



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

VERSION NON
CONFIDENTIELLE

COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTICITE ET DU GAZ

DECISION

(B)120419-CDC-1149

relative à

"la demande d'approbation du contrat standard de transport de gaz naturel, du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et du programme de transport de gaz naturel de la S.A. Fluxys"

prise en application de l'article 15/14, §2, 6°, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations

19 avril 2012

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
INTRODUCTION.....	3
I. CADRE LEGAL.....	4
I.1. Troisième paquet énergétique.....	4
I.2. Droit interne belge.....	6
I.3. Approbation des conditions principales.....	8
I.4. Droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel	10
I.5. Les critères d'approbation des conditions principales de transport de gaz naturel.....	13
II. ANTECEDENTS.....	22
III. EXAMEN DE LA PROPOSITION.....	41
III.1. Généralités.....	41
III.2. La proposition de contrat standard de transport de gaz naturel.....	42
III.3. Proposition de règlement d'accès pour le transport de gaz naturel.....	65
III.4. Le programme de transport de gaz naturel.....	96
IV. CONCLUSION.....	99

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur la base de l'article 15/14, §2, 6°, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisation (ci-après : la loi gaz), les conditions principales d'accès au réseau de transport de la S.A. Fluxys en Belgique.

Lesdites conditions principales d'accès au réseau de transport de gaz naturel ont été introduites auprès de la CREG, par porteur avec accusé de réception, par la S.A. FLUXYS le 15 mars 2012 sous la forme de trois documents distincts, à savoir :

- la demande d'approbation par la CREG du contrat standard de transport de gaz naturel ;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel ;
- la demande d'approbation par la CREG du programme de transport de gaz naturel ;

La décision suivante se compose de 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 les prescriptions du règlement (CE) n° 715/2009 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, de l'article 15/11 de la loi gaz et des articles 109, 111 et 112 de l'arrêté royal du 23 décembre 2010 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL et portant modification de l'arrêté royal du 12 juin 2001 relatif aux conditions générales de fourniture de gaz naturel et aux conditions d'octroi des autorisations de fourniture de gaz naturel. La quatrième partie reprend la décision.

La présente étude a été approuvée par le Comité de direction de la CREG au cours de sa réunion du 19 avril 2012.

///

I. CADRE LEGAL

I.1. Troisième paquet énergétique :

1. La présente décision tient compte de la nouvelle législation européenne, appelée le «troisième paquet énergie », qui se compose pour le gaz¹ :

- de la 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) ;
- du 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) ;
- du règlement (CE) n° 715/2009 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 (ci-après : le règlement gaz 715).

2. Ces nouvelles règles européennes du « troisième paquet énergie » visent entre autres :

- à harmoniser l'indépendance et les compétences des régulateurs nationaux de l'énergie et à les renforcer au profit d'une régulation plus efficace des marchés;
- à créer une agence européenne de coopération des régulateurs de l'énergie, dont l'objet est d'aider ceux-ci à exercer, au niveau communautaire, les tâches réglementaires effectuées dans les Etats membres et, si nécessaire, à coordonner leur action ;
- à promouvoir en particulier la collaboration régionale entre les gestionnaires de réseaux de transport en créant deux réseaux européens de gestionnaires de réseaux de transport ;
- à séparer davantage les activités liées à la production et à la fourniture d'énergie des activités de réseau de distribution (unbundling) afin de mettre en place des conditions de concurrence homogènes, tout en évitant le risque de conflits d'intérêts et des pratiques discriminatoires dans l'exploitation des réseaux et en stimulant des

¹ Les deux autres textes du "troisième paquet énergie" sont :

- la 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.

investissements dans l'infrastructure des réseaux ;

- à améliorer la transparence du marché en ce qui concerne les activités de réseaux et de fourniture. Promouvoir une égalité d'accès à l'information, la transparence des prix, la confiance des consommateurs dans le marché et d'éviter les manipulations de marché ;
- à renforcer les droits des consommateurs, en imposant aux Etats membres des obligations strictes en matière de protection des consommateurs vulnérables ;
- à promouvoir la solidarité entre Etats membres au regard des menaces d'interruption des approvisionnements.

3. La troisième directive gaz et le règlement gaz n° 715 sont entrés en vigueur le 3 septembre 2009. Le délai de transposition de la troisième directive gaz a expiré le 3 mars 2011 et le règlement gaz 715 s'applique directement dans l'ordre juridique belge à partir du 3 septembre 2009.

4. Les articles suivants sont importants pour la présente décision : les articles 16 (principes des mécanismes d'attribution des capacités et procédures de gestion de la congestion en ce qui concerne les gestionnaires de réseau de transport), 18 (exigences de transparence en ce qui concerne les gestionnaires de réseau de transport), 21 (règles et redevances d'équilibrage) et 22 (échange de droits de capacité) du règlement gaz 715.

5. En outre, l'article 41.6 de la troisième directive gaz prévoit que les autorités de régulation se chargent de fixer ou d'approuver, suffisamment à l'avance avant leur entrée en vigueur, au moins les méthodes utilisées pour calculer ou établir :

- le raccordement et l'accès aux réseaux nationaux ;
- les conditions de la prestation de services d'équilibrage, qui sont assurés de la manière la plus économique possible et qui 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'attribution des capacités et de gestion de la congestion.

6. L'article 41.8 de la troisième directive gaz prévoit que lors de la fixation ou de l'approbation des services d'équilibrage, les autorités de régulation prévoient des mesures incitatives appropriées, tant à court terme qu'à long terme, pour encourager les gestionnaires

de réseau de transport et de distribution à améliorer les performances, à favoriser l'intégration du marché et la sécurité de l'approvisionnement et à soutenir les activités de recherche connexes.

7. L'article 41.9 de la troisième directive gaz prévoit que les autorités de régulation surveillent la gestion de la congestion des réseaux nationaux de transport de gaz naturel, y compris des interconnexions, et la mise en œuvre des règles de gestion de la congestion. À cet effet, les gestionnaires de réseau de transport ou les opérateurs du marché soumettent leurs règles de gestion de la congestion, y compris l'attribution de capacités, aux autorités de régulation nationales. Les autorités de régulation nationales peuvent demander la modification de ces règles.

8. Enfin, l'article 41.10 de la troisième directive gaz stipule que les autorités de régulation sont habilitées à demander que les gestionnaires des réseaux de transport, de stockage, de GNL et de distribution modifient au besoin les conditions afin de veiller à ce que celles-ci soient appliquées de manière proportionnelle et non discriminatoire.

9. Il convient en outre de tenir compte des travaux en cours au niveau européen concernant les Framework Guidelines et les Network Codes qui en découlent.

I.2. Droit interne belge :

10. L'article 15/5 de la loi gaz prévoit que l'accès à tout réseau s'effectue sur la base de tarifs approuvés par la CREG et l'article 15/14, § 2, 6°, de la loi gaz confère à la CREG une compétence d'approbation sur les conditions principales d'accès aux réseaux de transport, à l'exception des tarifs visés aux articles 15/5 à 15/5decies et que la CREG est compétente pour contrôler leur application par les gestionnaires de réseau pour leur réseau respectif.

11. Les conditions principales sont définies à l'article 1, 51°, de la loi gaz comme suit : *“le contrat standard d'accès au réseau de transport de gaz naturel et les règles opérationnelles y afférentes”*. Le réseau de transport de gaz naturel consiste en un ensemble d'installations de transport de gaz naturel exploité par un des gestionnaires ou par une même entreprise de transport, à l'exclusion des installations en amont et des conduites directes (article 2, 10°, loi gaz). On entend par installations de transport de gaz naturel : *“toutes canalisations, y compris les conduites directes et les installations en amont, et tous les moyens de stockage, installations de GNL, bâtiments, machines et appareils accessoires destinés ou utilisés à l'une des fins énumérées à l'article 2, § 1^{er}.”* (article 1, 8°, loi gaz).

12. Il peut être déduit de ce qui précède que la CREG possède la compétence d'approuver les conditions principales de transport de gaz naturel.

13. En outre, l'article 15/1, §1, 6° et 7°, de la loi gaz est important, dans la mesure où tant la S.A. Fluxys que les utilisateurs du réseau sont tenus de se fournir mutuellement toutes les informations afin d'assurer le fonctionnement sûr et efficace des réseaux interconnectés ainsi que l'accès au réseau.

14. L'article 15/1, §1, 9°*bis*, oblige la S.A. Fluxys à organiser un marché secondaire sur lequel les utilisateurs du réseau peuvent négocier de la capacité et de la flexibilité et sur lequel la S.A. Fluxys peut acheter de la capacité et de la flexibilité. La S.A. Fluxys doit aussi disposer d'une plate-forme électronique pour l'organisation de l'accès au réseau de transport de gaz naturel (article 15/1, §1^{er}, 12° de la loi gaz).

15. Les règles et procédures en matière de gestion des congestions doivent être soumises par la S.A. Fluxys à la CREG pour approbation (article 5/1, §3, 7° de la loi gaz).

16. En application de l'article 15/5*undecies*, § 1^{er}, de la loi gaz, le Roi a arrêté le 4 avril 2003², sur proposition de la CREG, un code de bonne conduite pour l'accès au réseau de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL. L'arrêté royal du 4 avril 2003 a récemment été modifié, sur proposition de la CREG³, par l'arrêté royal du 23 décembre 2010⁴ relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL et portant modification de l'arrêté royal du 12 juin 2001 relatif aux conditions générales de fourniture de gaz naturel et aux conditions d'octroi des autorisations de fourniture de gaz naturel (ci-après : le code de bonne conduite).

17. Au vu du troisième paquet énergie entré en vigueur depuis le 3 septembre 2009 et des compétences renforcées qu'il octroie aux autorités de régulation nationales dont la constatation et/ou l'approbation des conditions de raccordement et d'accès aux réseaux nationaux, la CREG émet des réserves quant à la validité juridique formelle du code de bonne conduite. Ce dernier, même s'il a vu le jour sur proposition de la CREG, a été formalisé dans l'arrêté royal du 23 décembre 2010, soit plus d'un an après l'entrée en vigueur du troisième paquet énergie.

² M.B., 2 mai 2003

³ Proposition 090716-CDC-882

⁴ M.B., 05.01.2011:

I.3 Approbation des conditions principales

18. L'article 77, § 1er, du code de bonne conduite stipule que les gestionnaires rédigent un contrat standard pour leurs activités respectives de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL. Ce contrat ainsi que ses éventuelles modifications, est soumis à l'approbation de la CREG en application de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz. Ces contrats standard sont conçus de façon à ne pas entraver le commerce du gaz naturel et à augmenter le commerce des services de transport de gaz naturel. L'article 77, § 2, du code de bonne conduite précise que les contrats standard de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL contiennent dans tous les cas les éléments visés respectivement aux articles 109, 169 et 201 du code de bonne conduite.

L'article 79 du code de bonne conduite détermine également que les parties signent un formulaire de services séparé par souscription de service de transport de gaz naturel. Les services de transport de gaz naturel souscrits par l'utilisateur ne peuvent dépasser la date de cessation du contrat standard de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL conclu avec le gestionnaire.

19. Les contrats standard constituent le "ticket d'entrée" du réseau de transport, des services de transport et de toutes les plates-formes d'information proposées par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Ceci s'applique tant aux affréteurs (contrat standard de transport de gaz naturel) qu'à tous les clients (contrat standard de raccordement).

20. L'article 29, § 1^{er}, du code de bonne conduite stipule que les gestionnaires établissent, pour leurs activités respectives de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL, un règlement d'accès qui, de même que ses éventuelles modifications, est soumis à l'approbation de la CREG, en application de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz. L'article 29, § 3, du code de bonne conduite ajoute que la proposition de règlement d'accès ainsi que les propositions de modifications de celui-ci sont établies par les gestionnaires respectifs après consultation par ces derniers des utilisateurs du réseau dans le cadre de la structure de concertation visée à l'article 108 du code de bonne conduite. Enfin, l'article 29, § 4, du code de bonne conduite stipule que les gestionnaires publient les règlements d'accès approuvés et leurs modifications approuvées, conformément à l'article 107 du code de bonne conduite, et les communiquent dans un souci d'exhaustivité aux parties avec lesquelles ils ont conclu un contrat de transport de gaz naturel. Les règlements d'accès approuvés et les modifications approuvées ne produiront leur effet qu'à la date de

leur entrée en vigueur déterminée par la CREG en application de l'article 107 du code de bonne conduite.

21. Le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel contient une description détaillée du modèle de transport utilisé, de toutes les règles et procédures opérationnelles relatives à l'accès aux services de transport de gaz naturel et à la souscription à ceux-ci, des règles d'allocation, de la procédure de nomination et de renomination, des dispositions applicables en cas de réductions et d'interruptions, des règles relatives à l'équilibre du réseau, des procédures relatives à la gestion des congestions, des dispositions applicables pour l'entretien, des règles relatives à la pression et la qualité, des procédures relatives à la mesure des quantités et des propriétés du gaz naturel et de toutes les règles relatives au fonctionnement du marché secondaire et de l'accès au *hub*.

22. Enfin, conformément aux articles 81 et 82 du code de bonne conduite, les gestionnaires établissent un programme de services pour la période régulatoire et le soumettent également à l'approbation de la CREG.

23. Le programme de transport de gaz naturel comporte une description d'utilisation facile du modèle de transport et constitue en premier lieu le catalogue des services de transport de gaz naturel proposés par le gestionnaire. En outre, il décrit la manière dont on peut souscrire des services de transport de gaz naturel sur le marché primaire et fournit des informations sur la politique de congestion appliquée et le fonctionnement du marché secondaire.

24. Tant le contrat standard de transport de gaz naturel et le contrat standard de raccordement que le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel doivent être soumis à l'approbation de la CREG par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Ces documents clés ont été établis après consultation des acteurs de marché concernés. A cette fin, le gestionnaire crée une structure de concertation (article 108 du code de bonne conduite) dans le but de consulter les utilisateurs du réseau de manière régulière et structurée.

25. La base de l'établissement des documents susmentionnés est évidemment le modèle de transport utilisé par le gestionnaire. Le code de bonne conduite prévoit que le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel conçoit un modèle de transport visant notamment la réservation indépendante de capacité d'entrée et de prélèvement, l'utilisation d'une seule zone d'équilibrage, la stimulation du fonctionnement du marché secondaire pour

les services de transport de gaz naturel et la stimulation de la liquidité du marché du gaz naturel (article 113). Le gestionnaire développe, à cet effet, les services de transport de gaz naturel y afférents.

26. A aucun endroit du code de bonne conduite il n'est stipulé comment la CREG doit approuver ou rejeter les conditions principales de transport de gaz naturel. L'approbation implique une déclaration d'une autorité administrative ayant pour effet 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'intérêt général.

27. 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. Sinon, cette autorité administrative se rend coupable de déni de justice. Il en découle que l'acte soumis à l'approbation d'une autorité administrative a été établi sous la condition suspensive de ladite approbation. 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. Ces deux actes restent distincts et ne fusionnent pas l'un avec l'autre.

28. Une décision d'approbation possède aussi un effet rétroactif. En d'autres termes, l'approbation de l'acte prend effet à partir de la date à laquelle l'acte a été publié et donc pas à partir de la date de la décision d'approbation.

I.4. Droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel

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

30. Le droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel constitue en effet l'un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz⁵. Il est essentiel que les clients finals et les fournisseurs de ceux-ci aient un accès garanti aux réseaux de transport de gaz naturel et qu'ils puissent bénéficier de ce droit de manière non discriminatoire, afin de

⁵ Voir également d'une part, le considérant 7 de la deuxième directive gaz, qui stipule expressément qu'afin d'assurer une concurrence saine, il est nécessaire que l'accès au réseau soit non discriminatoire et transparent et puisse se faire à des prix raisonnables et d'autre part, le considérant 4 de la troisième directive gaz, qui stipule qu'il n'est toujours pas question d'un accès non discriminatoire au réseau.

créer la concurrence sur le marché du gaz naturel et permettre aux clients finals de choisir effectivement leur fournisseur de gaz. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz naturel importées et utilisées ou réexportées passent par les réseaux de transport de gaz naturel. Un fournisseur ne peut effectivement fournir le gaz naturel qu'il vend à son client que si lui et/ou son client ont accès aux réseaux de transport de gaz naturel.

