



Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz
rue de l'Industrie 26-38
1040 Bruxelles
Tél. : 02/289.76.11
Fax : 02/289.76.09

COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ

DECISION

(B)050113-CDC-379/1

relative à

*'la demande d'approbation du programme
indicatif de transport de la
S.A. FLUXYS LNG'*

prise en application de l'article 9 de l'arrêté royal du
4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en
matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz
naturel

13 janvier 2005

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur la base de l'article 9 de l'arrêté royal du 4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel (ci-après : le code de bonne conduite), le programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : la proposition), introduit pour approbation auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 30 août 2004.

La décision ci-dessous est organisée en quatre parties. La première partie est consacrée au cadre légal. La deuxième partie expose les antécédents de la présente décision. La troisième partie examine si la proposition respecte le prescrit de l'article 9 du code de bonne conduite, s'il tient compte des remarques formulées par la CREG dans ses décisions (B)040108-CDC-245 du 8 janvier 2004, (B)040513-CDC-245/2 du 13 mai 2004 et (B)040617-CDC-245/3 du 17 juin 2004 relatives à la demande d'approbation des principales conditions (adaptées) d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG et s'il est compatible avec les principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG, approuvées par la CREG le 17 juin 2004 (ci-après : les principales conditions d'accès). La quatrième partie enfin contient la décision proprement dite.

Cette de décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 13 janvier 2005.

///

I. CADRE LEGAL

1. Conformément à l'article 96 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport soumet un programme indicatif de transport à l'approbation de la CREG deux mois au plus tard après l'approbation des principales conditions.

2. L'article 9, §§1^{er} et 3, du code de bonne conduite définit certains des éléments que doit comporter le programme indicatif de transport et stipule que ce programme est établi pour une durée de deux ans au moins et est modifié chaque année sur la base, entre autres, de la politique de congestion visée à l'article 45 du code de bonne conduite menée par l'entreprise de transport.

Conformément à l'article 9, §1^{er}, du code de bonne conduite, le programme indicatif de transport doit comporter, entre autres, pour l'acheminement et le stockage, les capacités fermes, non-fermes et interruptibles proposées, les règles d'allocation de capacité utilisées, les valeurs de tolérance proposées, les différents types de contrats de transport, ainsi que les durées des contrats de transport standards.

Par ailleurs, tant les durées des contrats de transport que la répartition de la capacité disponible entre capacité ferme, non-ferme et interruptible, de même que les règles d'allocation, doivent refléter la demande existante sur le marché. A cet égard, l'entreprise de transport doit tenir compte des caractéristiques spécifiques des services de transport auxquels celles-ci se rapportent et des besoins spécifiques des catégories d'utilisateurs du réseau qui sont définis selon des critères objectifs et pertinents.

3. Le contenu du programme indicatif de transport doit être totalement compatible avec les principales conditions d'accès, établies en vertu de l'article 10 du code de bonne conduite. En effet, les principales conditions d'accès sont les règles que l'entreprise de transport doit respecter dans tout contrat de service.

II. ANTECEDENTS

4. La proposition a été introduite par la S.A. FLUXYS LNG auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 30 août 2004. Conformément à l'article 96 du code de bonne conduite et comme rappelé au paragraphe 1 de la présente décision, la S.A. FLUXYS LNG est légalement tenue de soumettre à l'approbation de la CREG son

programme indicatif de transport dans les deux mois qui suivent l'approbation des principales conditions.

Les principales conditions d'accès ont été approuvées par décision de la CREG (B)040617-CDC-245/3 relative à la demande d'approbation des principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : la décision du 17 juin 2004) le 17 juin 2004. La CREG constate par conséquent que la S.A. FLUXYS LNG a soumis à la CREG pour approbation son programme indicatif de transport en dehors du délai légal, qui expirait le 17 août 2004.

Nonobstant le dépôt tardif de la proposition, la CREG l'a examinée conformément à l'article 9, §2, du code de bonne conduite. La décision de la CREG de prendre la proposition en considération malgré son introduction tardive ne peut cependant pas être interprétée en défaveur de la CREG et n'offre pas de blanc-seing à la S.A. FLUXYS LNG lui permettant de s'affranchir à l'avenir des délais spécifiés dans le code de bonne conduite. Aussi la CREG insiste-t-elle pour que les délais légaux soient dorénavant scrupuleusement respectés.

5. Dans la décision (B)040108-CDC-245 relative à la demande d'approbation des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : la décision du 8 janvier 2004), la décision (B)040513-CDC-245/2 relative à la demande d'approbation des principales conditions adaptées d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : la décision du 13 mai 2004) et la décision du 17 juin 2004, la CREG a formulé une série de remarques relatives au programme indicatif de transport, qu'elle entendait voir appliquer par la S.A. FLUXYS LNG. Ces remarques sont reprises ci-après.

6. La CREG rappelle (paragraphe 16 de la décision du 13 mai 2004 et 18 de la décision du 17 juin 2004) que le programme indicatif de transport devra être systématiquement modifié et adapté en fonction notamment des services de transport proposés par l'entreprise de transport et du développement du marché secondaire. Les éventuelles modifications et adaptations doivent également être approuvées par la CREG.

Le programme indicatif de transport constitue en fait un catalogue des produits et services proposés par l'entreprise de transport. Il est dès lors tout à fait logique que le programme indicatif de transport soit porté à la connaissance des utilisateurs du réseau, comme stipulé à l'article 28 du code de bonne conduite.

7. Le programme indicatif de transport doit notamment contenir la description de tous les services soumis à des tarifs régulés (paragraphe 17 de la décision du 13 mai 2004 et 19 de la décision du 17 juin 2004). Sans une définition univoque des services, l'application de

tarifs régulés ne supprimerait pas les discriminations entre utilisateurs de réseau. En effet, le gestionnaire du réseau de transport pourrait offrir, à tarif égal, des services à contenu différent.

Le caractère indicatif du programme indicatif de transport s'applique essentiellement aux quantités de services annoncées.

