et par conséquent imposer des conditions. Autrement dit, la CREG peut uniquement approuver ou refuser. La CREG ne peut justifier légitimement ces deux options qu'en se basant sur des dispositions législatives et sur le principe de l'intérêt général.

21. Conformément aux articles 40, 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel, les documents approuvés sont publiés sans délai, tout comme la date à laquelle la CREG détermine dans sa décision qu'ils entrent en vigueur.

### **1.4. DROIT D'ACCÈS AUX INSTALLATIONS GNL**

22. La CREG estime que le droit d'accès aux réseaux de transport, dont les installations GNL, visé aux articles 15/5, 15/6 et 15/7 de la loi gaz, est d'ordre public.

23. Le droit d'accès aux réseaux de transport est en effet un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz naturel<sup>2</sup>. Il est essentiel que les clients finaux et leurs fournisseurs aient un accès garanti aux réseaux de transport et qu'ils puissent bénéficier de ce droit de manière non discriminatoire, afin de créer de la concurrence sur le marché du gaz naturel et de permettre aux clients finaux de choisir effectivement leur fournisseur de gaz naturel. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz naturel importées et utilisées ou réexportées passe par les réseaux de transport. Un fournisseur

---

<sup>2</sup> Voir aussi le considérant 7 de la deuxième directive sur le gaz, qui prévoit également de manière explicite que le bon fonctionnement de la concurrence présuppose un accès au réseau non discriminatoire et transparent à des prix raisonnables, et le considérant 4 de la troisième directive sur le gaz qui prévoit qu'il n'est pas encore question d'accès non discriminatoire au réseau.

ne peut effectivement fournir le gaz naturel qu'il vend à son client que s'il dispose, à l'instar de son client, d'un accès aux réseaux de transport.

24. L'analyse de la situation juridique avant l'entrée en vigueur de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché du gaz et au statut fiscal des producteurs d'électricité (M.B. du 11 mai 1999) démontre également que le droit d'accès aux réseaux de transport constitue un pilier de base indispensable de la libéralisation du marché du gaz. Il n'existait en effet pas de législation sur le plan du transport octroyant un quelconque monopole à l'entreprise historique de transport de gaz naturel, qui était également active sur le marché de la fourniture de gaz naturel. Pourtant, en qualité de fournisseur unique, seule cette entreprise bénéficiait *de facto* d'un accès aux réseaux de transport. Le fait que les tiers n'avaient pas accès aux réseaux de transport résultait simplement du fait que cette entreprise de transport de gaz naturel était propriétaire de presque toutes les infrastructures de transport de gaz naturel en Belgique. C'est précisément en raison du droit de propriété de cette entreprise de transport de gaz naturel que les tiers, à l'exception des clients finaux qui étaient approvisionnés par cette entreprise de transport de gaz naturel, n'avaient pas accès aux réseaux de transport. Pour introduire la concurrence sur le marché du gaz, la loi gaz a choisi d'accorder un droit d'accès aux réseaux de transport à tous les clients éligibles, de même qu'aux fournisseurs de gaz naturel pour autant qu'ils fournissent aux clients éligibles. Il est donc évident qu'ignorer ce droit essentiel d'accès aux réseaux de transport reviendrait à remettre en cause la libéralisation du marché du gaz.

25. Il ressort de l'article 15/5 de la loi gaz que la garantie effective du droit d'accès aux réseaux de transport est indissociablement liée au code de bonne conduite et à la régulation des tarifs de réseau visés aux articles 15/5*bis* à *duodecies* de la loi gaz. Le code de bonne conduite et la régulation des tarifs de réseau visent à concrétiser dans les faits le droit d'accès aux réseaux de transport.

26. Conformément à l'article 15/5*undecies* de la loi gaz, le code de bonne conduite règle l'accès aux réseaux de transport. Avec le code de bonne conduite, le législateur souhaite éviter l'apparition d'une quelconque discrimination entre les utilisateurs du réseau sur la base de divers motifs techniques non pertinents difficiles, voire impossibles à réfuter par les utilisateurs du réseau eux-mêmes en raison de leur manque de connaissances spécialisées sur le plan de la gestion des réseaux de transport. Il souhaite également trouver le bon équilibre entre les utilisateurs du réseau d'une part et les gestionnaires d'autre part. Les intérêts des utilisateurs du réseau et des gestionnaires ne sont, en effet, pas toujours convergents. Il existe dès lors un risque que les gestionnaires refusent l'accès à leur réseau de transport pour des raisons techniques non pertinentes. Contrairement à une entreprise privée ordinaire, le gestionnaire ne doit pas chercher à obtenir un maximum de clients pour couvrir ses frais et réaliser un bénéfice le plus élevé possible. La régulation des tarifs pour l'accès aux réseaux de transport et aux services auxiliaires et l'utilisation de ceux-ci, en vertu de l'article 15/5*bis* et *ter* de la loi gaz, implique en effet que le revenu total (et donc aussi les tarifs) couvre dans tous les cas l'ensemble de tous ses coûts réels raisonnables, de même qu'une marge bénéficiaire équitable, quelle que soit l'intensité d'utilisation des réseaux de transport. De cette garantie de couverture de l'ensemble des coûts et de la marge bénéficiaire équitable naît en effet le risque que le gestionnaire essaie de refuser les utilisateurs du réseau pour lesquels la fourniture de service est plus compliquée ou qui représentent des risques techniques ou financiers accrus, et qu'il tente de justifier son refus à l'aide d'arguments complexes, mais non pertinents. Puisque le code de bonne conduite clarifie les obligations des gestionnaires et des utilisateurs du réseau, il constitue la traduction technique du droit d'accès aux réseaux de transport et il concerne par conséquent aussi l'ordre public.