31. 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 de gaz naturel 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 de gaz naturel octroyant un quelconque monopole à l'entreprise de transport de gaz naturel historique, qui était également active sur le marché de la fourniture de gaz naturel. Pourtant, en tant qu'unique fournisseur, seule cette entreprise bénéficiait *de facto* d'un accès aux réseaux de transport de gaz naturel. Le fait que les tiers n'aient pas eu accès aux réseaux de transport de gaz naturel, résultait simplement du constat 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 finals qui étaient approvisionnés par cette entreprise de transport de gaz naturel, n'avaient pas accès aux réseaux de transport de gaz naturel. Pour introduire la concurrence sur le marché du gaz, la loi gaz a choisi d'accorder un droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel 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 de gaz naturel reviendrait à remettre en cause la libéralisation du marché du gaz.

32. Il ressort de l'article 15/5 de la loi gaz que la garantie effective du droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel est indissociablement liée au code de bonne conduite et à la régulation des tarifs de réseau, visés à l'article 15/5*bis* à duodécies, de la loi gaz. Le code de bonne conduite et la régulation des tarifs de réseau visent à mettre en œuvre le droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel.

33. Conformément à l'article 15/5*undécies* de la loi gaz, le code de bonne conduite règle l'accès aux réseaux de transport de gaz naturel. Par le code de bonne conduite, le législateur vise à éviter toute discrimination entre utilisateurs du réseau basée sur diverses raisons techniques non pertinentes, qui sont difficilement réfutables, voire irréfutables par les utilisateurs du réseau en raison de leur manque de connaissances spécialisées nécessaires en matière de gestion de réseaux de transport de gaz naturel, ainsi qu'à trouver le juste

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 de gaz naturel 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 de gaz naturel 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 partant, 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 gaz naturel. 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'elle 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 de gaz naturel et est partant, d'ordre public.

34. La complexité de la gestion du réseau de transport de gaz naturel a également une incidence sur la tarification de la prestation de services fournie par les gestionnaires. Un utilisateur du réseau est dans l'incapacité de déterminer si les prix, que le gestionnaire pourrait fixer en toute autonomie, sont effectivement des prix corrects. Il ne peut le déterminer car il ne dispose pas lui-même des connaissances techniques requises ni des informations nécessaires. En outre, la plupart du temps, il ne peut pas comparer les prix du gestionnaire à ceux d'autres gestionnaires de réseaux car le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel jouit d'un monopole légal de fait et les différents réseaux nationaux de transport de gaz naturel peuvent fortement différer les uns des autres. En effet, sans régulation des tarifs de réseau, le droit d'accès au réseau de transport de gaz naturel n'est pas effectivement garanti. Il va de soi que des tarifs de réseau discriminatoires ou trop élevés sapent/entravent *de facto* le droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel. La régulation des tarifs de réseau relève dès lors aussi de l'ordre public.

35. Le droit d'accès est traduit par le biais des conditions principales, composées de contrats standard d'accès au réseau de transport de gaz naturel, d'une part, et des règles opérationnelles y afférentes, d'autre part. Leur 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 aux réseaux de transport de gaz naturel et sont, de par le fait que le droit d'accès est d'ordre public, également d'ordre public. L'approbation par la CREG des conditions principales 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 de gaz naturel du gestionnaire que s'il s'est fait préalablement enregistrer comme utilisateur du réseau, ce qui implique dès lors la signature d'un contrat standard.

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 de gaz naturel et puissent utiliser les services de transport de gaz naturel aux mêmes conditions.

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.

Le programme de services, qui remplace en grande partie le programme indicatif de transport de gaz naturel du code de bonne conduite 2003, est une sorte de catalogue de services de transport de gaz naturel 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.

1.5. Les critères d'approbation des conditions principales de transport de gaz naturel

36. Conformément à l'article 15/14, §2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz, la CREG doit approuver les conditions principales d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel. Comme expliquées ci-dessus, les conditions principales de transport de gaz naturel se composent d'un contrat standard de transport de gaz naturel, d'un règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et d'un programme de transport de gaz naturel.

37. Conformément à l'article 109, §1, du code de bonne conduite, le contrat standard de transport de gaz naturel contient en tous cas d'une manière détaillée :

- 1° les définitions de la terminologie utilisées dans le contrat standard de transport de gaz naturel ;
- 2° l'objet du contrat standard de transport de gaz naturel ;
- 3° les conditions auxquelles les services de transport de gaz naturel sont fournis par le gestionnaire ;
- 4° les droits et obligations liés aux services de transport de gaz naturel fournis ;
- 5° le cas échéant, les dispositions spécifiques liées à l'accès aux hubs ;
- 6° la facturation et les modalités de paiement ;
- 7° le cas échéant, les garanties financières et autres garanties ;
- 8° les dispositions relatives à la responsabilité du gestionnaire et des affréteurs ;
- 9° les dispositions relatives à la mesure et au test ;
- 10° les obligations opérationnelles des parties et les spécifications de qualité du gaz naturel ;
- 11° les droits et obligations relatifs à la gestion opérationnelle et à l'entretien des installations ;
- 12° l'impact des situations d'urgence et les cas de force majeure sur les droits et obligations des parties ;
- 13° l'impact des règles relatives à la gestion de la congestion sur les droits et obligations des parties ;
- 14° les dispositions relatives à la négociabilité et à la cession des services de transport de gaz naturel ;
- 15° la durée du contrat standard de transport de gaz naturel ;
- 16° les dispositions relatives à la suspension, à la résiliation/cessation du contrat standard de transport de gaz naturel ou des services de transport de gaz naturel alloués, sans préjudice de l'article 80, 4° ;
- 17° les modes de communication convenus entre les parties ;
- 18° les dispositions applicables lorsque l'affréteur fournit des informations erronées ou incomplètes concernant les entreprises de fourniture et les nominations au point d'entrée ;
- 19° le régime de résolution de conflits ;
- 20° le droit applicable.

34. Sans préjudice de l'article 29 du code de bonne conduite et conformément à l'article 111 du code de bonne conduite, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel contient :

- 1° le formulaire de services type ;
- 2° les règles et procédures opérationnelles pour l'utilisation des services de transport de gaz naturel alloués ;
- 3° la procédure de nomination, de renomination et d'allocation ;

- 4° la procédure pour les réductions et interruptions des services de transport de gaz naturel ;*
- 5° la procédure en cas d'entretien des installations ;*
- 6° les procédures opérationnelles pour la mesure et le test précisant les paramètres mesurés et la précision ;*
- 7° les spécifications du gaz naturel aux points d'entrée sur le réseau de transport de gaz naturel et aux points de raccordement si elles diffèrent des spécifications du gaz naturel aux points d'entrée sur le réseau de transport de gaz naturel ;*
- 8° les règles applicables en cas de dépassement des services de transport de gaz naturel alloués ;*
- 9° les règles en matière d'organisation et de fonctionnement des hubs sur la base des principes de base visés à la section 1.6 du présent chapitre.*

38. Enfin, l'article 112 du code de bonne conduite prévoit que le programme de transport de gaz naturel doit comporter :

- 1° une description détaillée du modèle de transport de gaz naturel utilisé ;*
- 2° les différents services de transport de gaz naturel régulés offerts ;*
- 3° en ce qui concerne les services de transport de gaz naturel interruptibles, la probabilité d'interruption et en exécution de l'article 4, 3°, les conditions qui doivent être remplies pour passer à une interruption des services de transport de gaz naturel conditionnels ainsi que les critères utilisés à cet effet ;*
- 4° les services de transport de gaz naturel liés régulés offerts ;*
- 5° les différentes durées pour lesquelles les services de transport de gaz naturel peuvent être souscrits ;*
- 6° une description facile à utiliser :*
 - i) règles d'allocation pour les différents services de transport de gaz naturel sur la base des règles d'allocation de capacité, visées dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel ;*
 - ii) des règles, conditions et procédures pour la souscription de services de transport de gaz naturel sur le marché primaire, en ce compris la procédure pour la souscription par voie électronique de services de transport de gaz naturel, visées dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel ;*
 - iii) des règles relatives à la congestion, visées dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel ;*
 - iv) des règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire, visées dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel.*

39. Si des conditions principales sont incomplètes et/ou contraires à la loi - car ne permettant pas ou partiellement l'accès au réseau de transport de gaz naturel - et partant, ne réalisent pas les objectifs du troisième paquet énergie, en ce compris le Règlement SOS 994/2010 la CREG ne pourra donner son approbation.

40. 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 public. L'intérêt général est un critère de contrôle essentiel pour la CREG, permettant de déterminer si les conditions principales de transport de gaz naturel proposées peuvent ou non recevoir son approbation.

41. L'intérêt public est un concept large. La CREG interprète ce concept, pour l'application de la présente, comme se référant au moins à toutes les règles de droit relevant de l'ordre public. La législation propre au secteur et le droit de la concurrence en font en tous cas partie. En outre, ces règles de nature purement contractuelles doivent être conformes à l'intérêt général en trouvant un juste équilibre entre le gestionnaire de réseau de stockage et l'utilisateur de l'installation de stockage dans leur relation contractuelle. En effet, cette relation contractuelle n'est pas le fruit de négociations, mais constitue un contrat d'adhésion dans le chef de l'utilisateur de l'installation de stockage.

La législation spécifique au secteur

42. La législation spécifique au secteur que la CREG englobe dans le concept d'« intérêt public » regroupe toutes les règles d'ordre public. Il s'agit, par conséquent, du droit d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et de la régulation des tarifs de transport de gaz naturel (cf. supra).

43. Sans préjudice du caractère d'ordre public de la régulation des tarifs en ce qui concerne les réseaux de transport de gaz naturel et le code de bonne conduite, il convient également de souligner que la mission générale de la CREG consiste à surveiller et à contrôler l'application des lois et règlements qui concernent la réglementation sectorielle en matière de gaz naturel (article 15/4, § 2, de la loi gaz). La seule sanction que la CREG peut éventuellement imposer dans le cadre de cette mission de contrôle consiste à infliger des amendes administratives après avoir constaté une infraction aux règles de droit propres au secteur (article 20/2 de la loi gaz). Grâce à l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz, la CREG ne doit pas immédiatement appliquer l'article 20/2 de la loi gaz, mais elle peut,

si cela s'avère nécessaire, d'abord rejeter les conditions illégales des contrats et inviter le gestionnaire du réseau à y apporter les adaptations nécessaires.

44. Par ailleurs, l'article 14 du règlement gaz 715 prévoit que les gestionnaires de réseau de transport :

- veillent à offrir des services à l'ensemble des utilisateurs du réseau de façon non discriminatoire ;
- offrent aux tiers des services d'accès aussi bien fermes qu'interruptibles.
- offrent aux utilisateurs du réseau des services tant à long terme qu'à court terme.

Lorsqu'un même service est offert tant à long qu'à court terme, il doit se faire à des conditions contractuelles équivalentes par l'utilisation de contrats de transport harmonisés ou par un code de réseau commun approuvé par une autorité compétente selon la procédure de l'article 41 de la troisième directive gaz.

Le cas échéant, des services d'accès peuvent être accordés à des tiers, à condition que les utilisateurs du réseau fournissent des garanties de solvabilité appropriées. Ces garanties ne peuvent constituer d'obstacles indus et doivent être non discriminatoires, transparentes et proportionnelles.

Ces règles d'accès s'appliquent directement en droit interne belge et régulent l'accès aux installations de transport de gaz naturel. Par conséquent, elles sont, elles aussi, d'ordre public.

Il en va de même pour les principes, relatifs aux mécanismes d'attribution de capacité et aux procédures de gestion de la congestion auprès des gestionnaires de réseau de transport, prévus à l'article 16 du règlement gaz 715, ainsi que pour les exigences de transparence prévues à l'article 18 du règlement gaz 715 et l'échange de droits de capacité visés à l'article 22 du règlement gaz 715.

Le droit de la concurrence

45. Dans le cadre de la libéralisation du marché du gaz, le respect de l'intérêt général comprend notamment la création d'une libre concurrence effective mais aussi le fait de veiller au bon fonctionnement du marché (et ce, dans l'intérêt final du consommateur particulier et des différents concurrents sur le marché). Il faut veiller, à cet effet, à ce qu'une

entreprise en situation de monopole économique ne viole pas l'intérêt public en imposant à ses cocontractants des conditions déraisonnables, inéquitables, déséquilibrées ou disproportionnées susceptibles d'entraver ou de limiter le fonctionnement normal du marché.

La création et le contrôle d'une concurrence libre et efficace dans l'intérêt général va plus loin que le simple fait de garantir un accès libre aux réseaux de transport de gaz naturel. L'accès libre aux réseaux de transport de gaz naturel est, il est vrai, une condition essentielle à la garantie d'une concurrence effective sur le marché du gaz, mais elle n'est pas suffisante en soi. Il faut dès lors également veiller à ce qu'aucune des conditions principales proposées par le gestionnaire de réseau n'entrave ou ne limite le fonctionnement normal de la concurrence.

Il faut en outre signaler que la création de ce type de concurrence effective ne se limite pas au marché de la fourniture de gaz naturel aux clients, mais concerne tous les marchés du secteur du gaz (par exemple, également le marché du trading de gaz naturel). On ne peut accepter non plus que le gestionnaire de réseau applique des conditions principales déraisonnables, inéquitables, déséquilibrées ou disproportionnées susceptibles d'entraver ou de limiter le fonctionnement normal de la concurrence sur un marché lié ou un marché voisin.

46. Lors de l'examen de la proposition de conditions principales de transport de gaz naturel, la CREG s'est inspirée du droit de la concurrence, en particulier l'article 3, deuxième alinéa, 1°, de la loi sur la protection de la concurrence économique, coordonnée le 15 septembre 2006, et l'article 82, deuxième alinéa, a), du Traité instituant la Communauté européenne, lequel dispose que l'imposition, par des entreprises jouissant d'une position dominante, de conditions de transaction ou de prix non équitables peut constituer un abus de position dominante prohibé. Des conditions de transaction non équitables sont des conditions que les parties contractantes concernées n'accepteraient pas dans des conditions de concurrence normales.

La situation de monopole légal dont bénéficie la S.A. Fluxys en conséquence des missions qui lui sont confiées par le gouvernement fédéral dans l'intérêt général, de même que la responsabilité spéciale reposant, conformément au droit de la concurrence, sur chaque entreprise en situation dominante ou de monopole, limitent la liberté du commerce et de l'industrie de la S.A. Fluxys. C'est d'autant plus vrai lorsque l'on prend aussi en considération l'article 15/7 de la loi gaz (refus du droit d'accès) et l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz (approbation des conditions principales et contrôle de leur application).

47. La SA Fluxys jouit d'un monopole légal en ce qui concerne la gestion du réseau de transport de gaz naturel en Belgique. La Cour de Justice de l'Union européenne estime qu'une entreprise jouissant d'un monopole légal peut être qualifiée d'entreprise en position dominante⁶. Les affréteurs potentiels de la S.A Fluxys n'ont d'autre alternative que de s'adresser à la S.A. Fluxys pour le transport de leur gaz naturel en Belgique. La S.A. Fluxys est par conséquent un cocontractant imposé et inévitable, ce qui confirme encore sa position dominante sur le marché belge.

48. L'insertion des clauses proposées dans la proposition de conditions principales de transport de gaz naturel de la S.A. Fluxys pourrait être considérée comme inéquitable s'il était démontré que les cocontractants de Fluxys n'accepteraient pas ou ne seraient pas prêts à accepter une telle clause s'ils étaient placés dans des conditions normales de concurrence.

Dans ce cas, ces clauses pourraient être considérées comme le reflet d'un abus de position dominante dans le chef de la S.A. Fluxys et devraient être frappées de nullité, à tout le moins en ce qu'elles violent les règles de concurrence.

Règles générales du droit des obligations

49. Le caractère d'ordre public des règles générales du droit des obligations discutées ci-dessous, comme la lésion qualifiée, la détermination obligatoire de l'objet de l'obligation par l'une des parties, le caractère licite de l'objet et de la cause du contrat et la prévention des problèmes d'interprétation ou la recherche de clauses contractuelles claires et transparentes, est généralement admis.

La lésion qualifiée

50. Les conditions cumulatives de la lésion qualifiée sont les suivantes :

- il existe un déséquilibre important (manifeste) entre les prestations réciproques ;
- la première partie abuse des circonstances concrètes dans lesquelles le cocontractant se trouve vis-à-vis d'elle pour s'approprier un avantage disproportionné lors de la conclusion du contrat. Cela peut notamment être le cas lorsqu'il est question de supériorité économique de la partie commettant un abus, par exemple en

⁶ Cour de justice de l'Union européenne, 23 avril 1991, Affaire n° C-41/90, Klaus Höfner et Fritz Eser c/ Macrotron GmbH, Rec., 1991, p. I-01979.

- raison d'une position de monopole ;
- le contrat ou une ou plusieurs clauses du contrat n'aurai(en)t pas été conclu(es) ou aurai(en)t été conclu(es) à des conditions moins défavorables pour la partie la plus faible s'il n'avait pas été question d'abus.