Si l'entreprise de transport cesse d'offrir un service, pour le remplacer par un autre, sa politique commerciale ne met pas en cause la validité des contrats conclus antérieurement. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

- a) l'entreprise de transport négocie avec les souscripteurs des services anciens un avenant à leur contrat, de façon à s'aligner sur les nouvelles définitions de service ;
- b) l'entreprise continue à inclure dans ses propositions tarifaires les services anciens, même s'ils ne sont plus commercialisés à de nouveaux utilisateurs.

Le programme indicatif de transport porte sur l'offre future de capacité et n'a pas d'effet rétroactif. Toutes les dispositions du programme indicatif de transport compatibles avec les contrats existants seront toutefois d'application pour ces contrats. Dans la mesure où l'évolution du programme indicatif de transport ne met pas en cause les droits acquis antérieurement, cette évolution n'est pas subordonnée à un accord des utilisateurs détenteurs de capacités.

Ce qui précède ne préjuge pas de l'application du droit de la concurrence et des prescrits en matière de non-discrimination.

8. La S.A. FLUXYS LNG fait référence au programme indicatif de transport dans les articles 2, 14 et 16 des principales conditions d'accès. La S.A. FLUXYS LNG doit indiquer dans son programme indicatif de transport comment elle entend offrir ses services de transport (paragraphe 21 de la décision du 13 mai 2004 et 24 de la décision du 17 juin 2004). Le programme indicatif de transport doit dès lors traiter à la fois des durées des contrats de transport et de la répartition des capacités disponibles en capacité ferme et interruptible, des règles d'allocation et de l'offre de slots et de flexibilité. A cet égard, la S.A. FLUXYS LNG doit tenir compte des besoins spécifiques des catégories d'utilisateurs du réseau.

9. La CREG rappelle également, en ce qui concerne l'offre de capacité (paragraphe 25 de la décision du 8 janvier 2004, paragraphe 23 de la décision du 13 mai 2004 et paragraphe 24 de la décision du 17 juin 2004), qu'un principe de marché libre est de laisser

les clients libres dans le dosage et la combinaison des services qu'ils commandent. Il ne convient pas d'imposer aux affréteurs, et par conséquent de leur facturer, des services dont ils n'ont pas besoin. Ce principe doit être respecté, en particulier, dans la définition du slot.

Ce libre choix de l'utilisateur du terminal GNL doit être examiné en ce qui concerne le service de déchargement d'un cargo. Il existe une taille minimale de fenêtre d'accès au terminal, compte tenu de la suite d'opérations à effectuer (entrée dans le terminal, amarrage, déchargement, sortie du terminal, etc.). La CREG a demandé à la S.A. FLUXYS LNG d'étudier la possibilité pour l'utilisateur du terminal de pouvoir réserver, au-delà de cette taille minimale et au tarif régulé des marées supplémentaires lui conférant une certaine marge d'erreur sur sa programmation. Cette flexibilité de déchargement pourrait varier d'un utilisateur à l'autre en fonction du risque qu'il est prêt à courir et du degré de confiance qu'il a en son planning de déchargement. La définition du slot, incorporant plus ou moins de flexibilité de déchargement, et la facture totale à payer seraient donc adaptées aux besoins de l'utilisateur du terminal méthanier et le niveau de risque encouru par un utilisateur serait librement déterminé et indépendant des autres utilisateurs du terminal.

Le nombre de marées incluses dans une fenêtre de déchargement (y compris la flexibilité) ne pourrait toutefois pas être illimité. Une limitation sera introduite pour éviter que l'accès au terminal puisse être verrouillé par un utilisateur du terminal GNL sous prétexte qu'il ne contrôle pas le planning des opérations en amont du terminal de déchargement, et qu'il a besoin de se ménager une fenêtre de déchargement démesurément longue.

En pratique, le mécanisme d'une offre avec flexibilité différenciée sera affiné grâce à l'expérience du fonctionnement du terminal en environnement multi-utilisateurs.

10. La CREG rappelle également (paragraphe 39 de la décision du 8 janvier 2004) que l'article 13 des principales conditions d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG, soumises à la CREG pour approbation le 11 juillet 2003, indique que le transfert de GNL du terminal méthanier vers les installations d'écrêtement des pointes de Dudzele était un service additionnel de la S.A. FLUXYS LNG. L'énumération et la description de ces services sont nécessaires (paragraphe 41 de la décision du 13 mai 2004).

11. La CREG a invité la S.A. FLUXYS LNG, les 2 et 3 septembre 2004, par courrier électronique, à lui fournir des compléments d'informations concernant la proposition afin de lui permettre de juger en connaissance de cause certaines dispositions prévues dans celle-ci.

Le 16 septembre 2004 s'est tenue, dans les locaux de la S.A. FLUXYS LNG, une réunion de travail qui avait pour but d'apporter les éclaircissements demandés. Lors de cette réunion, la CREG a demandé que lui soient transmis dans les quinze jours, d'une part les réponses aux questions restées en suspens et, d'autre part copie des accords de coopération signés entre la S.A. FLUXYS et la S.A. FLUXYS LNG.

12. Le projet de décision (B)041202-CDC-379 relative à la demande d'approbation du programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : le projet de décision) a été approuvé par le Comité de direction de la CREG le 2 décembre 2004. La CREG a transmis le projet de décision par porteur avec accusé de réception à la S.A. FLUXYS LNG le 9 décembre 2004, l'invitant à lui faire parvenir ses remarques éventuelles pour le 4 janvier 2005 à 17h. A la demande de la S.A. FLUXYS LNG, ce délai a été prolongé d'un jour.

La CREG a reçu les remarques de la S.A. FLUXYS LNG sur le projet de décision par porteur avec accusé de réception le 5 janvier 2005 et tient compte de ces remarques dans la présente décision dans la mesure où elles apportent un éclairage suffisant sur les questions posées. La CREG n'a pas reçu à ce jour copie des accords de coopération signés entre la S.A. FLUXYS et la S.A. FLUXYS LNG pour la période sur laquelle porte la proposition.

