

Consultation publique sur le développement de capacités fermes de transport de gaz naturel de la France vers la Belgique

Dunkerque LNG (DKLNG) accueille favorablement la présente consultation de la Commission de Régulation de l'Energie (CRE) sur le développement de capacités fermes de transport de gaz naturel de la France vers la Belgique.

La réalisation de cette consultation avant la décision finale d'investissement pour le terminal méthanier est un signal positif adressé au marché et aux souscripteurs potentiels du terminal méthanier de Dunkerque LNG (TM).

Le développement de capacités fermes de transport entre le TM et la Belgique est en effet un élément d'attractivité majeur pour le TM. DKLNG souligne que la publication de la synthèse de cette consultation et des principes généraux en résultant, d'ici fin mars, serait un signal complémentaire important pour conforter la prise de décision des expéditeurs potentiels.

Q1 Pour vous, la mise en place de capacités fermes physiques de la France vers la Belgique par le biais de la création d'un nouveau point d'interconnexion présente-t-elle un intérêt ?

La création d'un nouveau point d'interconnexion France-Belgique avec des capacités fermes de la France vers la Belgique présente un intérêt majeur pour DKLNG.

La possibilité d'un accès direct des souscripteurs du TM au marché belge et particulièrement au *hub* de Zeebrugge renforcerait de manière significative l'attractivité du TM et sa réalisation effective. En effet, de nombreux expéditeurs potentiels ont exprimé leur intérêt pour des capacités fermes du TM à Zeebrugge.

Q2 Que pensez-vous des produits de capacité de sortie au point d'interconnexion de Veurne envisagés dans l'Open Season entre la France et la Belgique ?

DKLNG est favorable à ce que soit proposé un produit spécifique pour les utilisateurs futurs du TM. Toutefois les capacités conditionnelles émises par le TM devront bénéficier d'un tarif spécial en raison des éléments exposés dans la réponse à la question 4.

Q3 Que pensez-vous de l'application d'un terme tarifaire de proximité pour les expéditeurs acheminant du gaz vers la nouvelle interconnexion de Veurne depuis le PIR Dunkerque ou le terminal méthanier de Dunkerque LNG ?

DKLNG est favorable à l'application d'un terme tarifaire de proximité spécifique.

DKLNG estime que la demande de souscription de capacités des futurs utilisateurs du TM pourrait justifier économiquement à elle seule, la création d'une liaison entre le TM et la Belgique. Aussi, le tarif de transport entre le TM et Veurne devrait reposer exclusivement sur les coûts économiques induits par la création de la canalisation entre Pitgam et Veurne, en prenant en compte l'apport du TM (gaz non odorisé, pression disponible).

Q4 Que pensez-vous de la différence de tarification pour les capacités fermes et les capacités conditionnelles ?

DKNLG est favorable à une différence de tarification entre capacités fermes et capacités conditionnelles et cela pour quatre raisons.

En premier lieu, l'engagement sur 20 ans demandé pour les capacités conditionnelles est considérablement plus long que l'engagement sur 10 ans demandé pour la réservation de capacités fermes. Cette disparité dans la durée de l'engagement doit se traduire par une décote sur le tarif appliqué aux capacités conditionnelles.

En deuxième lieu, le fait que ces capacités conditionnelles soient garanties à hauteur des flux émis par le TM pour chaque expéditeur permet d'utiliser la pression du terminal, suffisante pour atteindre la frontière, et donc de ne pas avoir recours aux services de compression (contrairement au gaz provenant du Franpipe), ce qui a un impact économique fort sur le coût du transport courte distance (économie des coûts de compression).

En troisième lieu, le GNL a généralement un PCS plus élevé que le gaz gazeux (au moins 5 %), conduisant à une réduction supplémentaire du coût unitaire du transport exprimé en unité énergétique.

En quatrième lieu, les différences de nature de capacités (fermes/conditionnelles) justifient une autre différence de tarif. En effet, en cas d'insuffisance des flux de gaz depuis le Franpipe, les capacités fermes réservées seraient maintenues et bénéficieraient alors des flux résiduels depuis le TM, alors qu'étant conditionnés par l'émission du terminal, les capacités depuis le TM ne bénéficieraient pas des flux résiduels depuis le Franpipe. Toutefois, DKLNG remarque que la différence de tarification proposée (ristourne de 30 %) ne correspond qu'à l'actualisation d'un engagement de 20 ans au lieu de 10 ans pour les autres expéditeurs et ne reflète pas le différentiel de coûts (pas d'utilisation des services de compression et différence de PCS) qui existe entre les capacités fermes et les capacités conditionnelles.