Etant donné que le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel jouit d'une position de monopole qui lui est accordée par la loi, une évaluation s'impose dès lors par rapport au principe de la lésion qualifiée.

La mission de la CREG consiste, en l'espèce, à agir de manière préventive, en d'autres termes, à éviter les abus. Elle n'entend pas apporter la preuve d'un abus dans un cas concret. En effet, puisqu'il s'agit en l'occurrence d'un projet de conditions principales de transport de gaz naturel que la S.A. Fluxys souhaite proposer aux affréteurs, il n'est pas possible qu'un abus concret soit déjà survenu étant donné que le contrat standard de transport de gaz naturel n'a pas encore été conclu. Un contrôle préalable par rapport à la règle du droit des obligations en question permet également d'éviter que le juge constate par la suite des infractions à cette règle du droit des obligations d'ordre public.

Le « bindende partijbeslissing » (le principe de droit des obligations selon lequel l'objet de l'obligation ne peut être déterminé par l'une des parties)

51. Conformément à l'article 1129 du Code civil, une convention doit notamment avoir un objet déterminé ou au moins déterminable pour être valable. En imposant que les conventions ou mieux encore les engagements contractuels doivent avoir un objet déterminable, le législateur a voulu conférer, aux conventions, d'effets juridiques que dans des limites bien définies. L'accord des volontés ne suffit pas car un certain contrôle social doit encore pouvoir être exercé sur le contenu du contrat.

Le principe de la détermination obligatoire de l'objet de l'obligation par l'une des parties exige que le contrat contienne au minimum les données objectives nécessaires pour pouvoir en déterminer l'objet, sans qu'une nouvelle manifestation de volonté de la part de l'une des parties soit encore nécessaire. Le contenu des droits et obligations découlant d'un contrat ne peut être laissé à une décision totalement arbitraire de l'une des parties contractantes.

Objet déterminé/déterminable

52. Le législateur a clairement spécifié à l'article 1108 du Code civil que tout engagement, au moment de sa naissance, doit avoir un objet qui doit, en outre, être déterminé. L'objet de l'engagement est le but concret, le résultat concret auquel l'engagement pris doit mener une fois totalement exécuté. L'objet sera l'enjeu de tous les incidents ultérieurs liés à la responsabilité et à l'exécution. C'est pourquoi la jurisprudence est réticente à l'égard de clauses qui permettent de neutraliser dans un certain sens ultérieurement l'objet (existant). De telles clauses sont parfois déclarées nulles et non avenues afin de préserver l'objet de l'engagement⁷.

Le caractère licite de l'objet et de la cause

53. Par la méconnaissance de la règle générale de droit des obligations relative au caractère licite de l'objet et de la cause, la CREG entend aussi la méconnaissance d'une règle de droit d'ordre public. Par conséquent, à chaque fois que la CREG estime que l'une des conditions du contrat (qui concerne bien entendu l'objet ou la cause dudit contrat) porte atteinte à l'intérêt général, le principe du caractère licite de l'objet et de la cause des conventions est violé.

La prévention des problèmes d'interprétation

54. Des clauses contractuelles imprécises entraînent des problèmes d'interprétation, et doivent dès lors être évitées. Dans la mesure où elles ne violent pas la règle générale de droit des obligations relative à la détermination obligatoire de l'objet de l'obligation par une des parties, l'on pourrait soutenir que de telles clauses ne violent aucune règle de droit d'ordre public. Toutefois, il convient de souligner l'exigence de la plus grande transparence possible, laquelle est nécessaire pour garantir l'accès au réseau de transport de gaz naturel et relève du critère d'évaluation concernant l'absence d'entrave de l'accès au réseau de transport de gaz naturel et qui, par ce simple fait, est déjà d'ordre public.

Dans la mesure où des clauses contractuelles imprécises ne sont pas contraires à de quelconques règles de droit d'ordre public – ce qui, selon la CREG, est impossible vu le critère d'évaluation concernant l'absence d'entrave de l'accès au réseau de transport de gaz naturel – elles empêchent, en tous cas, la CREG d'exercer dûment sa tâche et, dans ce cas, le gestionnaire est au minimum tenu de fournir les renseignements complémentaires nécessaires.

⁷ CORNELIS, L., *Algemene theorie van de verbintenissen*, Intersentia, Antwerpen-Groningen, 2000, p. 121 et suiv.

II. ANTECEDENTS

55. Le 13 août 2010, la CREG a lancé une consultation concernant sa proposition de principes de base pour un nouveau modèle de transport. A cet effet, la CREG a publié sur son site Internet une note de consultation et a invité tous les acteurs du marché concernés à venir commenter oralement leurs observations, commentaires et suggestions concernant cette proposition de principes de base pour le nouveau modèle de transport au moyen d'une note succincte.

56. Différents acteurs du marché ont réagi positivement à cette initiative de la CREG. Au total, 43 réunions de concertation ont eu lieu de la fin septembre à la mi-décembre 2010, tant avec des consommateurs individuels (2), des affréteurs/fournisseurs (19), des traders (4), des facilitateurs de bourse (2) et des GRT (3) qu'avec les organisations de coordination et/ou les représentants des consommateurs (1), des affréteurs/fournisseurs (1) et des gestionnaires du réseau de distribution (2).

57. Les principes de base proposés par la CREG dans sa note de consultation pour un nouveau modèle de transport ont, en outre, été expliqués et discutés en détails lors des différentes réunions de travail avec les régulateurs régionaux (3) et avec le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel, à savoir la S.A. Fluxys.

58. Le modèle de transport de gaz naturel actuel, introduit dans sa première version en avril 2004, corrigé et adapté plusieurs fois au fil des années, contient un certain nombre de caractéristiques spécifiques qui sont aujourd'hui jugées restrictives par de nombreux acteurs du marché, tant pour le transport que pour les échanges de gaz naturel :

- le couplage des points d'entrée et de prélèvement lors de la réservation de services de transport ;
- un ensemble de règles d'allocation complexes avec des règles de matching et l'attribution sur la base de priorités en cas de congestion ;
- l'existence de 4 zones d'équilibrage ;
- l'utilisation inefficace de certains points d'entrée ;
- l'absence d'une politique de congestion proactive et transparente ;
- l'accessibilité limitée du marché de gaz L et le couplage insuffisant entre les marchés de gaz H et de gaz L ;

- une conversion de qualité comportant des restrictions, tant pour la réservation de ce service que pour son utilisation ;
- un marché secondaire limité pour le transit (**Capsquare**) et pour le transport intérieur, uniquement une offre d'informations (*Bulletin Board*) sans intervention du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel ;
- des échanges de gaz naturel uniquement possibles dans un lieu d'échange physique en passant par le Hub de Zeebruges.

59. Ces restrictions doivent disparaître pour stimuler le développement ultérieur tant du marché des services de transport que du marché des échanges de gaz naturel. Le modèle de transport actuel n'est plus apte à répondre aux souhaits des fournisseurs, des affréteurs et des clients. En outre, ces restrictions ont des conséquences directes pour le marché de l'électricité. L'évolution rapide au niveau de la production électrique décentralisée, l'intérêt croissant de l'énergie solaire et éolienne et le rôle du gaz naturel en tant que back-up, font qu'un accès simple, d'utilisation facile et rapide au marché du gaz naturel (*tant le transport que le négoce*) est devenue une exigence absolue.

60. L'obligation d'évoluer vers un modèle de transport adapté au marché du gaz constitue un des points importants à réaliser du code de bonne conduite. Le modèle actuel de transport de gaz naturel a sans aucun doute prouvé son utilité, mais n'est entre-temps plus utilisable en raison de l'évolution du marché pour le transport de gaz naturel et de la modification du contexte réglementaire européen et belge. Les adaptations et améliorations apportées au modèle de transport au fil des années, qui ont abouti aux Programmes indicatifs de transport successifs, ne suffisent plus pour répondre aux conditions de marché modifiées. Si la Belgique souhaite continuer à garantir sa sécurité d'approvisionnement et sa position de plate-forme importante du transport et du commerce de gaz naturel au sein de l'Europe nord-ouest au cours des prochaines années, une réorientation du marché du transport pour le gaz naturel constitue sans aucun doute une priorité⁸. L'introduction et la mise en œuvre d'un nouveau modèle de transport constituent donc un élément clé et une condition absolue.

61. La CREG est pleinement consciente que la mise en œuvre d'un nouveau modèle de transport aura un impact important sur le fonctionnement et l'organisation du gestionnaire du

⁸ Voir le site Internet de la CREG : <http://www.creg.info/pdf/Adviezen/ARCG100714-049NL.pdf> Avis AR100714-049 du 14 juillet 2010 du Conseil général de la CREG.

réseau de transport de gaz naturel. Il s'agit d'un vaste projet qui nécessitera une préparation et une concertation entre tous les acteurs.

62. En préparation de ce projet, la CREG a soumis à la fin 2010 une proposition de principes de base à la consultation⁹ des acteurs du marché. Lors de cette consultation, la CREG a reçu des acteurs du marché de nombreuses suggestions, propositions, remarques, observations et informations utiles et importantes¹⁰. Les points d'attention relatifs au projet et à la mise en œuvre du nouveau modèle de transport énumérés ci-après ont été pris en compte en concertation avec la S.A. Fluxys.

63. Les points d'attention concernant l'offre de services de transport :

- l'introduction d'un nouveau modèle de transport est une nécessité impérieuse et doit supprimer les restrictions qui compliquent avant tout l'accès au marché du gaz naturel pour les nouveaux venus et les clients finals ;
- tous les acteurs du marché sont favorables à un système entry/exit où les capacités d'entrée et de prélèvement peuvent être souscrites indépendamment l'une de l'autre.
- la distinction entre le transit et l'acheminement interne doit être supprimée ;
- la transition vers un nouveau modèle de transport ne peut être une occasion de réduire la capacité ferme disponible. L'offre de capacité ferme doit être garantie par une combinaison réfléchie d'investissements complémentaires et l'offre de nouveaux services de transport (entre autres des accords opérationnels) en tenant compte de l'impact potentiel sur les tarifs ;
- l'introduction du nouveau modèle de transport doit tenir compte de l'évolution de la réglementation au niveau européen ;
- l'offre actuelle de produits et les règles d'allocation y afférentes constituent un seuil pour les nouveaux venus sur le marché. Une même offre de produits standardisée et des règles d'allocation transparentes des deux côtés des points frontaliers simplifieront l'accès au marché. A cet égard, l'instauration d'enchères comme système d'allocation peut être considérée comme une amélioration potentielle du système actuel, qui est restrictif et non transparent ;
- les gestionnaires du réseau de gaz naturel doivent organiser régulièrement (chaque jour pour day-ahead cap, chaque semaine pour weekly, chaque année pour les capacités annuelles, etc.) des enchères coordonnées sur leurs points entry et exit et

⁹ Voir le site Internet de la CREG : <http://www.creg.info/pdf/Opinions/2010/T082010/consultationnota.pdf> : note de consultation du nouveau modèle de transport.

¹⁰ Voir le site Internet de la CREG : <http://www.creg.info/pdf/Studies/F1035NL.pdf> : étude relative au développement d'un nouveau modèle de transport pour le gaz naturel.

y offrir les mêmes services standardisés (durée, ferme, interruptible, etc.) des deux côtés de la frontière. L'accès au marché du gaz s'en trouvera sensiblement amélioré. Actuellement, ce n'est pas encore le cas et chaque gestionnaire du réseau de gaz naturel possède sa propre offre de produits et son propre système d'allocation (FCFS, FBFS, pro rata, matching, enchères, open season, etc.). Seuls les grands acteurs de marché qui connaissent les systèmes ou possèdent des collaborateurs capables d'étudier les systèmes parviennent à s'y retrouver en coordonnant et réservant des services des deux côtés de la frontière. Les enchères contribuent donc à la création de règles du jeu équitables ;

- l'introduction d'enchères doit se faire de façon réfléchie. L'offre de produits doit être harmonisée avec le gestionnaire du réseau de gaz naturel voisin et tenir compte de la manière dont les acteurs du marché achètent, offrent, négocient et vendent du gaz naturel ;
- les enchères supposent des règles d'enchères ; celles-ci doivent être approuvées par la CREG par le biais de l'approbation du règlement d'accès. Des procédures et des règles d'enchères doivent prévenir d'éventuels abus ;
- un nombre élevé d'acteurs du marché sont farouchement opposés à l'obligation de proposer exclusivement des services de transport groupés aux points frontaliers et à l'obligation de limiter au hub le négoce du gaz naturel ;
- tous les acteurs du marché sont demandeurs d'une plate-forme Internet conviviale et aisément accessible pouvant être utilisée tant pour la souscription de services de transport que pour la demande et la fourniture d'informations et le traitement d'opérations administratives.

64. Les points d'attention concernant le marché secondaire et la gestion des congestions:

- une première condition importante pour la prévention de la congestion et pour un bon fonctionnement du marché secondaire est un marché primaire transparent fonctionnant correctement. Dans le contexte actuel, l'acteur du marché peut utiliser l'offre opaque de services et les règles d'allocation y afférentes pour prendre des positions qui perturbent le marché. Le fonctionnement du marché secondaire ne peut pas être envisagé de façon isolée par rapport à un marché primaire fonctionnant correctement ;
- une des principales causes de la congestion est l'absence de produits et de règles d'allocation harmonisés aux points entry/exit. Si l'offre de services n'est pas harmonisée aux points frontaliers, cette situation peut entraîner une congestion artificielle ("congestion de réservation") et entrave fortement l'accès des marchés

- situés de chaque côté. L'harmonisation de l'offre et de la nature des services et du timing de cette offre revêt une importance capitale pour optimiser l'accès aux marchés réciproques. Comme pour le bon fonctionnement du marché secondaire, un marché primaire fonctionnant correctement est une condition sine qua non pour prévenir la congestion ;
- les enchères et les règles d'enchères joueront un rôle important dans la prévention de la congestion contractuelle. La congestion est évitée en calquant l'offre de produits et les règles d'allocation sur les besoins des acteurs du marché ;
 - les rentes de congestion réalisées lors de la vente aux enchères doivent être consacrées pour des investissements et/ou pour réduire les tarifs de transport ;
 - tous les acteurs du marché sont favorables à un marché secondaire organisé par le gestionnaire du réseau de gaz naturel, a fortiori si les acteurs du marché sont contraints par les dispositions du code de bonne conduite à proposer la capacité non utilisée sur le marché secondaire (UIOSI) ;
 - certains acteurs du marché sont favorables à l'obligation de faire transiter tous les échanges par cette SMP. Cette obligation est nécessaire pour parvenir à un marché secondaire des services de transport qui soit liquide et transparent. A cet effet, il convient de veiller à ce que les coûts d'adhésion soient les plus faibles possible ;
 - d'autres acteurs du marché trouvent qu'outre la SMP, le négoce bilatéral et/ou OTC doit rester possible moyennant notification des conventions au gestionnaire du réseau de gaz naturel qui, à son tour, notifie des informations globales, relatives aux volumes échangés et aux prix, à l'ensemble des acteurs du marché par le biais de la SMP ;
 - d'autres acteurs du marché estiment que le négoce sur le marché secondaire doit être totalement libre et sans restrictions ;
 - un acteur du marché propose de permettre la revente de capacités de transport déjà souscrites en les proposant sur le marché primaire par le biais des enchères successives ;
 - pratiquement tous les acteurs du marché soutiennent l'obligation légale de proposer des services de transport non utilisés sur le marché secondaire ;
 - tout le monde s'accorde sur le fait que la capacité non nominée doit être proposée par le gestionnaire du réseau de gaz naturel sur le marché primaire ;
 - la capacité journalière qui n'a pas été souscrite est proposée comme un produit groupé ;
 - le gestionnaire du réseau de gaz naturel doit avoir la possibilité d'offrir plus de capacité ferme qu'il n'est possible d'en transporter physiquement. En outre, le

gestionnaire du réseau de gaz naturel proposera des services de transport interruptibles ;

- pratiquement tous les participants à la consultation sont d'accord pour dire qu'aucune restriction ne peut être imposée sur les renominations le jour J-1 et le jour J. Les restrictions sur les renominations ont des conséquences négatives pour le négoce et la liquidité du marché journalier. En outre, ces restrictions peuvent avoir des effets indésirables sur le comportement des utilisateurs du réseau en matière de nominations. En effet, l'utilisateur du réseau adaptera ses nominations dans le temps en fonction des restrictions imposées afin de conserver une flexibilité maximale. Les nominations perdent ainsi leur fonction de signal à l'égard du gestionnaire du réseau de gaz naturel. En outre, de telles restrictions, même si elles étaient nécessaires, ne peuvent pas être introduites sans concertation préalable entre les gestionnaires du réseau de gaz naturel voisins. Si les règles de nomination et de renomination diffèrent des deux côtés du point d'interconnexion, cela peut entraîner un comportement inapproprié des utilisateurs du réseau. Les restrictions sur les renominations ne peuvent en aucun cas s'appliquer à la capacité journalière souscrite par les affréteurs.