III. ANALYSE DU PROGRAMME INDICATIF DE TRANSPORT DE LA S.A. FLUXYS LNG

III.1. CONSIDERATIONS GENERALES

13. La CREG souligne, dans l'analyse qu'elle fait ci-après de la proposition, un certain nombre de lacunes eu égard au prescrit de l'article 9 du code de bonne conduite et des incompatibilités avec les principales conditions d'accès. Elle requiert également des informations complémentaires relatives à certains points spécifiques, de manière à pouvoir en estimer le bien-fondé en connaissance de cause. Ces informations ne devront pas nécessairement être reprises dans le programme indicatif de transport, mais peuvent faire l'objet d'un document séparé.

14. La CREG constate d'emblée que certains services ne sont pas décrits dans la proposition. Il s'agit par exemple du service permettant le chargement en GNL de camions et de navires (pour le *cool-down*) au terminal méthanier, mentionné à l'article 13 des principales conditions, ou du service de ravitaillement des navires, désigné usuellement sous le vocable

anglais *bunkering*. La CREG demande que soit reprise dans le programme indicatif de transport une description complète des différents services offerts par la S.A. FLUXYS LNG. La CREG renvoie à cet égard au paragraphe 7 de la présente décision.

III.2. ANALYSE

15. Sauf mention contraire, l'analyse ci-dessous est structurée conformément à la succession des chapitres et titres de la proposition.

Chapitre I – Offre de services

Capacités techniques

16. La CREG a exprimé son souhait dans le projet de décision que la S.A. FLUXYS LNG motive la répartition entre stockage de base et stockage de flexibilité. Sous certaines hypothèses, cette répartition est susceptible de réduire exagérément le nombre de slots disponibles, partant l'accès des tiers au terminal.

La S.A. FLUXYS LNG affirme dans ses remarques sur le projet de décision que la répartition entre stockage de base et stockage de flexibilité est basée, depuis 1987, sur un contrat existant de la S.A. DISTRIGAZ, sans préciser qui est la contrepartie de ce contrat. La CREG demande, pour pouvoir tenir compte de cette justification dans une décision ultérieure, que les documents attestant de contraintes contractuelles lui soient fournis.

En l'absence de justification suffisante, la CREG estime que la flexibilité sur le stockage incluse d'office dans le slot ne devrait pas dépasser vingt pourcents de la capacité totale de stockage, et en tout cas ne devrait pas être la cause d'une réduction générale de la capacité du terminal.

Capacités fermes et interruptibles

17. La CREG demande que la S.A. FLUXYS LNG précise dans son programme indicatif de transport quelles sont les capacités d'émission rendues interruptibles pour des raisons techniques propres au terminal d'une part et pour couvrir une partie des besoins opérationnels de la S.A. FLUXYS d'autre part. La S.A. FLUXYS LNG devrait également indiquer clairement dans quel cas et dans quelle mesure ces capacités pourront être interrompues.

18. La proposition mentionne la possibilité d'adapter la capacité interruptible. La CREG souligne qu'aucune adaptation ne devrait être opérée en dehors de la révision annuelle du

programme indicatif de transport, conformément à l'article 9, §3, du code de bonne conduite. La phrase « Cette capacité interruptible sera adaptée en fonction des caractéristiques techniques des installations et d'une estimation des besoins opérationnels de la gestion du système et pour l'équilibrage du réseau » porte par conséquent à confusion et devrait être supprimée.

Pour mémoire, la CREG rappelle que le caractère indicatif du programme de transport s'applique essentiellement aux quantités de services annoncées (cf. paragraphe 17, deuxième alinéa, de la décision du 13 mai 2004 et paragraphe 19, deuxième alinéa, de la décision du 17 juin 2004). La description des services ne peut quant à elle pas changer après que les tarifs y relatifs soient fixés.

19. La proposition indique, aux pages 3 et 6, que la S.A. FLUXYS réserve pour ses besoins opérationnels 6 000 m³ de GNL. La réservation de capacité par des entreprises de transport en vue d'assurer l'intégrité de réseaux de transport en Belgique est prévue aux articles 7 et 11 des principales conditions d'accès. Lesdits articles stipulent toutefois que ces réservations doivent se faire par le biais d'accords de coopération, soumis à l'approbation de la CREG. Etant donné qu'aucun accord de coopération de ce type n'a été soumis à la CREG à ce jour, celle-ci n'est pas en mesure d'approuver les quantités de capacités réservées par la S.A. FLUXYS au terminal de Zeebrugge. Elle émet le même type de réserves quant aux capacités d'émission réservées par la S.A. FLUXYS pour ses besoins opérationnels.

20. Dans la mesure où la S.A. FLUXYS LNG permet des nominations en reverse flow, c'est-à-dire des flux virtuels du réseau aval de gaz naturel vers le terminal méthanier, elle doit l'indiquer dans son programme indicatif de transport. Dans l'affirmative, la capacité en direct flow, c'est-à-dire du terminal méthanier vers le réseau aval, est virtuellement égale à la somme de la capacité d'émission physique et de l'émission en reverse flow.

La S.A. FLUXYS LNG indique dans ses remarques sur le projet de décision que le système de nominations ne permettra pas de telles nominations en reverse flow avant la fin de l'année 2005. La CREG requiert par conséquent, et conformément au paragraphe 6 de la présente décision, que le programme indicatif de transport soit adapté lorsque ce service sera disponible.

Règles d'allocation de capacité

21. La CREG demande que la S.A. FLUXYS LNG précise ce que recouvrent les « capacités à long terme ».

A toutes fins utiles, la CREG rappelle que les services offerts par l'entreprise de transport sont des capacités, exprimées en unités physiques, et non des droits d'un affréteur sur une infrastructure.

La CREG constate que la S.A. FLUXYS LNG qualifie de long terme le contrat allouant actuellement les capacités, or elle n'a connaissance que d'un protocole d'une durée de (...). La CREG émet toutes les réserves sur l'exactitude de cette qualification long terme et sur la nécessité de donner une telle qualification dans le programme indicatif de transport.

22. La S.A. FLUXYS LNG fait référence à des « slots » qui deviendraient disponibles en cours d'exécution d'un contrat et qui pourraient être souscrits par les parties intéressées. La CREG demande, en vertu de l'article 9, §1^{er}, du code de bonne conduite, que soient rappelées dans le programme indicatif de transport les règles d'allocation des différentes capacités.