27. Le droit d'accès est traduit par le biais des conditions principales qui sont composées de contrats standard d'accès au réseau de transport, d'une part, et des règles opérationnelles y afférentes, d'autre part, dont la description détaillée est reprise dans un règlement d'accès. Ces conditions, qui sont essentielles à un fonctionnement efficace et transparent du marché, régissent le droit d'accès au réseau de transport et sont, de par le fait que le droit d'accès est d'ordre public, d'ordre public. L'approbation des conditions principales par la CREG ne modifie pas leur nature. Au contraire, l'importance des conditions principales est confirmée par le fait qu'un utilisateur du réseau ne peut avoir accès au réseau de transport du gestionnaire que s'il s'est fait enregistrer comme utilisateur du réseau, ce qui implique la signature d'un contrat standard.

28. Même si le contrat standard est de nature contractuelle, ce contrat doit veiller à ce que tous les utilisateurs soient traités sur un pied d'égalité, aient accès aux réseaux de transport et puissent utiliser les services de transport aux mêmes conditions.

29. Le règlement d'accès contient le détail des règles opérationnelles d'accès, d'allocation des services, de gestion de la congestion, du marché secondaire et de la gestion d'incidents, lesquelles sont approuvées par la CREG sur proposition du gestionnaire et après concertation avec les utilisateurs du réseau. Cette approbation ne porte pas non plus préjudice au caractère réglementaire du règlement d'accès.

30. Le programme de services est une sorte de catalogue de services de transport que le gestionnaire propose avec un aperçu du contenu précis de ces services. Ce principe est étroitement lié aux exigences de transparence de l'article 19 du règlement gaz 715/2009.

## **1.5. CRITÈRES D'APPROBATION**

31. Conformément aux articles 40, 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel, la CREG approuve le contrat standard de GNL, le règlement d'accès pour le GNL et le programme de services GNL.

32. Le contrat standard de GNL, tel que prévu par l'article 163, § 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite gaz naturel, comprend, outre des dispositions générales et des définitions, notamment les éléments suivants :

- 1° l'objet;
- 2° les conditions auxquelles les services GNL sont fournis;
- 3° les droits et obligations liés aux services GNL fournis;
- 4° la facturation et les modalités de paiement;
- 5° les garanties financières et autres garanties;
- 6° la responsabilité des parties;
- 7° les droits et obligations des parties en matière de qualité du gaz naturel;
- 8° les dispositions pour la compensation de services GNL non fournis;
- 9° les dispositions pour le stockage mixte, le dépôt, les droits de propriété du GNL;
- 10° les droits et obligations relatifs à la gestion opérationnelle et à l'entretien de l'installation GNL;
- 11° les urgences et la force majeure;

- 12° la négociabilité et la cession des services GNL;
- 13° la durée et la résiliation du contrat standard de GNL;
- 14° la durée, la suspension, la résiliation et la cessation des services GNL alloués;
- 15° la notification entre les parties;
- 16° l'échange d'informations, les obligations et la confidentialité entre les parties;
- 17° le régime de résolution de conflits;
- 18° le droit applicable.

33. Selon l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel, le règlement d'accès pour le GNL contient, outre des dispositions générales et des définitions, des règles et des procédures opérationnelles concernant :

- 1° le formulaire de services type;
- 2° le mode de souscription et d'allocation des services GNL;
- 3° le point de déchargement de l'installation GNL;
- 4° l'arrivée, le déchargement, le temps d'arrimage à l'installation GNL et le départ des méthaniers de celle-ci;
- 5° l'arrivée tardive des méthaniers, l'impact sur le déchargement des méthaniers et sur le réajustement opérationnel des allocations de capacité;
- 6° le planning et d'approbation de méthaniers ;
- 7° le gaz naturel en stock, au gaz naturel pour consommation propre, pour l'équilibre mensuel d'énergie, à l'émission de gaz naturel en stock et au regroupement (pooling) de capacité d'émission entre utilisateurs du terminal ;
- 8° le prêt de GNL ou de gaz naturel entre les utilisateurs du terminal ;
- 9° les spécifications de qualité du GNL au point de fourniture de l'installation GNL et les spécifications du gaz naturel au point d'interconnexion de l'installation GNL ;
- 10° la fourniture de GNL et l'émission de gaz naturel qui n'est pas conforme aux spécifications de qualité ;
- 11° les test et les mesures du GNL au point de livraison et les procédures opérationnelles pour les tests et la mesure du gaz naturel au point d'interconnexion indiquant les paramètres mesurés et le degré de précision ;
- 12° la maintenance des installations de GNL ;
- 13° les réductions et interruptions ;
- 14° les nominations et renominations ;
- 15° les règles en cas de dépassement des capacités allouées ;
- 16° la libération de services GNL non utilisés ;
- 17° l'utilisation des services ;
- 18° l'accès à la plateforme de données électronique.

Il existe un règlement d'accès distinct pour les camions GNL et les navires GNL, en fonction des spécificités de ces services.

34. En vertu de l'article 163, §2 et de l'article 164 du code de bonne conduite gaz naturel, le gestionnaire de l'installation de GNL peut établir des contrats standard séparés pour d'autres services de GNL, tels que le chargement des camions. Ceux-ci peuvent contenir des dérogations uniquement pour tenir compte des spécificités des services de GNL respectifs.

35. Enfin, l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit qu'un programme de services de GNL doit être établi, qui décrit en détail le modèle de transport applicable aux installations de GNL.