65. Les points d'attention concernant l'équilibre du réseau :

- Les principes de base suivants pour le nouveau modèle d'équilibrage adapté au marché sont reconnus par la majorité des acteurs du marché :
 - équilibrage journalier avec un *cash-out* à la fin de la journée ;
 - le rôle du gestionnaire du réseau de gaz naturel se limite à maintenir l'intégrité du système et à l'équilibrage résiduel ;
 - l'utilisateur du réseau est responsable de l'équilibre entre ses flux gaziers entrants et sortants ;
 - aucune restriction (horaire) pendant la journée ;
 - une seule zone d'équilibrage ;
 - le gestionnaire du réseau de gaz naturel fournit des informations en temps réel sur la position individuelle de chaque *shipper* et sur la position du réseau de transport dans son ensemble ;
 - le gestionnaire du réseau de gaz naturel dispose de moyens suffisants pour remédier dans la journée aux déséquilibres et les met à la disposition des utilisateurs du réseau sous la forme de services de flexibilité éventuellement couplés à la capacité de prélèvement du client final ;

- les utilisateurs du réseau ont accès au marché spot within-day afin de corriger les déséquilibres de manière simple ;
 - le gestionnaire du réseau de gaz naturel achète et vend du gaz à des fins d'équilibrage sur le marché spot ;
 - les activités d'équilibrage du gestionnaire du réseau de gaz naturel sont neutres en termes de coûts ;
 - un système transparent de stimulants qui incitent l'utilisateur du réseau à éviter les déséquilibres à la fin de la période d'équilibrage est nécessaire.
- La fusion de la zone du gaz H avec la zone du gaz L est d'ores et déjà envisagée et la CREG va demander au gestionnaire du réseau de gaz naturel de réaliser une analyse des coûts et des profits et d'élaborer un plan en étapes. La création d'une seule zone d'équilibrage est nécessaire si l'on souhaite développer un marché du gaz liquide et aisément accessible.
- Pour l'équilibrage aussi, il ne peut plus, à l'avenir, y avoir de distinction entre le transit et l'acheminement interne.
- Le modèle actuel impose des restrictions horaires (HIT) dans la journée au niveau du portefeuille de l'utilisateur du réseau. Il ressort de la consultation que les utilisateurs du réseau ne souhaitent plus ces restrictions. C'est un choix facilement compréhensible dans une optique de simplicité et d'abaissement du seuil d'accès au marché et qui jouit aussi de la préférence de la CREG. Pour éviter que l'intégrité du système ne soit mise en péril, des restrictions seront imposées par le biais du contrat de raccordement aux clients finals pour qui il est possible d'orienter de façon substantielle le processus de production pendant la journée (centrales électriques, grands clients qui utilisent le gaz naturel comme matière première dans leur processus de production, clients finals avec bifuel, etc.). En outre, plusieurs règles seront nécessaires pour les flux gaziers pendant la journée vers les points d'exit situés aux frontières du réseau de transport. De cette manière, des restrictions au niveau du portefeuille sont évitées et ces restrictions sont imposées à une catégorie de clients finals et/ou points d'exit bien définie.
- Un des points forts du modèle d'équilibrage actuel est la fourniture d'informations à l'utilisateur du réseau individuel. Celui-ci reçoit systématiquement dans l'heure les informations sur ses flux gaziers entrants et sortants de l'heure précédente. Sans ces informations, il n'est pas possible d'introduire un modèle d'équilibrage journalier. En effet, il n'y a absolument aucun intérêt à imposer à des utilisateurs du réseau l'obligation d'être en équilibre en fin de journée si ces utilisateurs ne disposent pas des informations nécessaires sur leur position d'équilibre dans la journée. Sans ces

informations, l'utilisateur du réseau est dans l'impossibilité d'intervenir en ayant recours à ses contrats de fourniture, services de flexibilité, marché spot within-day, etc. En ce qui concerne la fourniture d'informations aux utilisateurs du réseau, le modèle d'équilibrage actuel satisfait aux besoins des utilisateurs du réseau. La CREG va demander au gestionnaire du réseau de gaz naturel de fournir des informations complémentaires sur la position globale du réseau de transport.

- Afin de remédier dans la journée à l'intégrité du système et aux déséquilibres des utilisateurs du réseau, le gestionnaire du réseau de gaz naturel doit disposer de moyens suffisants (stockage en conduite, stockage, services GNL, achat et/ou vente de gaz naturel dans la journée, etc.). Ces moyens permettent aux utilisateurs du réseau de prendre dans la journée des positions qu'ils peuvent adapter, comme bon leur semble, pendant la journée afin d'atteindre l'équilibre à la fin de la journée gazière. Plusieurs acteurs du marché estiment que les coûts des moyens affectés dans ce but par le gestionnaire du réseau de gaz naturel doivent être socialisés et partant, être pris en compte lors de la détermination du tarif de transport (capacité d'entrée et/ou de prélèvement). D'autres acteurs du marché estiment que ces coûts doivent être imputés à celui qui les génère. La CREG estime qu'étant donné le fait que le gestionnaire du réseau de gaz naturel dispose des informations correctes pendant la journée, il est facile de remonter jusqu'à celui qui a provoqué les coûts, puisque le gestionnaire du réseau de gaz naturel dispose, sur une base horaire, de la position individuelle de chaque utilisateur du réseau. L'utilisateur du réseau qui utilise cette flexibilité au cours de la journée gazière pour contrôler son équilibre du réseau dans des circonstances optimales en supportera par conséquent les coûts. Le gestionnaire du réseau de gaz naturel développe à cet effet un service de flexibilité qui peut être acheté par l'utilisateur du réseau à un tarif régulé approuvé par la CREG. Si l'utilisateur du réseau le souhaite (par ex. l'utilisateur du réseau souhaite reporter de quelques heures l'achat de gaz naturel supplémentaire sur le marché spot), il peut acheter de la flexibilité supplémentaire pendant la journée afin de gérer son déséquilibre dans des conditions optimales.
- Lors de l'élaboration d'un système transparent de mesures de stimulation, qui veilleront à ce que l'utilisateur du réseau respecte l'équilibre à la fin de la période d'équilibrage, il convient au préalable de faire un choix important : soit on opte pour des règles qui soutiennent l'équilibre global du réseau de transport, soit on choisit de viser l'équilibre individuel par utilisateur du réseau. Si par exemple le réseau de transport est *short* et que l'utilisateur du réseau est *long*, l'utilisateur du réseau recevra, dans le premier cas, le prix du gaz marginal à la fin de la journée pour son gaz naturel. Il soutient en effet le système. Dans le deuxième cas, il recevra un prix

du gaz moyen parce qu'il n'est pas en équilibre. Plusieurs acteurs du marché ont proposé une série de bonnes règles de base possibles à cet égard.

- Le gestionnaire du réseau de gaz naturel achète et vend du gaz naturel pour l'équilibrage du réseau de transport dans la journée et, le cas échéant, à la fin de la journée (cash-out) sur le marché spot. Le gestionnaire du réseau de gaz naturel veille à ce que les coûts de l'équilibrage du réseau de transport soient les plus faibles possible.

66. Les points d'attention concernant la capacité de prélèvement pour les clients SLP :

- Les acteurs du marché soutiennent les principes suivants :
 - le gestionnaire du réseau de gaz naturel détermine en concertation avec le gestionnaire du réseau de distribution, sur la base de critères de sécurité d'approvisionnement, la quantité de services de transport à souscrire pour les clients SLP ;
 - le gestionnaire du réseau de gaz naturel alloue ces services aux affréteurs/fournisseurs en fonction de leur portefeuille de clients ;
 - sur la base des informations dont il dispose et de la connaissance qu'il a des profils de prélèvement, le gestionnaire du réseau de gaz naturel va transmettre les nominations aux affréteurs/fournisseurs.
- Plusieurs acteurs du marché vont encore plus loin : l'idéal serait que le gestionnaire du réseau de gaz naturel, en concertation avec le gestionnaire du réseau de distribution, calcule la totalité de la capacité de prélèvement pour les clients SLP aux différents GOS et l'alloue de façon agrégée. Le même principe pourrait être utilisé pour l'allocation de gaz. La précision augmente grâce à l'agrégation. La scission par GOS n'est plus nécessaire puisque l'existence de plusieurs zones d'équilibrage est supprimée.

67. Les points d'attention concernant la capacité de prélèvement pour les clients télémesurés :

- Les acteurs du marché qui ont participé à la consultation soutiennent les principes suivants en ce qui concerne les clients finals directement raccordés au réseau de transport :

- le client final est propriétaire de sa capacité de prélèvement ;
 - le client final souscrit cette capacité de prélèvement directement auprès du gestionnaire du réseau de gaz naturel ;
 - le client final alloue cette capacité à l'affréteur ou aux affréteurs de son choix.
- Plusieurs acteurs du marché ajoutent qu'il est possible que le client final prenne lui-même en charge le transport du gaz naturel. A cette fin, il convient de réfléchir à un statut simple et adapté d'application tant que ce client final se limitera à l'approvisionnement de son ou ses propre(s) site(s).
68. Les points d'attention concernant le point virtuel d'échanges pour le gaz naturel :
- La création d'une place virtuelle de négoce est une condition importante au bon fonctionnement du marché du gaz naturel. Le point virtuel d'échanges pour le gaz naturel est l'endroit où les affréteurs, les fournisseurs, les intermédiaires et les clients finals se retrouvent. Dans le cadre du modèle de transport actuel, ce n'est pas possible sur le réseau de transport de gaz naturel. Selon plusieurs acteurs du marché, il s'agit d'une restriction très grave au développement à venir du marché du gaz naturel en Belgique et qui hypothèque le rôle de la Belgique comme plaque tournante en Europe. Il convient de satisfaire aux conditions connexes suivantes :
- l'introduction d'un système entry/exit avec réservation indépendante de capacité d'entrée et de prélèvement ;
 - la suppression de la distinction entre transit et transport intérieur ;
 - des règles d'allocation simples et transparentes sur la base d'enchères ;
 - la création d'une seule zone d'équilibrage et l'utilisation d'un système d'équilibrage journalier adapté au marché ;
 - la capacité de prélèvement est propriété du client final.
- Plusieurs acteurs du marché sont favorables à un point virtuel de transfert en remplacement du hub physique de Zeebruges. D'autres acteurs du marché précisent que le hub de Zeebruges doit être couplé au marché intérieur afin de devenir une véritable place de négoce. D'autres acteurs du marché affirment que le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement peut être atteint en les reliant par un hub. Peu importe que ce hub soit physique ou virtuel.
- Le point virtuel d'échanges donne à l'affréteur la possibilité d'utiliser aussi ce marché pour l'équilibrage de son portefeuille. Tous les acteurs du marché stipulent que le

- point virtuel d'échanges doit pouvoir être affecté tant au négoce de gaz naturel (court, moyen et long terme) qu'à l'équilibrage (intra journalier).
- Dès que le hub virtuel et le modèle entry/exit découplé sont opérationnels, ce point d'échanges doit être relié avec des hubs voisins par le biais d'une offre conjointe par les gestionnaires du réseau de gaz naturel voisins de services de transport combinés et/ou groupés.
 - Un nombre élevé d'acteurs du marché ne souhaitent pas de restrictions en ce qui concerne le choix du marché. Les restrictions n'auront d'autres conséquences que de faire en sorte que certains acteurs du marché ne seront pas actifs sur le marché du gaz. Le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement permettra les échanges et/ou le transfert de gaz naturel en trois endroits :
 - au point d'entrée : négoce à la bride ;
 - au *HUB* par le biais d'une plate-forme de négoce liquide et structurée : le hub peut être virtuel (*TTF, NGC, PEG, etc.*) ou physique (*Zeebruges*) ;
 - au point de prélèvement par la vente au client final.
 - La poursuite de l'intégration de marché avec des pays voisins s'impose et fera en sorte que le *hub* virtuel reste viable et liquide à plus long terme. Selon plusieurs acteurs du marché, cette intégration peut passer par des fusions, des accords de coopération, la gestion des réseaux comme un ensemble, la coopération entre gestionnaires du réseau de gaz naturel, etc.

69. Autres points d'attention :

- Une concertation structurée entre les différents acteurs du marché et le gestionnaires du réseau de gaz naturel est nécessaire.
- Un nombre élevé d'acteurs du marché est demandeur d'une plate-forme Internet conviviale qui permet le traitement de toutes les procédures administratives de façon rapide, simple et conviviale. Cette plate-forme sera utilisée par le gestionnaires du réseau de gaz naturel pour la fourniture d'informations, la souscription de services de transport sur le marché primaire et le couplage avec le marché secondaire.
- De nombreux acteurs du marché souhaitent les éléments ponctuels suivants :
 - passage pour la capacité de transport du volume (m³/h) à l'énergie (MWh/h) ;
 - une liste de clients finals directement raccordés au réseau de transport ;

- adaptation du temps de réponse pour les renominations sur des installations de transport directement raccordées au réseau de transport (stockage, *GNL*, etc.) ;
- Pratiquement tous les acteurs du marché sont favorables à la fusion des zones de gaz H et de gaz L et ils ont proposé plusieurs mesures.
- Plusieurs acteurs du marché demandent une adaptation des règles d'allocation pour les services de stockage.
- Les clients finals s'interrogent sur la problématique et le contenu concret de la nouvelle réglementation en matière de sécurité d'approvisionnement.

70. A l'occasion de la consultation des acteurs de marché à propos d'un nouveau modèle de transport, la CREG a demandé en janvier 2011 à la S.A. Fluxys de développer un nouveau modèle de transport tenant compte des points d'attention mentionnés par les acteurs du marché et repris ci-dessus. Après concertation avec la S.A. Fluxys, il a été décidé d'introduire un nouveau modèle de transport pour tous les services de transport de gaz naturel d'ici fin octobre 2012.

71. En date du 15 mars 2012, la S.A. Fluxys a introduit une demande d'approbation des conditions principales d'accès au réseau de transport auprès de la CREG sous la forme de trois documents distincts, à savoir :

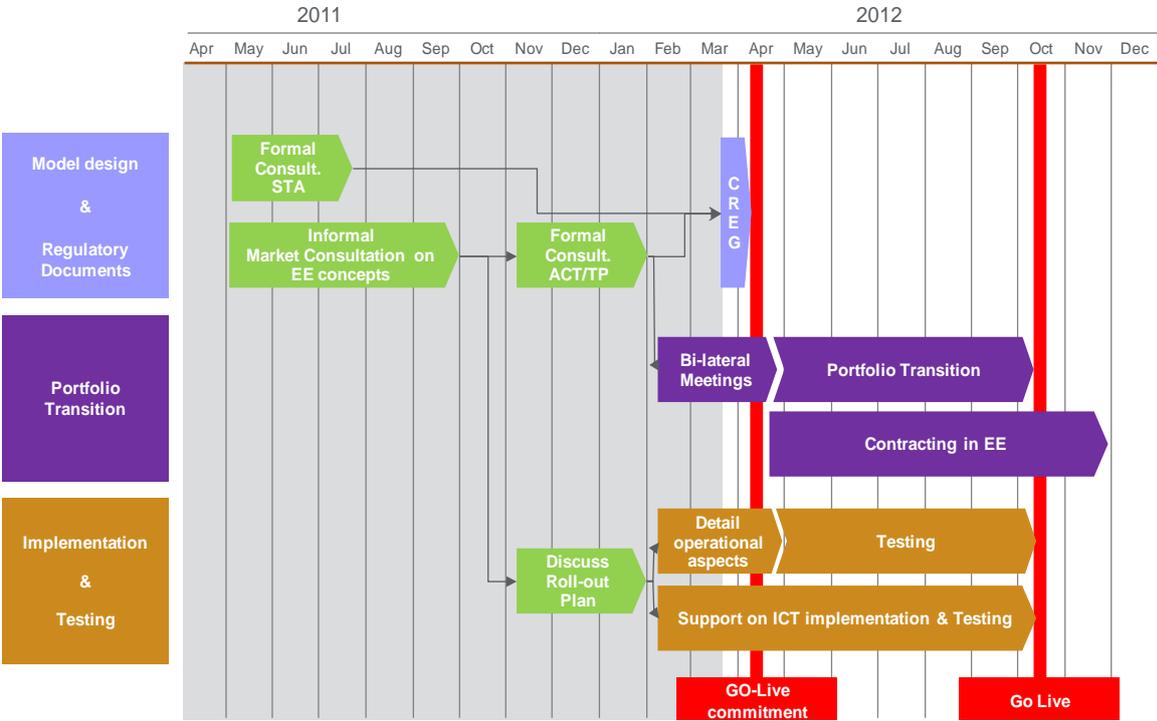
- la demande d'approbation par la CREG du contrat standard de transport de gaz naturel ;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel ;
- la demande d'approbation par la CREG du programme de transport de gaz naturel

Cette demande a été complétée avec une lettre datant du 5 avril 2012 dans laquelle la S.A. Fluxys demande à la CREG de prendre en considération les modifications proposées de certaines dispositions du contrat standard de transport de gaz naturel.