Types et durée des contrats de terminalling en cours

23. Le contrat en cours est insuffisamment décrit et les contrats proposés pour un accès spot au terminal ne le sont pas du tout. La CREG demande que soit respecté le prescrit de l'article 9, §1^{er}, 4° et 5°, du code de bonne conduite qui stipule que les différents types de contrats de transport et les durées des contrats de transport standards doivent être repris dans le programme indicatif de transport.

Chapitre II – Calcul des valeurs des capacités totales, utiles et utilisables du terminal méthanier

Volume utilisable de stockage

24. La S.A. FLUXYS LNG fait état, à la page 6 de la proposition, d'un volume utile de stockage de $\pm 240\,000\text{ m}^3$ de GNL. Le protocole du 17 juillet 2002 régissant les rapports entre la S.A. DISTRIGAZ et la S.A. FLUXYS (ci-après : le protocole du 17 juillet) indique, au premier paragraphe de l'annexe B, que la S.A. DISTRIGAZ réserve une capacité de stockage de (...) de GNL, (...).

Le fait que la CREG fasse ici référence au protocole du 17 juillet 2002 ne signifie qu'elle en approuve le contenu, ni qu'elle en garantit la validité. La CREG émet par conséquent des réserves quant à ce protocole, notamment en ce qui concerne les capacités réservées.

Indépendamment des remarques formulées au paragraphe 19 de la présente décision sur l'approbation des accords de coopération, la CREG s'est donc étonnée de ce qu'il soit fait mention de la réservation par la S.A. FLUXYS d'une capacité de stockage de 6 000 m³ pour ses besoins opérationnels.

La S.A. FLUXYS LNG a indiqué, dans ses remarques sur le projet de décision, que la S.A. DISTRIGAZ ne bénéficie plus que de (...) de stockage. La CREG demande, pour pouvoir tenir compte de cette justification dans une décision ultérieure, que l'avenant au contrat liant la S.A. FLUXYS LNG à la S.A. DISTRIGAZ suite à la réduction des capacités de stockage réservées par cette dernière lui soit transmis.

Chapitre III – Définition du service 'slot'

25. La CREG demande que le contenu de l'activité de base « slot » soit décrit de façon aussi complète que possible. La description actuelle est insuffisante.

Comme elle le rappelle au paragraphe 9 de la présente décision, la CREG a insisté pour qu'on n'impose pas aux affréteurs de souscrire des services dont ils n'ont pas besoin. La CREG demandait en particulier, au paragraphe 23 de la décision du 13 mai 2004, que soit étudiée la possibilité de vendre de la flexibilité sur la fenêtre de déchargement.

Compte tenu des délais nécessaires à l'obtention des résultats de l'étude demandée, la CREG accepte de ne pas exiger ces résultats pour se prononcer sur la proposition. Elle se réserve cependant le droit de requérir ces résultats lors de l'examen de la proposition de programme indicatif de transport pour la période 2006-2007.

26. Une indication de la taille des bateaux admissible, sans préjudice de l'application de la procédure d'acceptation des navires, devrait également être fournie dans le programme indicatif de transport.

Le volume et le profil du stockage de base

27. Le graphe figurant sous ce titre, reprenant le temps en abscisse et le droit de stockage en ordonnée, semble indiquer que le profil du stockage de base est rectangulaire et non triangulaire. Ceci signifierait que le droit de stockage de base associé à un slot est constant pendant un certain nombre de jours et qu'il ne décroît pas dans le temps. La formule fournie à l'article 15, iii, des principales conditions d'accès est basée sur un droit de stockage de base décroissant linéairement dans le temps à partir du déchargement. Cette approche, approuvée par la CREG, semble plus en ligne avec la notion de stockage tampon. Aussi, la CREG demande-t-elle que soit conservée l'approche adoptée dans les principales conditions d'accès et que la proposition soit adaptée en conséquence.

28. La CREG demande que le programme indicatif de transport indique clairement quel est le volume du stockage de base. La valeur de 125 000 m³ de GNL ne semble en effet constituer qu'un nombre pivot conditionnant le nombre de jours pendant lesquels le titulaire d'un slot peut revendiquer du stockage de base pour ce slot.

Calcul du nombre maximum théorique de slots pour les années 2005-2006

29. La S.A. FLUXYS LNG retient, dans le calcul du volume annuel maximum, un coefficient de flexibilité de 1,05. Elle affirme dans ses remarques sur le projet de décision que ce coefficient traduit, de façon estimée, l'irrégularité de l'utilisation des regazéificateurs et l'indisponibilité de capacités de regazéifications, compte tenu notamment d'arrêts imprévus des installations et d'arrêts pour cause de maintenance. La CREG souhaiterait avoir une justification chiffrée détaillée de la valeur retenue pour ce coefficient. En l'absence d'une justification satisfaisante de ce nombre, elle estime qu'un coefficient de flexibilité unitaire devrait être retenu. La regazéification est en effet un maillon d'une longue chaîne d'approvisionnement. Si l'utilisateur du système ne trouve pas la flexibilité nécessaire dans la regazéification, il peut en chercher ailleurs, en amont et en aval. Il ne semble pas judicieux d'offrir de la flexibilité sur l'activité qui limite la capacité du terminal.

Par ailleurs, la capacité rendue interruptible pour des raisons techniques (cf. chapitre I de la proposition) et n'entrant pas en ligne de compte dans le calcul du nombre maximum théorique de slots constitue déjà une réserve importante à la disposition de l'opérateur du terminal dont il conviendrait de tenir compte.