36. La CREG refusera son approbation si les documents ou modifications proposés produisent des documents réglementaires incomplets et/ou contraires à la loi. C'est le cas lorsque les documents réglementaires n'élaborent que partiellement ou pas l'accès au réseau de transport et, par conséquent, n'atteignent pas les objectifs de la législation européenne énoncés dans la partie 1 de la présente décision. La CREG veille notamment à ce que les propositions ne soient pas en contradiction avec la législation sectorielle sur l'énergie, le droit de la concurrence, le droit des pratiques du marché et le droit des obligations.

37. La compétence de la CREG ne se limite toutefois pas à cela. La CREG, en sa qualité d'autorité administrative, est également investie d'une mission de défense de l'intérêt général. L'intérêt général est un critère de contrôle essentiel pour la CREG, permettant de déterminer si les documents réglementaires proposés peuvent ou non recevoir son approbation. La CREG estime que la recherche d'un bon équilibre contractuel entre le gestionnaire de l'installation de GNL et l'utilisateur du terminal fait partie de l'intérêt général. En effet, cette relation contractuelle n'est pas le fruit d'une négociation, mais constitue un contrat d'adhésion dans le chef de l'utilisateur du terminal.

## **2. ANTÉCÉDENTS**

### **2.1. GÉNÉRALITÉS**

38. Le terminal GNL de Zeebruges est entré en service en 1987. Le terminal se compose initialement d'installations de réception, de quatre réservoirs de stockage de GNL (dont trois possèdent une capacité utile de 80 000 m<sup>3</sup> de GNL chacun et un réservoir ayant une capacité utile de 140 000 m<sup>3</sup> de GNL), des installations de regazéification afin d'injecter le GNL regazéifié dans le réseau de transport et les installations y afférentes (avec une capacité d'émission de 1 950 000 m<sup>3</sup> par heure). Le terminal GNL peut accueillir presque tous les types de méthaniers, d'une capacité de 7 500 m<sup>3</sup> de GNL aux méthaniers Q-max affichant une capacité de 266 000 m<sup>3</sup> de GNL.

39. Au terme d'une consultation de marché en 2003 et d'une fenêtre de souscription de 2019, la totalité de la capacité primaire a été allouée sur la base de contrats ship-or-pay.

40. L'infrastructure GNL à Zeebruges possède une capacité de regazéification de 9 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel par an, que la S.A. Fluxys LNG met à la disposition des utilisateurs du terminal et qui est calculée sur la base de la capacité technique des installations du terminal et des modifications apportées à celles-ci, compte tenu en particulier de la première extension de capacité mise en service le 1<sup>er</sup> avril 2008, ainsi que du projet de deuxième extension de capacité.

41. La construction d'un cinquième réservoir d'une capacité de 180 000 m<sup>3</sup> de GNL et des compresseurs associés a donné lieu à des services de transbordement de GNL proposés sur le marché et subséquemment souscrits.

### **2.2. PROPOSITION RELATIVE À LA DEMANDE D'APPROBATION DU PROGRAMME DE TERMINALLING GNL MODIFIÉ, DU RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL MODIFIÉ, DU CONTRAT GNL MODIFIÉ POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS GNL ET DU RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL MODIFIÉ POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS**

42. La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été soumise à la CREG par la S.A. Fluxys LNG à la CREG par courriel le 23 mai 2023 sous la forme de quatre documents distincts, à savoir :

- la demande d'approbation par la CREG du programme de terminalling GNL modifié ;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès GNL modifié ;
- la demande d'approbation par la CREG du contrat GNL modifié pour le chargement de camions;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement modifié d'accès GNL pour le chargement de camions.

## 2.3. CONSULTATION

43. Le 19 avril 2023, la SA Fluxys LNG a lancé une consultation du marché (portant le numéro 63) sur le programme de terminalling de GNL modifié, le règlement d'accès GNL modifié, le contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL et le règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions. Les acteurs du marché ont pu réagir jusqu'au 9 mai 2023 au plus tard. Les principales modifications apportées aux documents réglementaires relatifs au GNL concernent (i) la modification des services pour le chargement des camions à la suite de la construction de nouveaux quais de chargement des camions, (ii) les nouveaux tarifs pour les services de camions GNL, (iii) des modifications mineures apportées au règlement d'accès pour le chargement de camions et (iv) des modifications mineures apportées au règlement d'accès pour le GNL, ainsi que plusieurs modifications mineures d'ordre rédactionnel.

44. La SA Fluxys LNG a lancé cette consultation du marché en publiant les documents proposés sur son site Web - à l'emplacement habituel de ces consultations, appuyé par une annonce en page d'accueil - et directement par courriel adressé à tous les acteurs du marché et associations enregistrés.

45. Les réactions suivantes ont été reçues de la part de deux utilisateurs du terminal :

### 1. modification des services pour le chargement de camions

D'une manière générale, le marché ne s'oppose pas aux modifications proposées en ce qui concerne le chargement de camions. Néanmoins, deux clients ont émis des suggestions pour améliorer encore l'offre.

Un répondant a demandé à Fluxys LNG de suivre les éventuelles situations de *hoarding* résultant de la programmation de *slots* par une partie qui n'a pas l'intention de les utiliser. Selon Fluxys LNG, plusieurs mesures (par exemple : *the congestion freeze period*) ont déjà été mises en œuvre pour réduire la congestion et le *hoarding* qui en découle. Une nouvelle mesure concernant la réservation à court terme de capacités inutilisées est également introduite dans la concertation actuelle. Cette mesure, en plus d'augmenter la capacité disponible grâce aux nouveaux quais, doit permettre de réduire davantage le problème. En tout état de cause, Fluxys LNG continuera à suivre la situation et à examiner d'éventuelles mesures complémentaires.