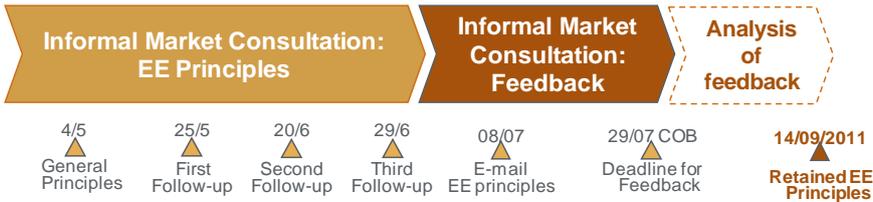
72. L'article 108 du code de bonne conduite prévoit que les propositions de contrats standard, de règlements d'accès et de programmes de services soient créés après consultation par les gestionnaires des utilisateurs du réseau concernés. En exécution de cet article, la S.A. Fluxys a lancé un processus de consultation. Ci-après figure une description

du processus de consultation suivi par la S.A. Fluxys avec les acteurs de marchés pour développer, valider et établir le contenu du nouveau modèle de transport Entry-Exit pour le contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel. Elle est suivie d'une courte description du processus de mise en œuvre proposé par la S.A. Fluxys.

73. Le schéma suivant illustre les différentes phases d'interactions avec les acteurs du marché, leur déroulement au cours du temps et leur portée. La période couvre tant le développement du modèle que les étapes nécessaires et encore à réaliser pour sa mise en œuvre effective d'ici octobre 2012, la date convenue entre la CREG et la S.A. Fluxys.



74. Le processus de consultation a été divisé en 3 phases. Une première phase du processus de consultation a eu lieu de mai 2011 à septembre 2011.



Quatre séances d'information ont été organisées durant cette première phase :

- Principes généraux – 4 mai 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : topologie du modèle Entry-Exit, firmness des capacités, règles d'allocation des capacités et définition des rôles, passage des capacités en énergie (par unité de temps) et modèle d'équilibrage.
- Session de suivi – 25 mai 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : topologie du modèle Entry-Exit et modèle d'équilibrage.
- Session de suivi – 20 juin 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : topologie du modèle Entry-Exit, structure tarifaire, modèle d'équilibrage, capacités en énergie (par unité de temps) et règles d'allocation des capacités.
- Session de suivi – 29 juin 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : structure tarifaire, services Entry-Exit offerts, qualité gaz et service d'ajustement UK et topologie de la zone L.

Parallèlement à ces séances d'information, les concepts du modèle proposé ont été discutés lors de réunions avec les associations qui le désiraient : FEBEG (29/04/2011, 09/06/2011 et 22/06/2011), Febeliec (12/04/2011). De plus, les clients finals intéressés ont été conviés à deux séances d'information à leur intention (05/05/2011 et 26/05/2011). Le 8 juillet, l'ensemble des acteurs du marché a reçu, par e-mail, une synthèse du modèle proposé sous forme d'une présentation détaillée. Le feedback écrit de ces propositions a pu être envoyé jusqu'au 29 juillet. Celui-ci a été analysé et discuté avec la CREG, qui a reçu le détail des commentaires.

Les commentaires et les propositions de modifications à apporter au modèle ont été présentés aux acteurs du marché lors d'une séance d'information le 14 septembre 2011, couvrant les aspects suivants en termes de changement : équilibrage (imbalance smoothing, organisation du marché résiduel pour le TSO, settlement price), topologie de la zone L, organisation du marché du négoce de gaz en Belgique.

75. Une deuxième phase du processus de consultation a eu lieu de mai 2011 à juillet 2011. Afin de développer le contrat standard de transport de gaz naturel, une consultation formelle s'est tenue entre le 31 mai et le 15 juillet 2011. Le document soumis lors de la consultation a été présenté aux acteurs du marché lors d'une séance d'informations pour les utilisateurs du réseau le 25 mai et pour les clients finals le 26 mai. Lors de ces deux séances d'information, l'accent a surtout été mis sur les nouvelles mesures mentionnées dans le code de bonne conduite et sur le passage de deux contrats distincts pour l'acheminement interne (MATRS) et le transport de frontière à frontière (MTSA) en un seul contrat standard de transport et du transfert des règles opérationnelles, qui étaient auparavant annexées aux contrats existants, dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel. La date ultime pour soumettre le feedback écrit était fixée au 15 juillet 2011, à savoir la fin de la période de consultation.

Après l'analyse du feedback reçu et l'identification des modifications à apporter au document, compte tenu notamment de la décision de la CREG du 24 novembre 2011 relative à l'approbation du contrat standard de stockage, la S.A. Fluxys a rédigé une nouvelle proposition qui a été discutée avec la CREG durant plusieurs réunions de travail (24/01/2012, 27/02/2012 et 09/03/2012). Les aspects solvabilité, garanties, spécification de la qualité, responsabilités, force majeure ainsi que la structure générale du document ont notamment fait l'objet de plusieurs révisions.

Les dernières modifications ont toutes été présentées au marché lors d'une séance d'informations qui s'est tenue le 7 mars 2012, avec principalement un accent sur les points suivants : facturation et garanties, responsabilité, force majeure, résiliation du contrat, *Step-out*, solvabilité et spécification de qualité.

76. Une troisième phase du processus de consultation a eu lieu de novembre 2011 à mars 2012.



La consultation formelle du nouveau modèle s'est faite au travers d'une consultation sur le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel. Celle-ci s'est ouverte du 16 novembre 2011 au 27 janvier 2012, date limite pour introduire des commentaires écrits sur les documents soumis à consultation.

Au cours de cette période, plusieurs séances ponctuelles ont été organisées afin d'en expliquer le contenu en détail :

- Lancement de la consultation – 16 novembre 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : structure générale et contenu des documents, résumé des principaux concepts du modèle d'équilibrage (y compris imbalance smoothing et les niveaux des seuils de marché) et l'échéancier de la mise en œuvre du modèle.

- Session de questions/réponses – 30 novembre 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : indices et abréviations utilisées dans l'ACT, réservation des capacités (annexe B), facturation (annexe A) et service d'ajustement de la qualité UK (annexe A).

- Session de questions/réponses – 14 décembre 2011
Les thèmes suivants ont été discutés : mécanisme d'allocation de la capacité pour la distribution publique (annexe B), équilibrage (annexes A et C), imbalance smoothing, incentives, online Within-Day settlements avec des exemples, online End-of-Day settlements avec des exemples et offline settlements avec des exemples.

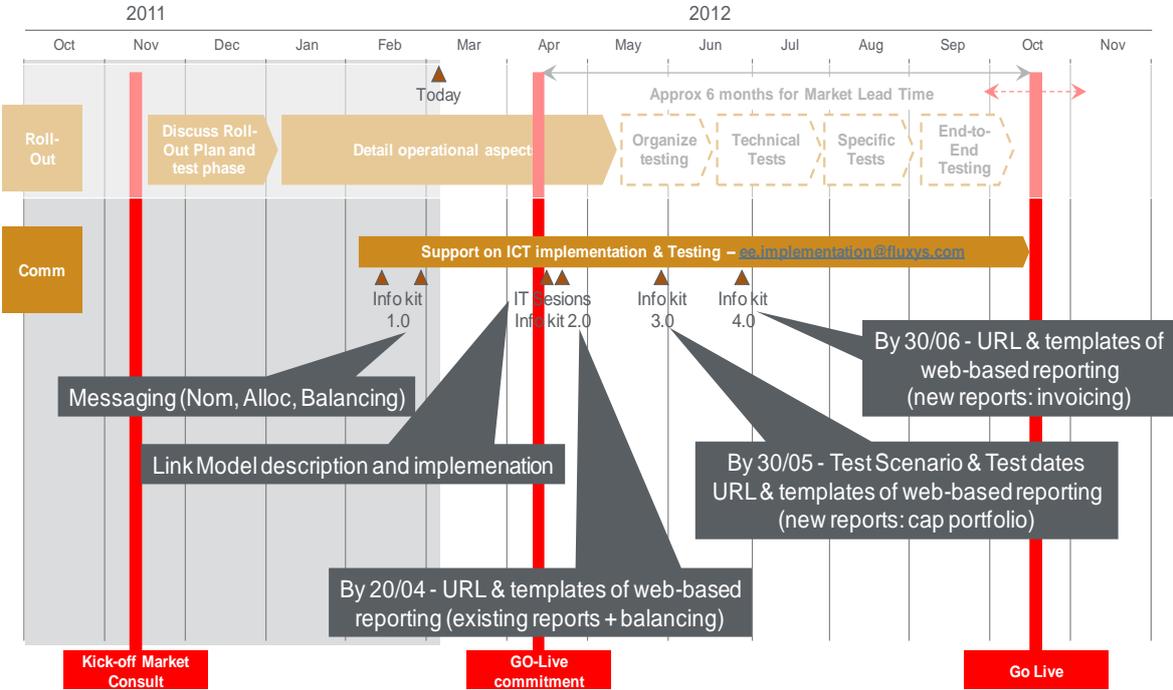
- Session de questions/réponses – 18 janvier 2012
Les thèmes suivants ont été discutés : gestion de la congestion (annexe E), plateforme de réservation électronique et marché secondaire (annexe B et annexe H), autres parties, tarifs approuvés par la CREG et planning de mise en œuvre.

Le feedback écrit a été rassemblé et analysé. Celui-ci a été soumis dans son ensemble à la CREG et discuté lors d'une réunion de travail spécifique du 13 février 2012. Les propositions de modifications apportées aux documents ont ensuite été discutées lors d'une seconde réunion de travail le 1^{er} mars 2012.

Une dernière séance d'information a été organisée à destination des acteurs du marché le 7 mars 2012, afin de présenter les conclusions générales de la consultation et les grands axes de modifications des documents régulés. En outre, la mise en œuvre opérationnelle et les développements informatiques y ont également été abordés.

77. L'ensemble des documents a été soumis pour approbation à la CREG. Le 15 mars 2012, la S.A. Fluxys a soumis la demande d'approbation du contrat standard de transport de gaz naturel, du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et du programme de transport de gaz naturel à la CREG par porteur avec accusé de réception.

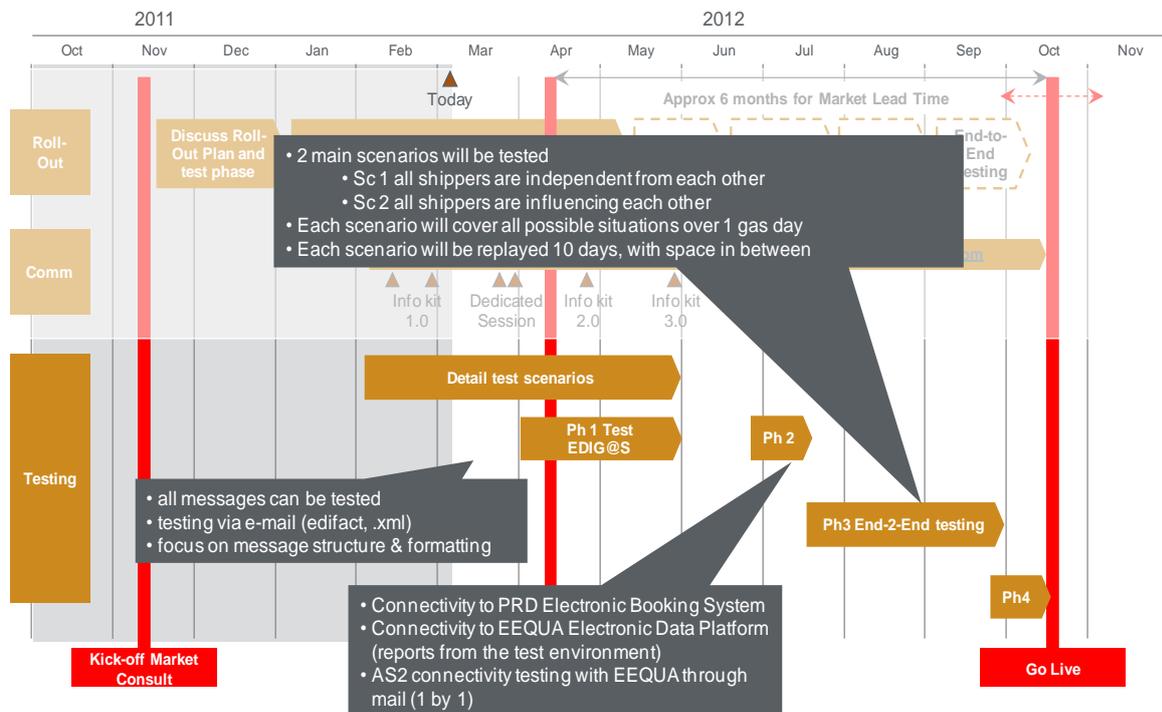
78. Les trois grandes phases du processus de consultation sont suivies de deux autres phases, lors desquelles les acteurs du marché feront l'objet d'un suivi dans la mise en œuvre du nouveau modèle de transport. Une première phase du processus de mise en œuvre a débuté en février 2012 et se terminera en octobre 2012. La mise en œuvre du modèle couvre l'ensemble des étapes nécessaires à la communication et aux tests à réaliser avec les acteurs du marché avec pour date de référence le lancement du modèle en octobre 2012. La figure suivante illustre les différentes informations qui sont et seront communiquées progressivement afin de permettre les développements informatiques, la connexion avec les systèmes de la S.A. Fluxys et les tests à réaliser.



Les 17 et 19 avril 2012, des séances d'information à destination des équipes informatiques des utilisateurs du réseau ont été organisées afin d'explicitier le modèle en détail et, avec l'aide d'exemples, de faire le lien entre la description dans les documents régulés et ses

aspects opérationnels, notamment en termes d'échange de messages. Etant donné que les exemples d'aspects opérationnels ont été mis à la disposition des utilisateurs du réseau à la mi-février, ces séances permettront également de répondre aux questions à l'occasion de leur mise en œuvre.

Les tests des systèmes liés au nouveau modèle seront, eux, exécutés en 4 étapes illustrées à la figure suivante.



La première étape permettra de valider le contenu des messages EDIG@S échangés entre les systèmes. La seconde étape consistera à connecter les systèmes de test de la S.A. Fluxys et les environnements de travail des utilisateurs du réseau. Les tests fonctionnels proprement dits seront réalisés entre la mi-juillet et la mi-septembre 2012 (les dates devant encore être confirmées) suivant des scénarios couvrant les situations typiques auxquelles les utilisateurs du réseau seront confrontés. Les scénarios sont en cours d'élaboration et seront communiqués au plus tard le 31 mai 2012. La semaine précédant le démarrage effectif du modèle sera, elle, consacrée à la configuration des systèmes de production et au basculement progressif des systèmes et processus vers le nouveau modèle.

79. Une deuxième phase du processus de mise en œuvre porte sur la transition contractuelle de l'ancien au nouveau modèle et se déroulera de février 2012 à octobre 2012. Des réunions bilatérales seront organisées par la S.A. Fluxys avec chaque utilisateur du réseau avec pour objet de définir la traduction du portefeuille de services telle qu'elle pourra être conclue une fois le contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès

pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel approuvés par la CREG et la date de mise en service définitivement connue. Une fois cette date connue, il sera également loisible aux utilisateurs du réseau de souscrire des services de transport démarrant à partir de la date de mise en service.

III. EXAMEN DE LA PROPOSITION

III.1. Généralités

80. Ci-après, il est vérifié si les conditions principales de transport de gaz naturel, sous la forme d'un contrat standard de transport de gaz naturel, d'un règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et d'un programme de transport de gaz naturel, que la S.A. Fluxys impose à ses cocontractants, sont raisonnables, équitables, équilibrées, proportionnelles et dès lors conformes à l'intérêt général.

81. Sauf disposition contraire, l'analyse ci-dessous suit l'ordre des parties, annexes, chapitres et titres de la proposition.