30. Le calcul du nombre maximum de slots sur base des contraintes liées à la regazéification considère une capacité ferme de regazéification de 600 000 m³/h. Cette capacité n'inclut pas la capacité pouvant être interrompue par la S.A. FLUXYS dans le cadre

de ses accords de coopération avec la S.A. FLUXYS LNG. Or l'interruption de la capacité de regazéification dans ce cadre n'implique pas une réduction du flux de gaz sortant du terminal. L'interruption de capacité dans le cadre des accords de coopération visés ici n'a globalement aucun impact sur la disponibilité physique des regazéificateurs. La capacité correspondant aux accords de coopération susmentionnés, vendue aux utilisateurs du terminal comme capacité interruptible, doit donc, en ce qu'il s'agit de capacité dont la disponibilité est garantie au niveau du terminal, être considérée comme de la capacité ferme. Elle doit, par conséquent, être intégrée dans le calcul du nombre maximum de slots sur base des contraintes liées à la regazéification.

Ceci étant, si l'on considère que les réserves techniques correspondent à la perte d'un brûleur associé à l'unité de cogénération, soit à une réduction de capacité de regazéification de 200 000 Nm³/h, la capacité à prendre en considération dans le calcul du nombre maximum de slots en ce qui concerne la regazéification est de 750 000 Nm³/h. Dès lors, avec un coefficient de flexibilité unitaire, conformément au paragraphe 29 de la présente décision, le calcul du nombre maximum de slots donne : $(750\ 000 \times 8760) / (125\ 000 \times 600)$, soit 87 slots.

31. La CREG signale une erreur dans l'écriture de la formule de calcul du nombre maximal de slots associée à la contrainte de stockage. Il y a lieu d'écrire $(2 \times (140/125) - 1) \times 365 / 6$ et non $((2 \times ((140/125) - 1) \times 365) / 6$. Le résultat final correspond à l'application correcte de la formule.

Par ailleurs, compte tenu de la remarque formulée au paragraphe 16 de la présente décision limitant la flexibilité sur la capacité de stockage à vingt pourcents de la capacité de stockage totale dans l'attente des documents requis relatifs au contrat de la S.A. DISTRIGAZ et compte tenu de ce qu'en l'absence d'accord de coopération approuvé par la CREG celle-ci ne peut tenir compte de réservations de capacité dans ce cadre, l'application de la formule reprise à l'article 15 des principales conditions d'accès conduit, en ce qui concerne la contrainte pesant sur le stockage, à $(2 \times (192/125) - 1) \times 365 / 6$, soit 126 slots.

32. L'article 16 des principales conditions d'accès prévoit la possibilité d'une réduction du nombre maximum de slots compte tenu de certaines contraintes pesant principalement sur l'amont de la chaîne GNL. Or ce sont, d'après la proposition, les capacités de regazéification qui limitent actuellement le nombre de slots. Ces capacités n'étant pas directement affectées par les perturbations observées en amont de la chaîne, la CREG se demande dans quelle mesure l'article 16 des principales conditions d'accès justifie, dans le cas présent, une réduction de ce nombre.

La CREG s'interroge par ailleurs quant aux raisons pour lesquelles ce nombre devrait être réduit durant la période couverte par le programme indicatif de transport et pas dans le contexte multi affréteurs des contrats à long terme en l'absence d'extension ou avant la réception des travaux d'extension¹.

Les capacités les plus susceptibles d'être affectées par les contraintes énumérées à l'article 16 des principales conditions d'accès n'étant pas les capacités limitant le nombre de slots et une réduction du nombre de slots en vertu de cet article n'étant pas nécessaire dans le contexte multi affréteurs visé supra, la CREG requiert de la part de la S.A. FLUXYS LNG justification quant à la nécessité de réduire le nombre de slots durant la période que couvre le programme indicatif de transport.

En l'absence de justification satisfaisante de la part de la S.A. FLUXYS LNG, la CREG requiert l'application stricte des principales conditions d'accès aux capacités physiques du terminal conduisant, moyennant les hypothèses exposées supra, au nombre de 87 slots. Ce nombre correspond, selon les hypothèses retenues, au nombre maximum de slots disponibles au terminal compte tenu des contraintes pesant sur la jetée, sur le stockage et sur la regazéification, cette dernière étant la plus sévère.

Programmation des déchargements de GNL

33. Le deuxième paragraphe du titre « Programmation des déchargements de GNL » est en contradiction avec l'article 31, iii et iv, des principales conditions d'accès. Le programme indicatif de transport ne peut déroger aux règles exposées dans les principales conditions d'accès. La CREG demande par conséquent que la proposition soit mise en conformité avec l'article 31 des principales conditions d'accès.

¹ Cf. point 1.6, §1^{er}, p. A-3 du contrat du 30 juin 2004 conclu entre la S.A. FLUXYS LNG, QATAR TERMINAL Ltd et ZEEBRUGGE LNG TRADING COMPANY Ltd.

IV. DECISION

34. Compte tenu des motifs énumérés ci-avant, la CREG décide, en application de l'article 9, §2, du code de bonne conduite, de rejeter le programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS LNG, introduit auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 30 août 2004, en ce qu'il enfreint les dispositions énoncées à l'article 9, §1^{er}, du code de bonne conduite, en ce qu'il ne satisfait pas aux remarques formulées par la CREG dans ses décisions du 8 janvier 2004, du 13 mai 2004 et du 17 juin 2004 et en ce qu'il n'est pas compatible avec les principales conditions d'accès.

35. La CREG invite la S.A. FLUXYS LNG à déposer une nouvelle proposition de programme indicatif de transport pour approbation conformément à l'article 88, §1^{er}, du code de bonne conduite, dans un délai raisonnable. La CREG estime qu'une échéance fixée au 14 février 2005 laisse un délai raisonnable à la S.A. FLUXYS LNG pour réagir. Cette nouvelle proposition devra prendre en considération les remarques telles qu'elles ont été formulées par la CREG dans la présente décision. La CREG demande également à la S.A. FLUXYS LNG de lui fournir, conjointement à la nouvelle proposition de programme indicatif de transport ou par un courrier antérieur à cette nouvelle proposition, les informations et explications demandées dans la partie III de la présente décision.

36. Enfin, compte tenu notamment des informations demandées et non obtenues à ce jour, la CREG se réserve le droit de formuler des remarques en sus des remarques générales formulées supra.