Q5 Etes-vous favorable à la tarification envisagée concernant les capacités développées grâce à la station de désodorisation à Taisnières H ?

Pas de commentaires.

Q6 Voyez-vous un intérêt à la fixation d'un quota de capacités de court terme au point d'interconnexion de Veurne ?

DKLNG n'est favorable à la fixation d'un quota de capacités court terme au point d'interconnexion de Veurne que dans la mesure où les coûts associés ne sont pas portés par les expéditeurs ayant souscrit des engagements de

long terme.

Q7 Que pensez-vous du déroulement envisagé pour l'Open Season ?

DKLNG est en accord avec le déroulement envisagé de l'*Open Season* qui est conforme aux règles de l'ERGEG. Il conviendra toutefois de préciser que les engagements pour les capacités depuis le TM devront être conditionnés à la réalisation effective de ce terminal.

Q8 Que pensez-vous des durées d'engagements qui pourraient être demandées au marché ?

Un engagement de 20 ans n'est pas usuel dans les *Open Seasons* où en général seuls des engagements de 10 ans sont demandés. On peut toutefois accepter un engagement sur 20 ans pour autant qu'il se retrouve dans le tarif. C'est pourquoi DKNLG estime que le seul passage d'un engagement de 10 à 20 ans devrait correspondre à une baisse de 30% du tarif applicable.

Q9 Que pensez-vous du calendrier envisagé ?

DKNLG estime satisfaisant le calendrier envisagé.

Toutefois, en raison d'un calendrier de décision dense, DKNLG souhaite que l'*Open Season* se déroule le plus rapidement possible et, qu'en tout état de cause, les éventuels aléas relatifs à son déroulement ne retardent pas la date de mise en service envisagée.

DKNLG attire l'attention de la CRE sur l'importance que revêt pour elle la proximité des mises en service respectives de l'interconnexion et du TM (avril 2014). Dans le cadre des décisions d'engagements dans le TM à prendre prochainement, il serait extrêmement précieux de connaître le seuil de souscriptions long terme déclenchant l'investissement dans les toutes prochaines semaines.

Enfin, DKNLG souhaite que les principes tarifaires soient fixés avant le lancement de la phase engageante de l'*Open Season*.

Q10 Selon vous, la mise en place de capacités « rebours fermes » de la France vers la Belgique grâce à des mécanismes de type « engagement de flux » présente-t-elle un intérêt par rapport aux capacités rebours existantes ?

Une telle solution ne répond pas aux besoins exprimés par les souscripteurs potentiels du TM qui recherchent des capacités fermes et physiques depuis le TM.

Q11 Avez-vous d'autres remarques ?

Afin d'encourager l'attractivité du TM pour des expéditeurs potentiels et sa réalisation effective dans un marché très défavorable, DKLNG cherche à assurer un accès économiquement satisfaisant de ses clients aux marchés belge et nord-ouest européen.



En effet, comme le souligne la CRE dans sa consultation, dans la mesure où il n'existe pas à ce jour de capacité ferme de la France vers la Belgique, un tarif spécifique adapté à la réalité technique du projet est nécessaire. Ce tarif doit ainsi correspondre aux coûts marginaux de ce transport, c'est-à-dire à la quote-part de la canalisation de Pitgam à la frontière. Or de tels coûts marginaux sont fixes et une indexation sur le tarif d'entrée France à Taisnières H (qui évoluera dans le temps pour diverses raisons) ne nous semble pas justifiée. Aussi, en vue de la décision d'investissement sur le TM, il serait utile que le principe de tarification, qui pourrait être ajusté en fonction des éléments évoqués précédemment, soit porté à la connaissance du marché rapidement.

Enfin, Dunkerque LNG souhaite souligner que le TM peut fournir, aux conditions de marché, des services de flexibilité horaire au GRT pour ses besoins d'équilibrage. La création d'une liaison entre Pitgam et Veurne devrait rendre possible le transport de l'excédent de flexibilité infra-journalière jusqu'au marché belge, déficitaire en flexibilité intra-journalière, sans remettre en cause le principe général de l'équilibrage journalier en France.

Paris, le 17 mars 2010

ooOoo