Les remarques formulées ci-après se rapportent à une certaine réserve ou concernent des exigences spécifiques relatives à l'application du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel de la S.A. Fluxys ou des versions qui seront soumises pour des périodes ultérieures. L'absence de remarques sur un certain point de la proposition signifie que la CREG ne s'y oppose pas aujourd'hui, mais n'implique en aucun cas une approbation préalable de ce point s'il devait à nouveau être soumis de façon identique à un moment ultérieur pour la même activité.

82. Si la situation se présente où plusieurs éléments de la proposition portent sur un sujet global, la CREG se réserve le droit de discuter de ces éléments en commun et non point par point. Le cas échéant, la CREG tient compte du caractère particulier des modifications proposées et formule des commentaires par point.

83. Chaque fois que la CREG ne peut donner son approbation concernant une disposition, elle suggère une meilleure formulation pour cette disposition, de sorte que la nouvelle proposition puisse être approuvée par la CREG. La formulation d'une telle suggestion ne peut en aucun cas être considérée comme étant une principale condition imposée. Libre à la S.A. Fluxys de soumettre une autre proposition à l'approbation de la CREG.

84. Conformément au code de bonne conduite, les règles d'accès à l'installation de transport de gaz naturel sont définies dans le contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel. Les documents cités forment un tout et se complètent mutuellement au niveau du contenu. Par conséquent, les documents se font référence pour certains sujets.

III.2. La proposition de contrat standard de transport de gaz naturel

85. La proposition de contrat standard de transport de gaz naturel se compose de quatre parties, à savoir : a) le corpus, b) l'annexe 1 "formulaire de confirmation du/des service(s) souscrit(s), c) l'annexe 2 "conditions générales" et d) l'annexe 3 "définitions".

86. Pour l'annexe1, il peut être fait référence au formulaire repris à l'annexe G du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel.

Corpus

87. Les notions de "partie/parties" sont décrites telles qu'elles sont. La CREG fait remarquer que ces notions ne figurent pas dans la liste de définitions de l'annexe 3 du contrat standard de transport de gaz naturel.

88. D'après les explications obtenues auprès de la S.A. Fluxys, l'index dont il est question à l'article 1.2.7. du contrat standard de transport de gaz naturel n'est pas lié aux tarifs mais à d'autres paramètres techniques.

89. L'article 2 du contrat standard de transport de gaz naturel décrit l'objet de ce contrat tel que prévu à l'article 109, §1^{er}, 2°, du code de bonne conduite.

90. L'article 3, (i) du contrat standard de transport de gaz naturel devrait davantage préciser qu'il s'agit des conditions générales de l'annexe 2 du contrat standard de transport de gaz naturel. La même remarque s'applique à la confirmation du/des service(s), visée à l'annexe 1. Ces précisions offrent plus de clarté et évitent des problèmes d'interprétation.

91. L'article 8.1 du contrat standard de transport de gaz naturel devrait préciser de quelles autres dispositions du contrat actuel il s'agit.

Annexe 1 : Formulaire de confirmation des services souscrits

92. L'article 79 du code de bonne conduite prévoit que les parties signent un formulaire de services distinct par souscription de service de transport. Ce formulaire est ajouté au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel (voir annexes G – G.2)

Annexe 2 : conditions générales

93. La CREG fait remarquer que le contrat standard de transport de gaz naturel ne mentionne pas l'article 109, §1^{er}, 5°, du code de bonne conduite : dispositions spécifiques liées à l'accès aux hubs. Il figure certes dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel, annexe A (voir ci-après § 198 en 208 de la présente décision) et dans le programme de transport de gaz naturel. La CREG invite la S.A. Fluxys à le reprendre expressément dans le contrat standard de transport de gaz naturel et de renvoyer au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et au programme de transport de gaz naturel.

Définitions

94. Il convient d'insister sur le fait que les définitions figurant à l'article 1er du code de bonne conduite s'appliquent non seulement au contrat standard de transport de gaz naturel, mais aussi au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et au programme de transport de gaz naturel. Il ne peut y être porté préjudice.

95. En outre, on ne voit pas clairement si, à l'article 1er du contrat standard de transport de gaz naturel, les définitions figurant à l'annexe 3 du contrat standard de transport de gaz naturel s'appliquent uniquement au contrat standard de transport de gaz naturel ou aussi au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et au programme de transport de gaz naturel. Cela devrait être clarifié.

Exploitation et entretien du réseau de transport de gaz naturel (article 109, § 1^{er}, 11°, code de bonne conduite) :

96. A cet effet, le contrat standard de transport de gaz naturel renvoie à l'annexe C1 du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel.

97. Outre le fait que le code de bonne conduite s'applique, le renvoi à la législation européenne implique aussi automatiquement que les règles contenues dans les codes de réseaux européens s'appliquent dès que ces derniers sont contraignants via la procédure de comitologie.

Services (article 109, § 1^{er}, 3°, code de bonne conduite)

98. La CREG n'a pas de remarques à formuler.

Droits liés aux services (article 109, § 1^{er}, 4^o, code de bonne conduite)

99. On peut se poser la question de savoir où figurent les obligations liées aux services de transport de gaz naturel fournis, tels que visés à l'article 109, §1^{er}, 4^o, du code de bonne conduite.

100. Il est indiqué que la S.A. Fluxys clarifie ce point.

Compensation des services (article 169, § 1^{er}, 4^o, code de bonne conduite)

101. Afin d'assurer une bonne compréhension, le terme "*indemnité totale*" figurant au deuxième alinéa de l'article 5.1 du contrat standard de transport de gaz naturel est limité à un tarif régulé tel qu'approuvé par la CREG. En effet, la notion d'indemnité totale pourrait être interprétée plus largement, à savoir toute forme d'indemnité comme des dommages et intérêts. Cela doit bien entendu être exclu.

102. L'article 5.2 du contrat standard de transport de gaz naturel l'exprime mieux en parlant d'"*Indemnité Mensuelle Totale*" dont il est question en réalité.

Facturation et modalités de paiement (article 109, § 1^{er}, 6^o, code de bonne conduite)

103. A l'article 6.1 du contrat standard de transport de gaz naturel, le terme "*Date*" est écrit avec une majuscule, alors que cette notion n'apparaît pas dans la liste de définitions de l'annexe 3 du contrat standard de transport de gaz naturel. "*Date de Début*" est probablement visé, il convient donc d'écrire "*début*" avec une majuscule.

104. La S.A. Fluxys propose les modalités de paiement suivantes :

- L'établissement de la facture se fait tous les 10^{èmes} du mois ou le jour ouvrable qui suit pour les services qui seront prestés au cours du même mois ;
- Les factures sont transmises par la S.A. Fluxys à l'affrèteur, soit par e-mail, soit par lettre ordinaire, soit par fax ;
- Le paiement se fait au plus tard à la date d'échéance, à savoir 30 jours après la réception de la facture ;
- Toute contestation de la facture se fait comme suit :
 - S'il s'agit d'une erreur de calcul, la contestation doit être signifiée par l'affrèteur à la S.A. Fluxys au plus tard à la date d'échéance du paiement. Seule la partie

non contestée du montant de la facture, TVA incluse, est payée au plus tard à la date d'échéance. Si dans les 30 jours qui suivent la réception de la plainte, les parties ne se sont pas mises d'accord, la partie la plus diligente peut recourir soit à l'article 19 (désignation d'un expert), soit à l'article 20 (règlement des litiges) du contrat standard de transport de gaz naturel ;

- S'il s'agit d'une contestation d'une facture *Mensuelle FIX* ou d'une facture *Mensuelle COM* et que la contestation ne comporte pas d'erreur de calcul, cette contestation doit être signifiée par l'affréteur à la S.A. Fluxys au plus tard à la date d'échéance du paiement. Seule la partie non contestée de ces factures, TVA incluse, est payée au plus tard à la date d'échéance. Si dans les 30 jours qui suivent la réception de la plainte, les parties ne se sont pas mises d'accord, la partie la plus diligente peut recourir soit à l'article 19 (désignation d'un expert), soit à l'article 20 (règlement des litiges) du contrat standard de transport de gaz naturel ;
 - S'il s'agit d'une contestation d'une facture *Mensuelle VAR* et que la contestation ne comporte pas d'erreur de calcul, cette contestation doit être signifiée par l'affréteur à la S.A. Fluxys au plus tard à la date d'échéance du paiement. La partie non contestée de cette facture, TVA incluse, est payée au plus tard à la date d'échéance et la partie contestée de cette facture, TVA incluse, est versée par l'affréteur sur un compte bloqué dans les 2 jours ouvrables qui suivent la signification de la contestation. Si dans les 30 jours qui suivent la réception de la plainte, les parties ne se sont pas mises d'accord, la partie la plus diligente peut recourir soit à l'article 19 (désignation d'un expert), soit à l'article 20 (règlement des litiges) du contrat standard de transport de gaz naturel ;
- Les parties sont tenues de s'échanger les informations nécessaires afin que la S.A. Fluxys puisse établir ses factures.
 - Un intérêt de retard est dû lorsque le paiement est effectué tardivement ou indûment. Cet intérêt de retard équivaut à l'EURIBOR majoré de 200 points de base et est valable pour les deux parties.

105. La CREG fait remarquer que l'article 6.1, (iii) du contrat standard de transport de gaz naturel doit être supprimé. Il est fait référence en l'occurrence aux dommages et intérêts dus en application de l'article 10 du contrat standard de transport de gaz naturel. Cependant, des dommages et intérêts pour cause de responsabilité ne peuvent jamais faire l'objet d'une facture. Et il n'y a pas non plus de TVA sur ces dommages et intérêts.

106. Le fait que la facture mentionne également le degré d'utilisation visé à l'article 13 du code de bonne conduite (article 87, 5°, du code de bonne conduite) a été omis au dernier paragraphe de l'article 6.1 du contrat standard de transport de gaz naturel.

107. Dans la version du 15 mars 2012, l'article 6.2, (i), du contrat standard de transport de gaz naturel prévoit que lorsque la facture est envoyée par lettre ordinaire, l'affréteur est censé avoir reçu la facture à la date à laquelle la S.A. Fluxys l'a envoyée. Toutefois, ce jour n'est pas connu et est difficile à prouver. Cela peut être soit la date de la facture, soit une autre date que celle-ci. Afin d'éviter toute contestation, il est préférable de reprendre dans le contrat standard de transport de gaz naturel que la date d'envoi est la date de la facture et que la facture est censée avoir été reçue par l'affréteur le troisième jour ouvrable qui suit la date de la facture/envoi. Cela implique que la S.A. Fluxys doit envoyer ses factures sans délai par la poste. La date de la facture est la plupart du temps aussi la date à laquelle la facture est inscrite dans le facturier. De la sorte, la S.A. Fluxys peut facilement présenter la preuve de l'envoi et la date de réception de la facture peut par conséquent aussi être fixée.

108. De plus, il convient de poser la question de savoir quelle est la valeur ajoutée de ce qui figure entre parenthèses à l'article 6.2, (ii) du contrat standard de transport de gaz naturel. Il est également préférable de mentionner que si la facture est envoyée par fax, les parties acceptent que la facture est censée avoir été reçue le troisième jour ouvrable qui suit la date de la facture/envoi. Cela implique que la S.A. Fluxys doit envoyer ses factures sans délai par fax. En cas de contestation de la date de réception par l'affréteur, la S.A. Fluxys peut à nouveau soumettre son facturier.

109. Dans son courrier du 5 avril 2012, la S.A. Fluxys simplifie l'article 6.2 du contrat standard de transport de gaz naturel stipulant que la facture est censée avoir été reçue le 5ème jour ouvrable qui suit la date de la facture. La CREG peut accepter cette simplification.

110. A l'article 6.4, c) du contrat standard de transport de gaz naturel, il serait préférable d'écrire la notion de "*compte bloqué*" avec une majuscule, car cette notion figure dans la liste de définitions.

111. L'article 6.5, troisième paragraphe du contrat standard de transport de gaz naturel ne peut être lié au paragraphe précédent du même article. En effet, l'article 6.5, deuxième paragraphe du contrat standard de transport de gaz naturel s'applique tant pour l'établissement initial d'une facture (10^{ème} jour de chaque mois) que pour les factures qui doivent être établies ultérieurement pour corriger les factures initiales. Lorsqu'une facture

initiale ne peut être établie au 10^{ème} jour du mois par manque d'informations fournies par l'affrèteur, le délai de paiement doit être la date d'échéance, à savoir 30 jours après la réception de la facture. Lorsqu'il s'agit d'une facture corrigée, la CREG peut comprendre que 30 jours est une période assez longue, mais elle se pose la question de savoir comment les 15 jours ouvrables peuvent être alignés sur les 10 jours calendrier de l'article 6.3 du contrat standard de transport de gaz naturel. Cela devrait être clarifié.

Mesure et tests (article 109, § 1^{er}, 9^o, code de bonne conduite)

112. La CREG n'a pas de remarques à formuler.

Conditions opérationnelles et spécifications de qualité (article 109, § 1^{er}, 10^o, code de bonne conduite)

113. Concernant la qualité du gaz naturel, la S.A. Fluxys propose ce qui suit :

- Le gaz naturel fourni aux points d'interconnexion et fourni une nouvelle fois aux points d'interconnexion et/ou aux points de prélèvement du réseau de transport doit répondre aux spécifications de qualité telles qu'elles figurent à l'annexe C.4 du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel ;
- Les utilisateurs du réseau et le gestionnaire sont tenus de s'échanger dans les temps toute information sur les éventuelles dérogations aux spécifications de qualité par le biais des procédures prévues à cet effet dans le règlement d'accès (voir annexe C.1 du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel) et/ou par le biais de la plateforme de données électronique (voir annexe H) ;
- Si le gaz naturel ne répond pas aux spécifications de qualité, les parties intéressées ont le droit de refuser le gaz naturel par le biais des procédures de réduction et/ou d'interruption prévues à cet effet dans le règlement d'accès (voir annexe C.3 du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel). La partie refusant le gaz naturel ne peut en être tenue responsable ;
- Dans le cas où l'affrèteur est interrompu ou réduit, la compensation de son service interrompu ou réduit sera diminuée proportionnellement ;
- Les obligations en matière d'équilibre du réseau telles que décrites à l'annexe A du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel restent d'application ;
- Si le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel accepte du gaz naturel qui ne satisfait pas aux exigences de qualité, l'utilisateur du réseau ne peut être tenu responsable des éventuels dommages qui pourraient en être la conséquence ;
- L'utilisateur du réseau n'est en aucun cas responsable d'éventuels dérogations aux exigences de qualité aux points d'installation ;

- Si du gaz naturel ne satisfaisant pas aux spécifications de qualité se retrouve sur le réseau de transport et si l'utilisateur du réseau n'a pas fait de remarque ou si le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel doit accepter ce gaz naturel pour des raisons d'intégrité du système, le gestionnaire de réseau concerné sera responsable dans le cadre des dispositions du contrat standard si aucun contrat d'interconnexion n'a été conclu entre le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel et le gestionnaire voisin au point d'interconnexion concerné (voir §120 de la présente décision) ;
- Si le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel fournit à un point d'interconnexion du gaz naturel qui ne satisfait pas aux exigences de qualité, il en est responsable à l'égard des utilisateurs du réseau concernés dans le cadre des dispositions du contrat standard de transport de gaz naturel. Les demandes en matière d'indemnisation provenant du gestionnaire de réseau voisin et le régime de responsabilité y afférent sont soumis aux dispositions reprises à cet effet dans le contrat d'interconnexion ;
- Si le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel fournit à un point de prélèvement directement raccordé à son réseau de transport du gaz naturel qui ne satisfait pas aux exigences de qualité, il en est responsable à l'égard des utilisateurs du réseau concernés dans le cadre des dispositions du contrat standard de transport de gaz naturel et à l'égard des clients finals concernés dans le cadre des dispositions du contrat standard de raccordement.

114. L'article 8.1, deuxième alinéa du contrat standard de transport de gaz naturel prévoit que la plate-forme de données électronique sera également utilisée pour communiquer à l'utilisateur du réseau toutes les informations relatives aux dérogations aux spécifications de qualité du gaz naturel. La CREG accepte cela et estime que c'est un pas avant pour la transparence mais souligne que la procédure de notification de dérogations aux spécifications de qualité est exposée de manière détaillée à l'annexe C.1 du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel. L'utilisation de la plate-forme électronique est donc informative (voir annexe H du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel).

115. A l'article 8.1, troisième alinéa du contrat standard de transport de gaz naturel, la référence à C.3 doit être remplacée par C.1.