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

Jean-Paul PINON
Directeur

Christine VANDERVEEREN
Président du Comité de direction



PROGRAMME INDICATIF DE TRANSPORT PROPOSE SUR PIED DE L'ARTICLE 9 DE L'ARRÊTÉ ROYAL
DU 4 AVRIL 2003 RELATIF AU CODE DE BONNE CONDUITE EN MATIÈRE D'ACCÈS AUX RÉSEAUX
DE TRANSPORT POUR LE GAZ NATUREL

IL EST ENTENDU QUE LE PROGRAMME EST PUREMENT INDICATIF

CHAPITRE I : Offre de services

- ❖ Capacités techniques
- ❖ Capacités fermes et interruptibles
- ❖ Utilisation standard
- ❖ Modalités d'utilisation
- ❖ Règles d'allocation de capacité
- ❖ Valeurs de tolérance proposées
- ❖ Types et durée de contrats de terminalling en cours

CHAPITRE II : Calcul des valeurs des capacités totales, utiles et utilisables du terminal méthanier

- ❖ Volume totale, utile et utilisable

CHAPITRE III : Définition du service 'slot'

- ❖ Contenu du service 'slot'
- ❖ Le volume et le profil du stockage de base
- ❖ Le stockage de flexibilité
- ❖ Calcul du nombre théorique maximum de slots par an
- ❖ Programmation des déchargements de GNL

CHAPITRE I : OFFRE DE SERVICES

Capacités techniques

- ❖ la capacité totale d'émission du terminal est de 950.000 m³ (n)/h;
- ❖ La capacité de stockage affectée au stockage de base est de 140.000 m³ GNL ; et
- ❖ La capacité de stockage affectée au stockage de flexibilité est de 100.000 m³ GNL.

Capacités fermes et interruptibles :

- ❖ Une capacité d'émission de 600.000 m³ (n)/h est ferme.
- ❖ Une capacité d'émission de 350.000 m³ (n)/h est interruptible pour des raisons techniques et opérationnelles. Cette capacité interruptible sera adaptée en fonction des caractéristiques techniques des installations et d'une estimation des besoins opérationnels de la gestion du système et pour l'équilibrage du réseau.
- ❖ Fluxys SA (activité d'acheminement) réserve pour ses besoins opérationnels un volume de 6.000 m³ de GNL dans le stockage de flexibilité.

Utilisation standard :

L'utilisation standard du terminal méthanier de Zeebrugge comprend la réception du méthanier, le déchargement du GNL et le stockage de ce GNL avant son émission vers le réseau.

Modalités d'utilisation :

Les modalités précisant les conditions d'utilisation des services de terminalling sont définies dans les règles opérationnelles du terminal.

Pour une quantité déchargée de 125.000 m³ ou plus de GNL, la durée du stockage de base est égale à cinq jours. Dans la mesure du possible, Fluxys LNG s'engage (reasonable endeavours) à porter la durée du stockage de base à 6 jours. En outre, pour une quantité déchargée inférieure à 125.000 m³ de LNG, la durée de stockage de base est réduite proportionnellement à la quantité déchargée.

Pour réaliser l'émission de son GNL dans le réseau de transport, l'utilisateur du terminal doit réserver des capacités d'émission fermes et/ou interruptibles. Si la durée de stockage nécessaire à l'utilisateur du terminal est supérieure à la durée de stockage de base, il doit réserver du stockage

de flexibilité pour couvrir cette durée supplémentaire et pour une capacité au moins égale au niveau de son stock au terme de la durée du stockage de base.

Règles d'allocation de capacité :

Les capacités à long terme du terminal GNL sont actuellement entièrement réservées dans un contrat long terme. Cependant, les parties intéressées par des cargaisons à court terme ou spot peuvent souscrire pour des 'slots' qui deviennent disponibles au cours de l'exécution du contrat susmentionné.

Valeurs de tolérance proposées :

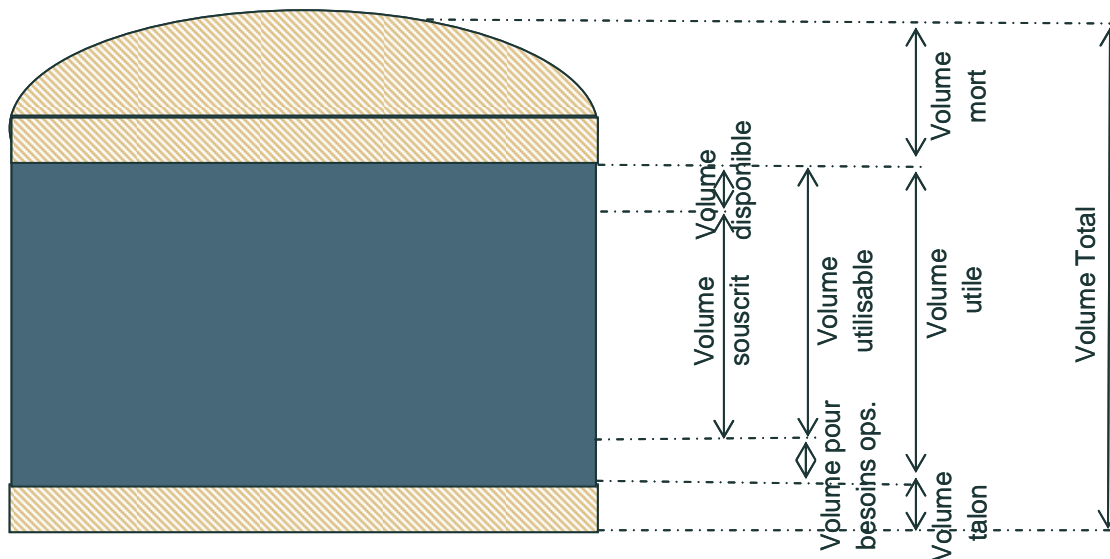
Il n'y a pas de valeurs de tolérance d'application pour les activités terminalling.

Types et durée de contrats de terminalling en cours :

La fin du contrat en cours est prévue fin 2006.

CHAPITRE II : Calcul des valeurs des capacités totales, utiles et utilisables du terminal méthanier

Volume totale, utile et utilisable :



Conformément aux articles 5 à 8 des principales conditions :

Le volume total du stockage au terminal méthanier correspond au volume physique des cuves de stockage de GNL au terminal méthanier.