Il est également suggéré d'introduire un nouveau mécanisme de réservation de la capacité de chargement des camions, grâce auquel un client peut réserver un quai de chargement complet pour un camion pendant une période déterminée. Fluxys LNG examinera les implications commerciales, opérationnelles et réglementaires d'une telle modification.

### 2. nouveaux tarifs pour les services de camions GNL

En général, le marché n'est pas opposé aux modifications proposées pour les tarifs de chargement des camions, bien qu'un répondant ne soutienne pas la suppression de la réduction de 10 % pendant les *subscription periods*. A cet égard, Fluxys LNG estime qu'une telle réduction n'est plus nécessaire pour inciter les clients à réserver des capacités à plus long terme. En effet, le marché montre déjà un intérêt soutenu pour ce service et Fluxys LNG a déjà intégré une réduction encore plus importante dans le nouveau tarif de base pour un slot.

### 3. modifications mineures du règlement d'accès pour le chargement de camions

Aucun commentaire formel n'a été formulé par les répondants

### 4. modifications mineures au règlement d'accès pour le GNL

Aucun commentaire formel n'a été formulé par les répondants

46. La S.A. Fluxys LNG a soumis le rapport de consultation numéro 63 à la CREG en même temps que la demande d'approbation des documents modifiés.

47. La consultation n'a donné lieu à aucune modification des documents GNL réglementaires consultés.

48. En tenant compte de ce qui précède, la CREG estime que, conformément à l'article 40, 2° du règlement d'ordre intérieur de la CREG, elle ne doit organiser aucune consultation sur la présente décision étant donné qu'une consultation publique préalable a été organisée sur l'objet de la présente décision, et ce, au cours d'une période suffisamment longue pour que le marché dispose d'un délai suffisant pour réagir à la proposition. Conformément à l'article 40 du code de bonne conduite, la consultation publique portant le numéro 63, organisée par la S.A. Fluxys LNG, remplit les conditions.

## **2.4. ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROGRAMME DE SERVICES POUR L'INSTALLATION GNL ET DU RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS**

49. L'article 40, dernier alinéa du code de bonne conduite gaz naturel prévoit que les contrats de transport approuvés ainsi que les modifications ultérieures entrent en vigueur à la date déterminée par la CREG. Les contrats de transport approuvés et les modifications ultérieures sont publiés par les gestionnaires sur leur site Web.

50. Les conditions principales entrent en vigueur conformément aux dispositions de la quatrième partie de la présente décision

### **3. EXAMEN DE LA PROPOSITION**

#### **3.1. GÉNÉRALITÉS**

51. Ci-après, il est évalué si les conditions principales pour le GNL, sous la forme du programme de terminalling GNL modifié, du règlement d'accès GNL modifié, du contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL et du règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions, sont conformes aux critères fixés et à l'intérêt général.

52. Sauf mention contraire, l'analyse qui suit est établie en conformité avec les parties, annexes, chapitres et titres successifs des quatre documents susmentionnés.

53. L'absence de commentaires sur les modifications proposées par Fluxys Belgium, ou leur acceptabilité, ne préjuge en rien d'une possibilité future pour la CREG de soumettre une proposition de modification à l'approbation de la CREG, conformément à l'article 40 du code de bonne conduite gaz naturel.

54. Si certains éléments de la proposition ont trait à un sujet commun, la CREG traitera, si nécessaire, ces éléments conjointement plutôt que point par point.

#### **3.2. PROGRAMME DE TERMINALLING GNL MODIFIÉ**

55. Sur la base et conformément à l'article 167 du code de bonne conduite, la S.A. Fluxys LNG a modifié son programme de terminalling GNL modifié et l'a soumis à l'approbation de la CREG.

56. Compte tenu du nouveau code de bonne conduite, le deuxième paragraphe de l'introduction est adapté comme suit : « L'accès à l'infrastructure de terminalling GNL en Belgique est régulé. Un code de bonne conduite publié en annexe de la décision (B)2411 du 31 août de la CREG fixe les règles d'accès au réseau de transport, aux installations de stockage et aux installations de GNL ». La CREG marque son accord sur ce point.

57. Le modèle de terminalling de GNL est décrit au chapitre 3 du programme GNL, notamment à l'aide d'un schéma, et fournit les éléments qui composent le modèle. S'agissant des capacités, le programme GNL comporte des figures décrivant les services et leurs composantes : droits d'accostage, capacité de stockage et capacité d'émission ou chargement des navires (y compris dans le cadre du transbordement). De plus, on peut trouver deux tableaux adaptés avec les capacités et en particulier le nombre total de slots, l'intervalle minimum entre les marées qui indique le début de chaque slot, la période de stockage de base, le stockage de base par slot, l'émission de base par slot ainsi que le stockage de base total, le stockage additionnel, l'émission de base totale, l'émission additionnelle, les services d'émission distincts, le nombre total de droits d'accostage additionnels, le nombre total de droits d'accostage distincts, le stockage résiduel, le nombre total de chargements de camions GNL, le nombre total de droits d'accostage pour le transbordement et le stockage de transbordement et le BioLNG à long terme, les capacités disponibles à Zeebruges avant et après l'extension en termes de stockage résiduel et le nombre total de chargements de camions GNL. Le nombre total de chargements de camions GNL par an a été adapté à 10 000 jusqu'à la fin de 2024 et à 20 000 par la suite.