116. A l'article 8.1, dernier alinéa du contrat standard de transport de gaz naturel, les termes "de refus par l'Utilisateur du Réseau" doivent être supprimés car l'adaptation de la compensation des services interrompus ou réduits s'applique aussi dans le cas où la S.A.

Fluxys et/ou ses sociétés liées et/ou un gestionnaire du réseau limitrophe refusent le *off spec*.

117. A l'article 8.2, deuxième alinéa du contrat standard de transport de gaz naturel, les termes "*ou une de ses Sociétés Liées*" devraient être insérés entre les termes "*GRT*" et "*résultant de la non-conformité aux Exigences spécifiques*". En outre, la CREG fait remarquer que "*Exigences spécifiques*" apparaît dans la liste de définitions et que "*spécifiques*" devrait donc aussi être écrit avec une majuscule.

118. Au troisième alinéa de l'article 8.2 du contrat standard de transport de gaz naturel, la notion d'*'intégrité du Réseau de Transport'* doit être remplacée par *'intégrité du système'*, conformément au code de bonne conduite.

119. A l'article 8.3, la première phrase du premier alinéa doit se terminer après *'présente annexe'*. Les termes *'étant entendu que'* doivent être supprimés. La deuxième phrase commence donc par *La responsabilité'*. Au même alinéa, il convient de renvoyer au contrat d'interconnexion pour la notion de *'contrat spécifique conclu entre les GRT'*. La dernière phrase de cet alinéa, commençant par *'Afin de lever tout doute'*, devrait être supprimée.

120. Etant donné que le code de bonne conduite est entré en vigueur depuis longtemps et compte tenu du nouveau modèle de transport, la CREG insiste sur le fait que le S.A. Fluxys entame le dialogue avec les gestionnaires de réseau limitrophes afin de parvenir à la conclusion de contrats d'interconnexion conformément à l'article 166 du code de bonne conduite.

Garanties

121. L'article 9.2, (b) du contrat standard de transport de gaz naturel stipule que l'affréteur dispose de toutes les autorisations pour fournir des services de transport. La notion de services de transport comprend les services que fournit la S.A. Fluxys et non l'affréteur. Ce renvoi doit dès lors être corrigé.

Responsabilité (article 109, § 1^{er}, 8^o, code de bonne conduite)

122. Concernant la responsabilité, la S.A. Fluxys propose ce qui suit :

- Sauf faute intentionnelle, les dommages et intérêts de la S.A. Fluxys ou de l'affréteur

seront limités en cas de responsabilité contractuelle, de responsabilité extracontractuelle ou de concours de responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ;

- Seuls les dommages matériels directs seront indemnisés ;
- Les dommages sont limités :
 - En cas de faute grave, à 5 % par sinistre et à 10 % annuellement pour tous les sinistres de cette année, budgétés sur les factures mensuelles FIX/COM/VAR pour les services réservés par l'affréteur durant les 12 mois précédents. Ce plafond ne peut jamais s'élever à moins de 50.000 euros ni à plus de 2,5 millions d'euros ;
 - Le même plafond est valable pour toutes les autres fautes, mais ne peut jamais s'élever à moins de 50.000 euros ni à plus de 1,5 millions d'euros ;
 - Si plusieurs affréteurs subissent des dommages suite à un seul et même sinistre, le plafond pour chaque type de faute est limité à 5 millions d'euros, montant qui sera réparti proportionnellement entre les affréteurs, en tenant compte du service impacté réservé au cours des 12 mois précédents.
- Les parties se préservent de toutes créances de tiers qui n'ont pas conclu de contrat standard de transport de gaz naturel. La S.A. Fluxys ne peut être tenue responsable à l'égard de l'affréteur pour les créances d'un client final de celui-ci ou les créances du gestionnaire de réseau limitrophe lorsque le client final ou le gestionnaire du réseau de transport limitrophe a déjà été indemnisé par la S.A. Fluxys. L'inverse dans le chef de l'affréteur est également valable.
- Sauf en cas de faute intentionnelle ou de faute grave, les parties se préservent en cas de décès et/ou de lésions corporelles ou maladies de leurs membres du personnel.
- Les parties mettent tout en œuvre pour que leur compagnie d'assurance couvre ce régime de responsabilité.

123. Les dommages **matériels** directs d'une partie concernent des dommages comportant une perte économiquement évaluable et découlant directement et immédiatement de la faute de l'autre partie. Les dommages **immatériels** directs sont en revanche des dommages subis par une partie, inexprimables directement en espèces (par exemple, réparation pour préjudice moral, atteinte à la considération) et découlant directement et immédiatement de la faute de l'autre partie. Cette forme de dommages n'est actuellement indemnisée ni dans le MATRS, ni dans le MTSA. C'est également le cas pour les dommages matériels et immatériels **indirects**. Les dommages indirects reviennent en réalité à des dommages résultant de dommages directs. Par exemple, le manque de revenus locatifs pour cause de

destruction de l'immeuble de rapport. Dans le MATRS et le MTSA actuels, les parties sont uniquement tenues de s'indemniser les dommages matériels directs, y compris la perte de gaz. Toutes autres formes de dommages sont exclues.

124. En conséquence du nouveau modèle de transport, la perte de gaz constitue un dommage que l'affréteur ne peut plus subir en raison du fait que dès qu'un affréteur introduit du gaz naturel à un point d'entrée du réseau de transport de gaz naturel de la S.A. Fluxys, la quantité de gaz naturel est enregistrée sur son compte d'équilibrage (voir annexe A du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel). Concernant le gestionnaire de réseau, la S.A. Fluxys est tenue de fournir la même quantité de gaz naturel au point de sortie.

125. La CREG peut accepter le plafond de dommages et intérêts : à savoir pas de plafond pour une faute intentionnelle, un plafond entre 50.000 euros minimum et 2,5 millions d'euros pour une faute grave et un plafond entre 50.000 euros minimum et 1,5 millions d'euros pour toutes les autres fautes. Lorsque plusieurs parties subissent des dommages découlant directement de la même faute de l'autre partie, les dommages et intérêts maximum sont limités à 5 millions d'euros répartis proportionnellement entre les parties lésées.

Force majeure (article 109, § 1^{er}, 12°, code de bonne conduite)

126. L'art. 1147 du code civil prévoit que le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. L'art. 1148 du code civil poursuit en précisant qu'il n'y a lieu à aucun dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit.

La force majeure constitue une cause étrangère par laquelle le débiteur est libéré si l'exécution du contrat est rendue impossible par une circonstance imprévue subite¹¹.

Conditions d'application de la force majeure comme cause exonératoire :

- Le débiteur doit prouver que l'incident qu'il invoque n'est pas dû à sa propre faute ou à celle d'un tiers dont il est responsable. Pour apprécier ce fait, il est tenu compte de la prédictibilité de l'incident au moment de la conclusion du contrat. Un incident prévisible ne constitue pas un cas de force majeure.

¹¹ Pour de plus amples détails sur la distinction entre la "force majeure" et la "cause étrangère libératoire", voir A. VAN OEVELEN, "Overmacht en imprevisie in het Belgische contractenrecht", *TBH* 2008, chap. 2, 605 (603-641).

- L'incident doit connaître un caractère soudain (voir aussi la première exigence du caractère imprévisible).
- Le débiteur doit prouver qu'il était dans l'impossibilité d'intervenir pour éviter l'incident ou d'exécuter le contrat dans les circonstances rendues plus difficiles malgré l'incident. L'incident doit dès lors rendre le respect du contrat totalement impossible. Une circonstance subite qui rend l'exécution impossible ne constituera pas un cas de force majeure lorsque le débiteur s'était engagé à exécuter un contrat donné dans une période déterminée, qu'il a trainé plusieurs semaines et que l'incident se produit à la fin de la période d'exécution.

127. Concernant la force majeure, la S.A. Fluxys propose ce qui suit :

- Si la force majeure se produit, la partie qui l'invoque doit le notifier sans délai à l'autre partie et lui communiquer toutes les informations nécessaires à ce sujet ainsi que prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires et urgentes afin de limiter le plus possible les conséquences de la force majeure ;
- Si dans les 30 jours qui suivent la notification de la force majeure, les parties ne se sont pas mises d'accord sur le fait que l'incident constitue une situation de force majeure, la partie la plus diligente peut recourir soit à l'article 19 (désignation d'un expert), soit à l'article 20 (règlement des litiges) du contrat standard de transport de gaz naturel ;
- En cas de force majeure, la S.A. Fluxys a le droit d'interrompre ou de réduire les services.
- Durant les 9 premiers mois de la situation de force majeure reconnue, l'affrètement doit toujours payer son "*Indemnité Mensuelle Totale*" réduite de 5 %. L'affrètement doit en outre maintenir l'équilibre.
- Si après 9 mois la situation de force majeure ne peut être résolue, les parties sont immédiatement libérées sans indemnisation. Si après 9 mois la situation de force majeure peut être résolue, l'"*Indemnité Mensuelle Totale*" du service impacté par la force majeure due par l'affrètement est suspendue.

128. La CREG fait remarquer que le délai de 9 mois pour la réparation d'une installation endommagée par la force majeure est très large, d'autant que l'affrètement est toujours tenu de payer, avec une réduction de 5 % cependant, les services affectés par cette force majeure durant cette période.

129. Dans son courrier du 5 avril 2002, une modification à l'article 11.5 b) du contrat standard de transport de gaz naturel est proposée par la S.A. Fluxys, à savoir que l'affréteur, durant les trois premiers mois de la force majeure, doit payer 100 % de la facture totale du service concerné par la force majeure pour ensuite, à partir du quatrième mois, jusqu'au neuvième mois, payer 50 % de la facture totale du service concerné par la force majeure. Cette proposition de modification est motivée par la S.A. Fluxys par le fait que de cette manière, les affréteurs devront payer considérablement moins que les 100 % de la facture, tels que prévus par le contrat standard de stockage¹².

130. Tout au plus 3 mois sont pris en considération et dans l'actuel MATRS et 6 mois dans le MTSA. Le contrat standard de stockage récemment approuvé par la CREG prend en considération une période de 6 mois. Une période de 6 mois pour le stockage est compréhensible car la durée de réparation des installations de stockage de Loenhout est plus longue que celle d'une réparation sur le réseau de transport.

131. Si l'on observe les pays limitrophes, force est de constater que lorsque GRTgaz a recours à la force majeure, l'affréteur est libéré du paiement des services affectés par la force majeure. Chez Gasunie, la période est de 90 journées gazières. Ensuite, les parties peuvent mettre un terme au contrat jusqu'à ce que le service affecté par la force majeure ait été réparé.

132. La CREG estime par conséquent qu'une période de trois mois maximum peut être prise en considération. La CREG ne peut donc pas accepter la nouvelle proposition faite par la S.A. Fluxys par courrier du 5 avril 2012, à moins que la S.A. Fluxys ne justifie les 9 mois proposés. Dans ce dernier cas, la CREG demande, en application de l'article 15/14, §2, 19°, de la loi gaz, que la S.A. Fluxys donne un aperçu de la durée des réparations sur le réseau de transport de gaz naturel durant les 10 dernières années.

133. La liste des événements de force majeure possibles à l'article 11.4 du contrat standard de transport de gaz naturel mentionne : "*les distributions observées de flux entry/exit qui ne pouvaient être raisonnablement prévues et qui rendent impossible pour le GRT d'exécuter des Services de Transport d'Entrée et/ou de Sortie*". La CREG n'accepte pas que cela figure dans la liste des événements possibles de force majeure car la gestion des flux de gaz constitue une des tâches principales du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Enfin, les situations décrites à l'article 11.4 du contrat standard de transport

¹² Dans le contrat standard de stockage, le remboursement de la totalité de la facture de stockage n'est due que pour les six premiers mois du service concerné par la force majeure moins une ristourne de 5%.

de gaz naturel ne peuvent être considérées comme des événements automatiquement qualifiés de force majeure. L'article 11.4 du contrat de transport de gaz naturel doit être lu à titre d'exemple. La CREG demande dès lors à la S.A. Fluxys d'adapter cet article dans ce sens.

134. En ce qui concerne les obligations de l'affréteur exprimées à l'article 11.5, c), dernière phrase du contrat standard de transport de gaz naturel, et en particulier les obligations en matière d'équilibre du réseau, la CREG estime nécessaire d'y ajouter que l'affréteur prendra toutes les mesures raisonnables pour respecter cette obligation. La CREG demande dès lors à la S.A. Fluxys d'adapter cet article dans ce sens.

135. Enfin, il est nécessaire de préciser à l'article 11.5 c) du contrat standard de transport de gaz naturel de quoi les parties seront immédiatement libérées. Il est plus que probable que la S.A. Fluxys vise le service affecté par la force majeure. Cela devrait être clarifié.

Incidents

136. La CREG fait aussi remarquer que conformément au code de bonne conduite et au règlement SOS 994/2010, trois situations distinctes doivent être prévues dans le contrat standard de transport de gaz naturel, à savoir :

- Un incident, c'est-à-dire un événement causé par un problème technique ou une faute ou négligence d'un ou plusieurs affréteurs sur le réseau de transport de gaz naturel, par lequel, sans l'intervention du marché et/ou l'assistance du gestionnaire du réseau, l'intégrité du système n'est plus garantie et par conséquent le transport non plus (articles 134 à 142 du code de bonne conduite) ;
- Une situation d'urgence découlant ou non de la force majeure par laquelle le gestionnaire du réseau doit agir de manière urgente et ponctuelle et prendre des mesures pour garantir ou rétablir le fonctionnement sûr et fiable du réseau de transport de gaz naturel ou la sécurité publique (articles 143 à 146 du code de bonne conduite) ;
- Une situation d'urgence visée par le Règlement SOS 994/2010, c'est-à-dire lorsque la sécurité d'approvisionnement en gaz dans un Etat au sein de l'Union européenne ne peut plus être garantie suite à une perturbation.

137. Concernant la gestion d'incidents, l'article 134 du code de bonne conduite prévoit expressément que la S.A. Fluxys rédige son plan pour la gestion d'incidents après concertation avec les instances publiques concernées, à savoir notamment l'Autorité

Fédérale compétente en matière d'énergie et d'affaires intérieures, l'autre gestionnaire (stockage et GNL), les gestionnaires du réseau de distribution et le gestionnaire du réseau de transport, la S.A. Elia. En ce qui concerne le transport de frontière à frontière, une concertation a lieu avec les gestionnaires de réseau limitrophes.

138. Il n'est pas souhaitable qu'il n'y ait pas de gestion d'incidents compatible, qui soit applicable en garantie, d'une part, de l'intégrité du système, et, d'autre part, de la sécurité d'approvisionnement par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Ce n'est pas non plus réalisable en pratique. Pour l'éviter, le plan de gestion d'incidents prévu à l'article 134 du code de bonne conduite (garantie de l'intégrité du système) doit être compatible avec les plans d'action et plans d'urgence préventifs prévus dans le règlement SOS (garantie de la sécurité d'approvisionnement) et vice versa. Il est également demandé à la S.A. Fluxys de respecter le même calendrier que celui prévu dans le règlement SOS, de soumettre à la CREG un projet de plan de gestion d'incidents d'ici le 3 juin 2012 et de soumettre à l'approbation de la CREG le plan définitif de gestion d'incidents au plus tard le 3 décembre 2012 via une adaptation de l'annexe F du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel.

Situation d'urgence (article 109, § 1^{er}, 12^o, code de bonne conduite)

139. La CREG renvoie à ce qui a été exposé à la rubrique "Incidents".

Solvabilité (article 109, § 1^{er}, 7^o, code de bonne conduite)

140. Concernant la solvabilité, la S.A. Fluxys propose ce qui suit :

- Soit l'affréteur fournit une garantie bancaire au plus tard 5 jours ouvrables avant le début du service ;
- Soit l'affréteur ou sa société mère disposent d'un rating de crédit complet et fournissent annuellement la preuve qu'ils remplissent toujours les conditions ;
- Soit si un affréteur n'a pas de rating de crédit mais que l'*"Indemnité Mensuelle Totale"* s'élève annuellement à au moins 750.000 euros, il peut faire usage de l'option "fonds propres". Les "fonds propres" doivent avoir une valeur de 60 fois le montant des *"Factures Mensuelles Fix"* ;
- Une garantie bancaire doit toujours être produite lorsque l'affréteur est en défaut de paiement de ses factures ;

- La garantie bancaire est de 2 mois "*Factures Mensuelles FIX*", avec un montant maximum égal à l'"*Indemnité Mensuelle de Règlement*" des 12 mois précédents et un montant minimum de 100.000 euros. La garantie bancaire est arrondie à l'unité supérieure sur un montant arrondi de 1000 euros.
- Le non-respect des règles de solvabilité implique une rupture de contrat. Si l'affréteur ne s'est pas rétabli dans les 20 jours ouvrables, la S.A. Fluxys a le droit de suspendre les services souscrits.
- La S.A. peut seulement faire appel à la garantie bancaire si l'affréteur n'a toujours pas payé sa facture impayée à l'expiration des 14 jours qui suivent la réception de la mise en demeure. Si la S.A. Fluxys sollicite la garantie bancaire, l'affréteur doit la rétablir dans les 20 jours ouvrables, sans quoi les services seront automatiquement suspendus.