Le volume utile du stockage au terminal méthanier est obtenu par la différence entre le volume total et,

- (i) le *volume du talon* (volume qui ne peut être extrait dans des conditions d'exploitation normales) et,
- (ii) le *volume mort* qui ne peut être rempli dans des conditions d'exploitation normales (volume au dessus des niveaux d'alarme et volume ne pouvant être rempli afin de conserver la possibilité de circulation de GNL entre les différentes cuves de stockage de GNL).

Le volume utilisable du stockage au terminal méthanier est obtenu par la différence entre

- (i) le *volume utile du stockage* et,
- (ii) le *volume du stockage pour besoins opérationnels* de Fluxys SA compte tenu de ses obligations légales et ses accords de coopération avec d'autres entreprises de transport en vue d'assurer l'intégrité de réseaux de transport en Belgique, dans la mesure où ils sont approuvés par la CREG.

Le *volume disponible* à un moment donné est la partie du *volume utilisable* non souscrite et encore disponible pour les utilisateurs du terminal méthanier.

Pour les années 2005 et 2006 les valeurs susmentionnées sont les suivantes :

Volume total de stockage :

$$23,064 \text{ m} \times 4068 \text{ m}^2 \times 3 = 281.473 \text{ m}^3 \text{ GNL}$$

Volume utile de stockage :

$$\text{Volume du talon : } 1 \text{ m} \times 4068 \text{ m}^2 \times 3 = 12.204 \text{ m}^3 \text{ GNL}$$

$$\begin{aligned} \text{Volume mort : } 2,064 \text{ m} \times 4068 \text{ m}^2 \times 1 &= 8.396 \text{ m}^3 \text{ GNL} \\ 2,564 \text{ m} \times 4068 \text{ m}^2 \times 2 &= 20.861 \text{ m}^3 \text{ GNL} \end{aligned}$$

$$\text{Volume utile de stockage : } 281.473 - 12.204 - 29.257 = \pm 240.000 \text{ m}^3 \text{ GNL}$$

Dont 140.000 m³ de GNL pour le stockage de base et 100.000 m³ de GNL pour le stockage de flexibilité.

Volume utilisable de stockage :

Stockage de base :	140.000 m ³ de GNL
Stockage pour besoins opérationnels Fluxys SA :	6.000 m ³ de GNL
Stockage de flexibilité :	94.000 m ³ de GNL

Volume disponible de stockage : 0

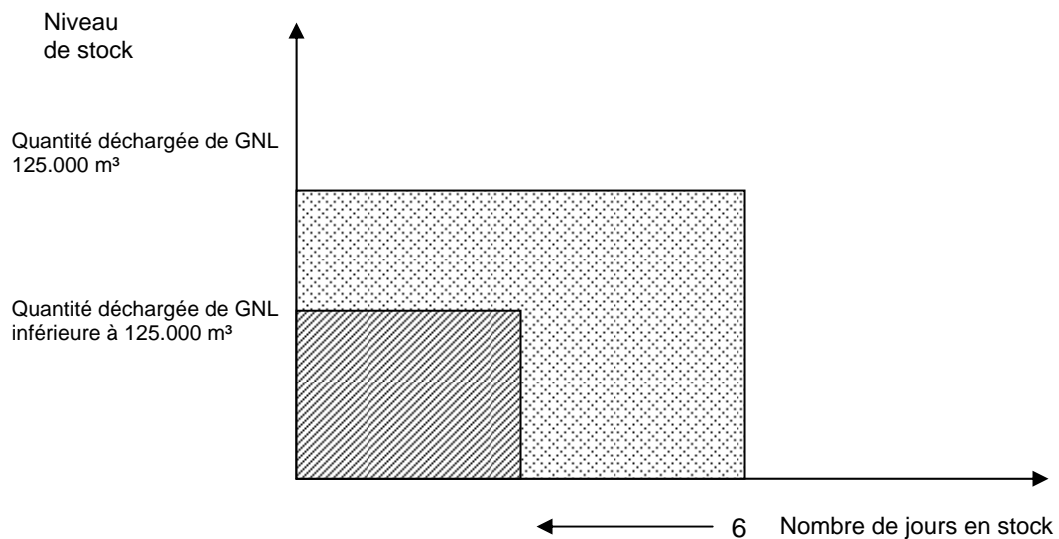
CHAPITRE III : Définition du service 'slot'

Contenu du service slot :

L'utilisation standard du terminal méthanier de Zeebrugge comprend la réception du méthanier, le déchargement du GNL et le stockage de ce GNL avant son émission vers le réseau.

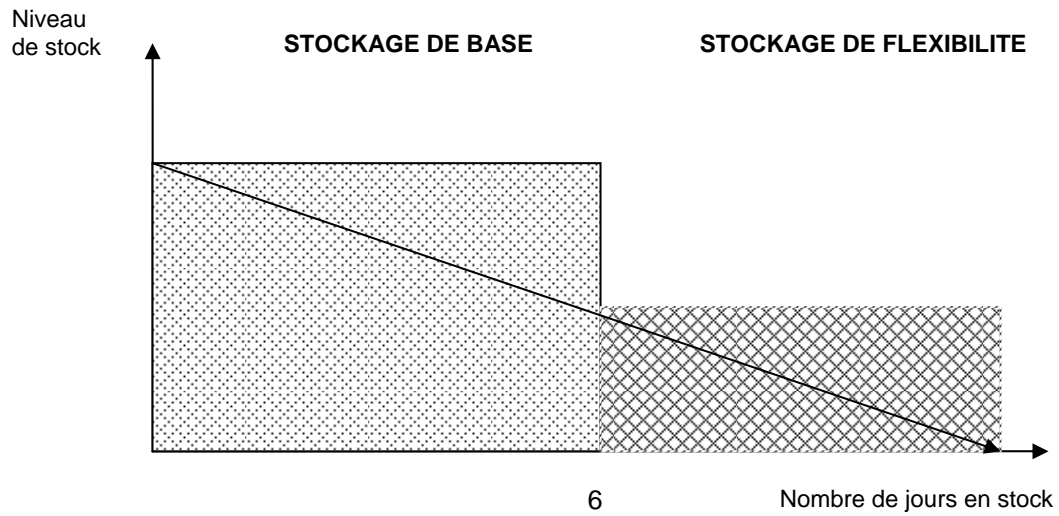
Le volume et le profil du stockage de base :

Pour une quantité déchargée supérieure à 125.000 m³ de GNL, la durée du stockage de base est égale à cinq jours. Dans la mesure du possible, Fluxys LNG s'engage (reasonable endeavours) à porter la durée du stockage de base à 6 jours. En outre, pour une quantité déchargée inférieure à 125.000 m³ de GNL, la durée de stockage de base est réduite proportionnellement à la quantité déchargée.