La CREG estime que les figures utilisées donnent un bon aperçu du modèle de terminalling de GNL et que cette description répond à l'exigence posée à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

58. La CREG constate que les différents services proposés sont décrits aux chapitres 4 et 5, à savoir l'offre de services de base (y compris les slots pour décharger les méthaniers, les services de transbordement de GNL, le droit d'accostage additionnel, le droit d'accostage distinct, les services de relivraison de GNL (opération de chargement d'un navire), le service de fourniture de GNL (opération de déchargement d'un navire) et les services de chargement de camions GNL, ...) et l'offre de services complémentaires (y compris transfert de GNL en stock, plateforme électronique de données ...). Pour chaque service, il y a une description du service en tant que tel et des règles d'allocation y afférentes.

Le point 4.7 « services pour le chargement de camions GNL » est modifié comme suit : « Le service de chargement de camions GNL consiste à charger un camion GNL au terminal. Actuellement, le terminal GNL peut charger jusqu'à 10 000 camions par an jusqu'à la fin de 2024. Cette capacité augmentera par la suite pour atteindre 20 000 camions par an. Les entreprises de camions doivent elles-mêmes - indépendamment de l'opérateur du terminal - acquérir du GNL auprès d'un affréteur qui dispose d'un compte gaz en stock au terminal GNL. »

Ce chiffre reflète le nombre de camions par an qui

Le chargement des camions est effectué par les chauffeurs eux-mêmes<sup>4</sup>. Si les chauffeurs ont besoin d'aide pour charger leur camion, le terminal GNL propose également un service d'assistance optionnel. Outre le service pour le chargement de camions GNL, un service de refroidissement de camions est également proposé pour refroidir le réservoir de GNL de la température ambiante à la température du GNL.

Les règles d'allocation prévoient en outre qu'au cours de l'année n (l'année contractuelle au cours de laquelle le service est fourni), et si la demande du marché pour les slots dépasse le nombre de slots prévu, Fluxys LNG, avec le consentement des utilisateurs du terminal, peut décider de réviser le programme annuel de déchargement en vue de créer des slots supplémentaires. Et aussi qu'en cas de révision du calendrier annuel de déchargement en raison d'une forte demande du marché, les utilisateurs de terminaux qui ont souscrit des slots pour une durée d'au moins une année contractuelle ont un droit de préemption pour acheter la moitié des slots (arrondie au chiffre supérieur). L'autre moitié des slots et, le cas échéant, les slots non pré-achetés, seront proposés à chaque utilisateur de terminal par le biais d'une fenêtre d'enchères ou selon le principe du first committed, first served. La capacité journalière de stockage et la capacité journalière d'émission sont allouées sur la base du principe « first committed, first served ».

Pour la CREG, cela répond aux exigences posées à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

59. Les règles, conditions et procédures relatives à la souscription de services GNL sur le marché primaire, (en ce compris les règles de fonctionnement du marché secondaire), sont fixées au chapitre 6 du programme GNL. La procédure pour la souscription électronique de services GNL figure au chapitre 5.2 du programme GNL.

Cela répond à l'exigence posée à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

60. Les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire sont décrites aux chapitres 6.3 et 5.3 du programme GNL. Aux points 5.3 et 6.3, la plate-forme pour le marché secondaire n'est plus limitée à un *bulletin board* et le marché secondaire n'est plus limité au « over the counter », respectivement.

Un point 5.8 « Agrément du chauffeur de camion GNL » est ajouté comme suit :

L'agrément des chauffeurs de camions GNL implique de vérifier que les chauffeurs de camions GNL soient formés et capables de charger leur camion GNL au terminal GNL sans assistance. Ce service est uniquement disponible les jours ouvrables entre 08h00 et 16h00.

Cela répond à l'exigence posée à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

Au point 7.2 « allocations », la référence au code de bonne conduite est adaptée comme dans l'introduction. La CREG marque son accord sur ce point.

La CREG souligne que lors de l'introduction des nouveaux services GNL et/ou du lancement d'une nouvelle période régulatoire, le gestionnaire du terminal GNL doit soumettre à l'approbation de la CREG un programme GNL adapté pour les services GNL après concertation et consultation des acteurs du marché sur la base de et conformément à l'article 40 du code de bonne conduite.

### **3.3. LE RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL MODIFIÉ**

#### **3.3.1. Généralités**

61. Conformément aux dispositions de l'article 42 § 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite gaz naturel, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès, pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, suivant la même procédure que celle visée à l'article 40.

62. Conformément aux dispositions de l'article 42, § 2, les règlements d'accès comportent entre autres :

- 1° les règles pour le traitement des demandes d'accès et la souscription de services de transport, en ce compris la procédure pour la souscription par voie électronique de services;*
- 2° les règles d'allocation en ce compris les règles de priorité applicables ;*
- 3° les règles relatives à la gestion de la congestion;*
- 4° les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire;*
- 5° le plan de gestion des incidents.*

63. La CREG constate que le règlement d'accès GNL modifié inclut tous les services utilisés par Fluxys LNG.

#### **3.3.2. Règlement d'accès GNL**

##### **Objectif et champ d'application**

64. La CREG n'a pas de remarques à formuler au sujet des dispositions reprises aux points 1.1 à 1.5 inclus.

##### **Services de GNL**

65. Le chapitre 2 comporte la description des services de GNL, l'allocation de services (marché primaire) et le fonctionnement du marché secondaire.