Le stockage de flexibilité :

Si la durée de stockage nécessaire à l'utilisateur du terminal est supérieure à la durée de stockage de base, il doit réserver du stockage de flexibilité devant couvrir cette durée supplémentaire et correspondant à une capacité au moins égale au niveau de son stock au terme de la durée du stockage de base.



Calcul du nombre théorique maximum de slots par an :

Chapitre I Section 4 des Principales Conditions définit le calcul du nombre théorique maximum de slots.

La détermination du nombre théorique maximum de slots par an nécessite la combinaison des contraintes liées à la capacité de réception, au volume de stockage et à la capacité de regazéification avec l'offre de services contenue dans un slot.

Le nombre théorique maximum de slots par an est déterminé par la plus contraignante des trois contraintes suivantes:

(i) Contraintes liées à la capacité de réception:

La fréquence de réception des navires que la jetée permet d'atteindre en régime est inférieure à la fréquence de réception maximale théorique et est déterminée par Fluxys LNG en opérateur prudent et raisonnable, compte tenu des pratiques et usages courants qui sont généralement connus et respectés dans le secteur du GNL.

Le nombre théorique maximum de slots que peut recevoir la jetée par an dépend de la fréquence de réception que peut atteindre la jetée en régime suivant le tableau suivant:

Fréquence de réception en régime	Nombre théorique maximum de slots par an
1 navire toutes les 4 marées	176
1 navire toutes les 5 marées	141
1 navire toutes les 6 marées	117

(ii) Contraintes liées à la capacité de regazéification:

Le volume annuel maximum qui peut être accepté au terminal méthanier est obtenu sur base de la capacité de regazéification ferme utilisable par la formule suivante:

$$\text{Volume annuel maximum} = \frac{\text{Capacité regazéification ferme utilisable} \times 8760 \text{ heures}}{\text{coefficient de flexibilité}}$$

Le coefficient de flexibilité tient compte du taux d'utilisation de la capacité ferme, des besoins de modulation des utilisateurs du terminal méthanier et de la disponibilité des installations (maintenances planifiées et non planifiées).

En partant d'une hypothèse concernant la taille standard des navires, le volume annuel peut être traduit en un nombre théorique maximum de slots pouvant être accueilli chaque année:

$$\text{Nombre_maximum_de_slots} = \frac{\text{Volume_annuel_maximum}}{\text{Taille_standard_navire}}$$

(iii) Contraintes liées au volume de stockage:

Le nombre maximum théorique de slots par an, compte tenu du volume de stockage au terminal méthanier destiné à l'offre de service slot, s'obtient par la formule suivante:

$$\text{Nombre maximum slots} = \frac{(2 \times V_{base} - 1) \times 365}{J_{base}}$$

Avec

- V_{base} = volume de stockage au terminal méthanier destiné à l'offre de service slot, exprimé en multiple de la taille des navires pour laquelle le service de slot est défini;
- J_{base} = durée du stockage de base (en nombre de jours) par slot.

Le nombre théorique maximum de slots par an calculé est donné à titre indicatif. Ce nombre est réduit compte tenu des contraintes ci-dessous:

- l'impact du nombre de slots sur les utilisateurs du terminal méthanier, en particulier sur les coûts de la chaîne GNL intégrée de ces utilisateurs;
- les contraintes de planification liées à la production et au transport de GNL;
- les besoins en flexibilité et les garanties de disponibilité des installations de réception que demandent les utilisateurs du terminal méthanier;
- les aléas liés au transport maritime;
- les temps de parcours entre les ports de chargement et le terminal méthanier de Fluxys LNG.

Calcul du nombre maximum théorique de slots pour les années 2005-2006 :

- ❖ Contraintes liées à la capacité de réception:

Fréquence de réception en régime	Nombre théorique maximum de slots par an
1 navire toutes les 5 marées	141

- ❖ Contraintes liées à la capacité de regazéification:

$$\text{Volume annuel maximum} = \frac{\text{Capacité regazéification ferme utilisable} \times 8760 \text{ heures}}{\text{coefficient de flexibilité}}$$

$$= (600.000 \times 8.760) / 1,05 = 5 \text{ BCM}$$

$$\text{Nombre_maximum_de_slots} = \frac{\text{Volume_annuel_maximum}}{\text{Taille_standard_navire}}$$

$$= 5 \text{ BCM} / (125.000 \times 600) = 66$$

- ❖ Contraintes liées au volume de stockage:

$$\text{Nombre maximum slots} = \frac{(2 \times V_{\text{base}} - 1) \times 365}{J_{\text{base}}}$$

$$= ((2 \times ((140 / 125) - 1) \times 365) / 6) = 75$$

Nombre maximum théorique de slots pour les années 2005 – 2005 :

$$= \min (141 ; 66 ; 75) = 66$$

Sur base de l'article 16 du Chapitre I Section 4, le nombre maximum théorique de slots est porté à 60.

Programmation des déchargements de GNL :

L'utilisateur du terminal méthanier de Zeebrugge communiquera à Fluxys LNG avant le 01/08 de chaque année (n) le programme indicatif annuel de déchargement pour la période du 01/10 de l'année n jusqu'au 30/09 de l'année (n+1).

En outre l'utilisateur communiquera au plus tard le 27 de chaque mois la programmation du mois suivant et la programmation indicative des deux mois suivants.