À l'article 2.2.3 « Allocation de capacités à court terme », un point (iv) est ajouté : L'affréteur disposant de droits d'accostage additionnels peut à tout moment échanger tout ou partie de ses droits d'accostage additionnels restants contre des droits d'accostage autonomes. Le nombre de droits d'accostage autonomes pouvant être souscrits en échange d'un droit d'accostage additionnel est égal au rapport entre les éléments fixes du tarif régulé pour le droit d'accostage additionnel et le droit d'accostage autonome, tel qu'applicable au moment de l'échange, arrondi à l'unité supérieure (le cas échéant). Toutefois, le nombre total de droits d'accostage autonomes résultant de cet échange est limité au nombre maximum de droits d'accostage additionnels et de droits d'accostage autonomes

restants pour l'année contractuelle concernée. Il n'est pas permis de passer à une autre année contractuelle lors de l'échange de droits d'accostage additionnels contre des droits d'amarrage autonomes.

La CREG marque son accord sur ce point.

### **Procédures**

66. Le chapitre 3 comporte les procédures à suivre concernant les services GNL, conformément à l'article 165 du code de bonne conduite gaz naturel.

La CREG n'a pas de remarques à formuler à ce sujet.

### **Glossaire des définitions**

67. La définition « Code de bonne conduite » est adaptée au code de bonne conduite le plus récent (la décision (B)2411 de la CREG publiée le 31 août 2022). La CREG marque son accord sur ce point.

## **3.4. LE CONTRAT GNL MODIFIÉ POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS GNL**

### **3.4.1. Généralités**

68. Conformément aux dispositions de l'article 40 du code de bonne conduite gaz naturel, pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, les gestionnaires font une proposition de contrat de transport qui, après consultation publique du marché par le gestionnaire concerné, est soumise à la CREG pour approbation.

69. Conformément aux dispositions de l'article 163, § 1<sup>er</sup>, le contrat standard de GNL contient, outre des dispositions générales et des définitions, notamment des dispositions sur :

*1° l'objet;*

*2° les conditions auxquelles les services GNL sont fournis;*

*3° les droits et obligations liés aux services GNL fournis;*

*4° la facturation et les modalités de paiement;*

*5° les garanties financières et autres garanties;*

*6° la responsabilité des parties;*

*7° les droits et obligations des parties en matière de qualité du gaz naturel;*

*8° les dispositions pour la compensation de services GNL non fournis;*

*9° les dispositions pour le stockage mixte, le dépôt, les droits de propriété du GNL;*

*10° les droits et obligations relatifs à la gestion opérationnelle et à l'entretien de*

*l'installation GNL; 11° les situations d'urgence et la force majeure;*

*12° la négociabilité et la cession des services GNL;*

*13° la durée et la résiliation du contrat standard de GNL;*

*14° la durée, la suspension, la résiliation et la cessation des services GNL alloués;*

*15° la notification entre les parties;*

*16° l'échange d'informations, les obligations et la confidentialité entre les parties;*

*17° le régime de résolution de conflits;*

*18° le droit applicable.*

70. La CREG constate que le contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL contient toutes les dispositions qui doivent figurer dans le contrat standard de GNL de la SA Fluxys LNG.

### **3.4.2. Le contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL**

71. La proposition de contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL se compose de trois parties, à savoir : a) le corpus, b) l'annexe A : « Confirmations de services » et (c) l'annexe B : « Conditions générales relatives au chargement de camions ». Partout, « services GNL » est remplacé par « services de camions GNL ». La CREG marque son accord sur ce point.

#### Corpus

72. Le corpus contient les dispositions contractuelles à respecter lors de la réservation de services GNL en vertu du code de bonne conduite. La CREG n'a pas de remarques à formuler au sujet des dispositions reprises aux points 1 et 2.

73. A l'article 3.1 « Fourniture de services pour les camions GNL », les services d'assistance pour le chargement de camions GNL et les services d'agrément pour les chauffeurs de camions GNL ont été ajoutés. La CREG marque son accord sur ce point.

#### Annexe A « Confirmations de services »

74. L'annexe A est une feuille blanche.

75. L'article 165 du code de bonne conduite stipule que le règlement d'accès inclut le formulaire de services type. Dans le règlement d'accès pour le GNL, la définition 29 mentionne : « Le formulaire de confirmations de services (tel que publié sur le site Web de l'opérateur du terminal) désigne le formulaire dûment complété par l'utilisateur du terminal et accepté par l'opérateur du terminal, conformément au règlement d'accès GNL ».

76. La CREG note également que le règlement d'accès GNL pour le chargement de camions comprend les formulaires suivants au chapitre 4 :

#### FORMULAIRE DE CONFIRMATION DE SERVICES :

- Formulaire de demande de services pour la signature d'un contrat (SCFC)
- Formulaire de confirmation de services pour la signature d'un contrat (SRFC)
- Formulaire de demande de services pour transfert (SRFA)
- Formulaire de confirmation de services pour transfert (SCFA)

77. En d'autres termes, la SA Fluxys LNG utilisera ces formulaires de confirmation dans le cadre du contrat GNL pour le chargement de camions GNL (LTL).

#### Annexe B « Conditions générales relatives aux services GNL »

78. A l'exception du remplacement des services GNL par les services de camions GNL, l'annexe B n'est pas modifiée. La CREG marque son accord sur ce point.

### **3.5. LE RÈGLEMENT MODIFIÉ D'ACCÈS GNL POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS**

#### **3.5.1. Généralités**

79. Conformément aux dispositions de l'article 42 § 1<sup>er</sup> du code de bonne conduite gaz naturel, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès, pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, suivant la même procédure que celle visée à l'article 40.

80. Conformément aux dispositions de l'article 42, § 2, les règlements d'accès comportent entre autres :

- 1° les règles pour le traitement des demandes d'accès et la souscription de services de transport, en ce compris la procédure pour la souscription par voie électronique de services;*
- 2° les règles d'allocation en ce compris les règles de priorité applicables ;*
- 3° les règles relatives à la gestion de la congestion;*
- 4° les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire;*
- 5° le plan de gestion des incidents.*

81. La CREG établit que le règlement modifié d'accès au GNL contient tous les services proposés par la S.A. Fluxys LNG pour le chargement de camions.

#### **3.5.2. Règlement modifié d'accès au GNL pour le chargement de camions ;**

Partout, les services GNL sont remplacés par les services de camions GNL et le participant par le client. La CREG marque son accord sur ce point.

#### **Objectif et champ d'application**

82. La CREG n'a pas de remarques à formuler au sujet des dispositions reprises aux points 1.1 à 1.5 inclus.

#### **Services GNL**

83. Le chapitre 2 comporte les descriptions des services de GNL, l'allocation de services de chargement de camion GNL (marché primaire) et le fonctionnement du marché secondaire.

84. A l'article 2.1.1 « Service de Chargement de Camion GNL », il est indiqué que le chargement d'un camion GNL au terminal GNL se fait sans l'assistance de l'opérateur du terminal. La CREG marque son accord sur ce point.

85. En outre, à l'article 2.1.1 « Service de Chargement de Camion GNL », la phrase « La Charge de Capacité Mensuelle pour les Services de Chargement de Camion GNL s'élève à un (1) divisé par la Durée du Service (exprimé en mois) multiplié par le Droit de Service de Chargement de Camion GNL au cours de l'Année Contractuelle pertinente multiplié par le Tarif correspondant » est remplacée par « Lors de la programmation d'un service de chargement de camions GNL avec un chauffeur non agréé, le client doit ajouter un service d'assistance pour le chargement de camions GNL en plus du service de chargement de camions GNL ».

86. Un nouvel article 2.1.2 « Service d'assistance au chargement de camions GNL » est ajouté : « Lors de la programmation d'un service de chargement de camions GNL, les clients qui ont besoin d'une assistance pour le chargement peuvent ajouter un service d'assistance pour le chargement de camions GNL ». Dans le cadre de ce service, le chargement d'un camion GNL au terminal GNL est effectué par l'opérateur du terminal conformément aux dispositions du règlement d'accès GNL pour le chargement de camions.

Ce service d'assistance pour le chargement de camions GNL devient obligatoire si le client planifie un service de chargement de camions GNL avec un chauffeur non agréé.

La charge de capacité mensuelle pour les services d'assistance pour le chargement de camions GNL correspond au nombre de services d'assistance pour le chargement de camions GNL de la période facturable écoulée, multiplié par le tarif applicable ».

La CREG marque son accord sur ce point.

87. Un nouvel article 2.1.5 « Service d'agrément pour les chauffeurs de camions GNL » est ajouté : « Le Service d'agrément pour les chauffeurs de camions GNL est obligatoire pour les chauffeurs qui souhaitent devenir des chauffeurs agréés. Ce service consiste en un chargement d'un camion GNL par le chauffeur sous la supervision de l'opérateur du terminal. Les chauffeurs qui réussissent ce chargement supervisé deviennent des chauffeurs agréés, conformément aux dispositions de l'ACTL 3.3.

Le service d'agrément pour les chauffeur de camions GNL peut être ajouté par le client lors de la programmation d'un service d'assistance pour le chargement de camions GNL.

La charge de capacité mensuelle pour les services d'agrément des chauffeurs de camions GNL correspondent au nombre de services d'agrément des chauffeurs de camions GNL de la période facturable écoulée, multiplié par le tarif applicable ».

La CREG marque son accord sur ce point.

88. L'article 2.3 décrit le marché secondaire.

89. L'article 2.3.1 « Transfert de Services de Chargement de Camion GNL » est modifié en raison de l'introduction du système de réservation électronique. La CREG marque son accord sur ce point.

90. L'article 2.3.4 « Procédure de transfert » est modifié en « procédure de transfert via le formulaire de demande ». La CREG n'a pas de remarques à formuler à cet égard.

## **Procédures**

91. Le chapitre 3 décrit les procédures à suivre par l'opérateur du terminal, le client et le chauffeur.

L'article 3.1.1.7 est ajouté. « Pour assurer la continuité des opérations, lorsque les quatre nouveaux quais de chargement de la nouvelle station de chargement de camions GNL lanceront leurs opérations commerciales, l'opérateur du terminal prévoira une période de démarrage. Les dates de début et de fin de cette période de démarrage sont actuellement prévues pour le 01/01/2024 et le 01/07/2024 et seront annoncées officiellement par l'opérateur du terminal avec un préavis de quatre semaines.

Avant le début de la période de démarrage, les opérations de chargement de camions se dérouleront comme d'habitude à l'actuelle station de chargement pour camions GNL. Chaque service de chargement de camions GNL devra être programmé avec un service d'assistance pour le chargement de camions GNL.

La période de démarrage commencera lorsque la nouvelle station de chargement pour camions GNL lancera ses opérations commerciales. A partir de cette date, deux quais de chargement seront réservés pour les services d'assistance pour le chargement de camions GNL pendant les heures de pointe.

Pendant les heures creuses, l'opérateur du terminal fera tout ce qui est en son pouvoir pour offrir également des services d'assistance pour le chargement de camions GNL sur ces deux quais de chargement, sous réserve des opérations de navires GNL (voir 3.1.1.5). Les heures creuses restent disponibles pour les services de chargement de camions GNL. Toutes les heures de début des deux quais de chargement restants sont disponibles pour les services de chargement de camions GNL.

La CREG marque son accord sur ce point.

A la fin de la période de démarrage, les services d'assistance pour le chargement de camions GNL seront progressivement supprimés. Les disponibilités adaptées seront annoncées par l'opérateur du terminal, en tenant compte des besoins des clients et de l'évolution du marché.

92. L'article 3.1.5.3 est modifié comme suit : « L'opérateur du terminal s'efforce de mettre à disposition, à tout moment, une Station de Chargement de Camion GNL répondant aux normes de sécurité les plus élevées. Il garantira également que du personnel possédant les qualifications appropriées et adéquatement formé sera disponible en cas de besoin pour effectuer les services de transport de GNL par camions. » La CREG marque son accord sur ce point.

93. L'article 3.1.5.6 est ajouté. « L'accès au terminal GNL n'est accordé qu'aux chauffeurs ayant réussi la formation à la sécurité, qui est valable pour une période d'un (1) an. » La CREG marque son accord sur ce point.

94. A l'article 3.2.1.1 « Informations devant être communiquées par le client à l'opérateur du terminal », la référence à l'étude d'analyse des impacts sur la sécurité est supprimée. La CREG marque son accord sur ce point.

## **Procédures**

95. Le chapitre 3 comporte les procédures à suivre concernant les services GNL, conformément à l'article 165 du code de bonne conduite gaz naturel. Les mots « Services de chargement de camion GNL et, le cas échéant, de services de refroidissement de camion GNL » y sont remplacés par « Services de camions GNL » et « Le nom du chauffeur de la remorque du client » est ajouté aux détails à communiquer par le client.

La CREG n'a pas de remarques sur ce point.

## Glossaire des définitions

96. Une définition de « Période de démarrage » est introduite : « la période qui suit le lancement commercial des quatre quais de chargement de la nouvelle station de chargement pour camions GNL et au cours de laquelle la disponibilité de certains services pour camions GNL est modifiée, comme décrit dans l'ACTL 3.1.1.7 ». Les dates de début et de fin de la période de démarrage sont annoncées officiellement par l'opérateur du terminal avec un préavis de quatre semaines ». La CREG marque son accord sur ce point.

97. La définition de « Camionneur » est remplacée par la définition de « chauffeur » : « le chauffeur de la remorque du client ; ». La CREG marque son accord sur ce point.

98. Une définition de « Chauffeur agréé » est introduite : « un chauffeur d'une remorque du client qui a réussi la procédure décrite dans l'ACTL 3.3 et qui est donc autorisé à effectuer un service de chargement de camions GNL sans service d'assistance complémentaire pour le chargement de camions GNL ». La CREG marque son accord sur ce point.

99. Une définition de « Service de chauffeur de camions GNL agréé » est introduite : « le service dans lequel le chauffeur effectue le chargement de la remorque du client sous la supervision de l'opérateur du terminal dans le but de devenir un chauffeur agréé tel que défini dans l'ACTL 2.1 ». La CREG marque son accord sur ce point. La CREG marque son accord sur ce point.

100. Une définition de « Service d'assistance pour le chargement de camions GNL » est introduite : « le service d'assistance fourni par l'opérateur du terminal lors d'un service de chargement de camions GNL au cours duquel l'opérateur du terminal effectue le chargement de la remorque du client, comme défini dans l'ACTL 2.1.2 ». La CREG marque son accord sur ce point.

101. Une définition de « Heures creuses » est introduite : « toute période qui n'est pas une heure de pointe ». La CREG marque son accord sur ce point.

102. La définition de « Code de bonne conduite » est adaptée au code de bonne conduite le plus récent (décision (B)2411 de la CREG publiée le 31 août 2022). La CREG marque son accord sur ce point.

103. La définition de « Services GNL » est remplacée par celle de « Services de camions GNL » : « les services décrits dans l'ACTL 2.1, qui peuvent être souscrits dans le cadre d'un contrat de services de chargement de camions GNL et qui sont ensuite fournis par l'opérateur du terminal dans le terminal GNL ». La CREG marque son accord sur ce point.

104. Une définition de « Heures de pointe » est introduite : « la période commençant à 6 heures et se terminant à 22 heures pour chaque jour ouvrable ». La CREG marque son accord sur ce point.

Une définition de « Formation à la sécurité » est introduite : « la formation de base à la sécurité que chaque chauffeur doit suivre avant d'obtenir l'accès au terminal GNL ». La CREG marque son accord sur ce point.

## 4. CONCLUSION

105. En application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite, vu l'analyse qui précède et notamment la consultation préalable du marché par la SA Fluxys LNG telle que mentionnée dans les antécédents de la partie II de la présente décision, ainsi que l'examen des conditions principales pour les installations de GNL dans la partie III de la présente décision, la CREG décide d'approuver les demandes suivantes :

- la demande d'approbation par la CREG du programme de terminalling GNL modifié ;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès GNL modifié ;
- la demande d'approbation par la CREG du contrat GNL modifié pour le chargement de camions;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions,

telles que soumises à la CREG par e-mail le 23 mai 2023.

106. Les conditions principales actuelles approuvées par la CREG pour les installations de GNL, à savoir le programme de terminalling GNL modifié, le règlement d'accès GNL modifié, le règlement d'accès GNL modifié, le contrat GNL modifié pour le chargement de camions GNL et le règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions, entreront en vigueur à la date de la présente décision et seront publiées par la SA Fluxys LNG sur son site Web.



Pour la Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz :

Andreas TIREZ  
Directeur

Koen LOCQUET  
Président f.f. du Comité de direction