La CREG fait remarquer qu'à l'article 14.1.1 (i) du contrat standard de transport de gaz naturel, la notion de "*Garantie Financière*" est utilisée, alors que cela doit être la "*Garantie Bancaire*".

141. Il est primordial que les conditions des autres garanties financières, à savoir disposer d'un rating de crédit ou de fonds propres, comme prévu à l'article 14.1.1 (ii) et (iii) du contrat standard de transport de gaz naturel, soient remplies par l'affréteur au plus tard cinq jours avant le début du/des service(s). L'article 14.1.1 (i) du contrat standard de transport de gaz naturel devrait être précisé dans ce sens.

142. A l'article 14.1.2 du contrat standard de transport de gaz naturel, la notion de "*Garantie Financière*" doit être remplacée par "*Garantie Bancaire*".

143. L'article 14.2 du contrat standard de transport de gaz naturel parle de "*Garantie Financière*" alors que cela doit être la "*Garantie Bancaire*".

144. L'article 14.2.1 du contrat standard de transport de gaz naturel doit préciser que la garantie bancaire doit être fournie par l'affréteur au plus tard 5 jours ouvrables avant le début du/des service(s) afin d'être en conformité avec l'article 14.1.1 (i) du contrat standard de transport de gaz naturel. La CREG prend acte de ce que la S.A. Fluxys va adapter cet article vu sa lettre du 5 avril 2012.

145. La CREG n'a pas d'objection en ce qui concerne les propositions d'ajouts à l'article 14.1.1 (III) du contrat standard de transport de gaz naturel soumises par la S.A. Fluxys dans

son courrier du 5 avril 2012.

146. Le deuxième tiret de l'article 14.2.1 du contrat standard de transport de gaz naturel, et plus précisément le point (i), sera difficilement applicable s'il s'agit d'un affréteur qui n'a pas encore réservé de service(s) auprès de la S.A. Fluxys. C'est pourquoi la CREG propose de simplifier cela et de prévoir que la garantie bancaire soit égale au montant équivalant à deux Factures mensuelles FIX, avec un montant minimum de 100.000 euros.

147. La CREG n'a aucune objection en ce qui concerne les propositions de modification à l'article 14.2.1 premier alinéa du contrat standard de transport de gaz naturel soumises par la S.A. Fluxys dans son courrier du 5 avril 2012.

148. L'article 14.2.3 du contrat standard de transport de gaz naturel ne prévoit rien de ce qui doit se passer si l'affréteur ou sa société mère ne satisfait plus au rating de crédit, aux fonds propres prévus à l'article 14.1.1 (ii) et (iii) du contrat standard de transport de gaz naturel. En relation avec l'article 16.2.2 du contrat standard de transport de gaz naturel, cela signifie toutefois que la S.A. Fluxys peut suspendre le(s) service(s) immédiatement et de plein droit. Cependant, il s'agit d'une sanction très sévère, car la diminution ou la perte d'un rating de crédit ou la réduction des fonds propres ne signifie pas automatiquement que l'affréteur ne pourrait plus payer ses factures. C'est pourquoi la CREG demande que la S.A. Fluxys offre au moins la possibilité à cet affréteur de disposer dans les 20 jours ouvrables d'une garantie bancaire conformément à l'article 14.2.1 du contrat standard de transport de gaz naturel.

149. Dans son courrier du 5 avril 2012, la S.A. Fluxys propose de faire une référence, entre les termes « à l'article 14.2.1 » et « il doit immédiatement le notifier », à ceux qui ont comme garantie financière un rating ou des fonds propres. Même si cette adaptation va déjà dans le bon sens, la CREG remarque que la deuxième phrase de l'article 14.2.3. du contrat standard de transport de gaz naturel fait état de l'obtention d'une nouvelle garantie bancaire, ce qui ne résout pas encore la question de savoir quelle action la S.A. Fluxys va entreprendre à l'égard d'un affréteur qui ne satisfait plus aux conditions de l'article 14.1.1 (ii) et (iii) du contrat standard de transport de gaz, mais qui paie encore ses factures.

150. L'article 14.2.4 du contrat standard de transport de gaz naturel indique uniquement comment et quand la S.A. Fluxys peut faire appel à la garantie bancaire en cas de non-paiement de factures. Pour l'affréteur qui a produit une garantie financière conformément à l'article 14.1.1 (ii) et (iii) du contrat standard de transport de gaz naturel et qui n'a pas payé

ses factures à temps, son/ses service(s) sont suspendus immédiatement et de plein droit par la S.A. Fluxys conformément à l'article 16.2.2 du contrat standard de transport de gaz naturel. La suspension immédiate et de plein droit du/des service(s) constitue une sanction plus sévère que dans le cas d'un affréteur qui dispose d'une garantie bancaire. En effet, outre les 20 jours ouvrables mentionnés à l'article 14.1.2 du contrat standard de transport de gaz naturel, un délai de répit supplémentaire de 14 jours est accordé à celui-ci pour payer sa facture avant de faire appel à sa garantie bancaire. Une même dernière chance doit être offerte aux affréteurs qui ont produit une garantie financière conformément à l'article 14.1.1 (ii) et (iii) du contrat standard de transport de gaz naturel, avant de suspendre le(s) service(s). Ainsi, l'article 14.2.4 du contrat standard de transport de gaz naturel est harmonisé avec l'article 14.1.2 du contrat standard de transport de gaz naturel.

151. Dans le courrier du 5 avril 2012, il est également laissé à ces affréteurs une dernière occasion de payer leurs factures impayées dans les 14 jours à dater de la réception d'une mise en demeure. A défaut d'y satisfaire, la S.A. Fluxys a le droit de suspendre les services concernés. La CREG peut accepter cette proposition modifiée.

152. La S.A. Fluxys affirme dans son courrier du 5 avril 2012 que le concept « garantie financière » à l'article 14 du contrat standard de transport de gaz naturel ne doit pas être modifié en « garantie bancaire » au motif qu'un rating ou la garantie de fonds propre ne constitue pas une garantie financière alors que l'article 14.2 du contrat standard de transport de gaz naturel accepte la forme de la garantie bancaire. Cette explication ne correspond pas à l'article 90 du code de bonne conduite.

153. A l'article 90 du code de bonne conduite, il est prévu que la S.A. Fluxys a le droit de demander aux affréteurs une garantie financière et/ou d'autres garanties qui sont fonction du montant de facturation à prévoir, compte tenu des délais de paiement prévus dans le contrat de transport. Une garantie financière et/ou une garantie sont équivalentes. Les deux garanties offrent au créancier la sécurité que le débiteur sera en état de payer ses dettes.

154. La S.A. Fluxys propose à l'article 14.1 du contrat standard de transport de gaz naturel 3 possibilités, à savoir :

- (i) Une garantie bancaire ;
- (ii) Un rating triple A ;
- (iii) Disposer de fonds propres d'une valeur équivalente à 60 fois le montant des « factures Mensuelles FIX » et que cet affréteur ait

réservé auprès de la S.A. Fluxys des services dont la valeur dépasse 750.000 euro.

155. Chacune de ces possibilités offre à la S.A. Fluxys une certaine sécurité que l'affrèteur est en état de payer ses factures. Par conséquent, chacune de ces possibilités doit être considérée comme une garantie financière et/ou une garantie afin d'être parfaitement conforme à l'article 90 du code de bonne conduite. La CREG ne peut dès lors pas accepter l'explication donnée par la S.A. Fluxys dans son courrier du 5 avril 2012.

156. La CREG demande à la S.A. Fluxys d'adapter l'article 14 du contrat standard de transport de gaz naturel en tenant compte des remarques formulées dans la présente décision.

Durée, résiliation et suspension du contrat (article 109, § 1^{er}, 15° et 16°, code de bonne conduite)

157. La CREG n'a pas de remarques à formuler.

Durée, Résiliation et suspension de services (article 109, § 1^{er}, 16° et 15°, code de bonne conduite)

158. Pour la lecture de l'article 16.2.2 du contrat standard de transport de gaz naturel, la CREG renvoie aux §§ 148 et 149 de la présente décision.

159. La CREG estime que le deuxième paragraphe de l'article 16.3 a), (ii) du contrat standard de transport de gaz naturel s'applique également à la situation prévue à l'article 16.3 a), (i) du contrat standard de transport de gaz naturel, La CREG demande dès lors à la S.A. Fluxys que le contrat standard de transport de gaz naturel soit adapté dans ce sens.

160. La raison pour laquelle la mesure prévue à l'article 16.3, a), i) et ii), dernier alinéa du contrat standard de transport de gaz naturel se limite aux points de prélèvement directement raccordés au réseau de transport de gaz naturel (tant clients finals que distribution) est que l'affrèteur qui a réservé les services de transport aux points d'interconnexion du réseau de transport de gaz naturel et ne souhaite plus les utiliser a l'obligation d'offrir ces services de transport sur le marché secondaire (SMP). Une intervention de la S.A. Fluxys n'est pas exigée, voire pas souhaitée (voir politique de congestion à l'annexe E du règlement d'accès de transport de gaz naturel).

161. La CREG estime que les termes “selon le cas” par lesquels commence l'article 16.3 b) du contrat standard de transport de gaz naturel peuvent être supprimés car ils n'apportent pas de valeur ajoutée.

162. La CREG demande des explications à la S.A. Fluxys quant à la signification de l'article 16.3 b), (ii) du contrat standard de transport de gaz naturel. Sauf erreur, cette date ne figure pas dans le code de bonne conduite.

163. La CREG n'accepte pas que le champ d'application de l'article 16.3 b), (ii) du contrat standard de transport de gaz naturel soit limité aux situations visées aux articles 103 et 104 du code de bonne conduite, à savoir la situation dans laquelle un client final ne paie plus l'affrètement ou un client final est en faillite. Dans les deux cas, il convient d'appliquer les articles 103 et 104 du code de bonne conduite. Le champ d'application de l'article 16.3 b), du contrat standard de transport de gaz naturel doit au contraire être entendu plus largement, à savoir l'arrêt total ou partiel des activités d'un client final, qui n'ont pas nécessairement pour cause le non-paiement de factures par le client final ou un client final en situation de faillite. Il revient explicitement à l'affrètement d'apporter la preuve que son client final a cessé totalement ou partiellement ses activités et pour cette raison n'a plus besoin de la quantité de gaz naturel à fournir au point de sortie demandée dans le contrat de fourniture (arrêt prématuré total ou partiel du contrat de fourniture).

164. Enfin, la CREG souhaite faire remarquer que des services sont offerts pour une durée indéterminée dans l'annexe A et dans celles du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel, dont la plate-forme maritime, code multiple d'affrètement. Il est dès lors indiqué de prévoir une période de préavis de 6 mois par exemple pour ces services de durée indéterminée. Etant donné que les services ont une durée indéterminée, le préavis peut être signifié à tout moment par l'affrètement. Le respect d'une période de préavis implique automatiquement qu'aucune indemnité de préavis n'est due.

165. Il est demandé à la S.A. Fluxys d'adapter l'article 16 du contrat standard de transport de gaz naturel en tenant compte des remarques formulées par la CREG dans la présente décision.

Dispositions diverses

Article 17.1 du contrat standard de transport de gaz naturel (article 109, § 1^{er}, 17^o, code de bonne conduite)

166. La CREG n'a pas de remarques à formuler si ce n'est que les notifications puissent

se faire par e-mail et être confirmées ou non par courrier.

Article 17.3 du contrat standard de transport de gaz naturel (article 109, § 1^{er}, 18^o, code de bonne conduite)

167. La CREG n'a pas de remarques à formuler si ce n'est qu'il convient de renvoyer à l'annexe en question du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel dans laquelle il est question de l'obligation de l'affréteur de fournir à la S.A. Fluxys les informations relatives aux entreprises de fourniture et aux nominations au point d'entrée. Cela concerne en l'occurrence les annexes A et C1 du règlement d'accès.

Article 17.6 du contrat standard de transport de gaz naturel

168. Cette disposition peut comporter un danger et en particulier si un affréteur n'a pas fait usage de son droit de contester une facture, il peut pour l'instant contester la facture au-delà du délai sur la base de cet article. D'autres droits découlant du contrat standard de transport de gaz naturel peuvent être recréés de la même manière. La CREG demande à la S.A. Fluxys de réexaminer cet article pour savoir dans quel sens sa généralité est acceptable.

Article 17.8 du contrat standard de transport de gaz naturel

169. Le chapitre 10 du code de bonne conduite expose aux articles 238 à 240 des mesures transitoires relatives d'une part aux conditions principales approuvées par la CREG et d'autre part aux contrats de transport en vigueur. De plus, l'article 107, alinéa premier, du code de bonne conduite prévoit que la CREG détermine dans sa décision d'approbation la date à laquelle les contrats standard, règlements d'accès et programmes de service approuvés entrent en vigueur.

170. Tout comme le code de bonne conduite, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel est de nature réglementaire et d'ordre public.

171. En ce qui concerne les dispositions figurant dans les contrats de transport en cours MATRS et MTSA qui ne constituent pas des règles opérationnelles et n'ont pas été remplacées par le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel, la CREG renvoie à l'article 14, dernier alinéa, du règlement gaz 715 qui prévoit : *"Concernant le point a) du premier alinéa, lorsqu'un gestionnaire de réseau de transport offre un même service à différents clients, il le fait à des conditions contractuelles équivalentes, en ayant recours soit*

à des contrats de transport harmonisés, soit à un code de réseau commun approuvés par l'autorité compétente conformément à la procédure prévue à l'article 41 de la directive 2009/73/CE."

172. Concrètement, cela signifie que le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel est directement applicable aux services en cours souscrits par un affréteur en application d'un contrat de transport MATRS ou MTSA et qui n'ont pas été supprimés conformément au nouveau modèle de transport. En ce qui concerne les autres dispositions des contrats de transport MATRS et MTSA en cours, comme la responsabilité, les garanties financières et autres, elles sont immédiatement remplacées par les dispositions analogues figurant dans le contrat standard de transport de gaz naturel et s'appliqueront dès l'entrée en vigueur du nouveau modèle de transport. C'est la seule manière d'appliquer correctement l'article 14.1 du règlement gaz 715, qui a un effet direct.

173. CONFIDENTIEL

174. CONFIDENTIEL

175. Dans son courrier du 5 avril 2012, la S.A. Fluxys propose de supprimer la disposition de l'article 17.8 du contrat standard de transport de gaz. La CREG n'y voit pas d'objection. Néanmoins, les remarques faites aux paragraphes 169 à 174 de la présente décision restent applicables.

Article 17.9 du contrat standard de transport de gaz naturel (article 109, § 1^{er}, 14^o, code de bonne conduite)

176. La CREG n'a pas de remarques à formuler.

Article 17.10 du contrat standard de transport de gaz naturel (article 109, § 1^{er}, 13^o, code de bonne conduite)

177. La CREG n'a pas de remarques à formuler.

Changement des circonstances

178. L'article 18 renvoie à l'article 16.3 c) de la présente annexe, alors qu'il doit s'agir de l'article 16.3, c) du présent "contrat".

Experts

179. L'article 19.1 du contrat standard de transport de gaz naturel prévoit que l'expert règle le litige. Cette tâche n'est pas celle d'un expert. Une expertise peut uniquement aider les parties à aboutir à un arrangement à l'amiable ou à leur fournir un certain nombre de données définitives qui pourront éventuellement être utilisées ultérieurement pour une procédure arbitrale ou judiciaire. En principe, les conclusions et les constatations de l'expert lient les parties, sauf si elles prévoient expressément qu'il s'agit uniquement d'un avis.

180. Les 5 jours ouvrables visés à l'article 19.2, a) du contrat standard de transport de gaz naturel doivent être précisés, à savoir que les parties doivent se mettre d'accord à ce sujet dans les 5 jours ouvrables qui suivent la demande de désignation d'un expert. Si les parties ne sont pas d'accord, la partie la plus diligente peut saisir soit le CEPANI, soit le Président du tribunal de commerce de Bruxelles. La partie la plus diligente doit saisir soit le CEPANA, soit le Président du tribunal de commerce de Bruxelles dans un délai de 5 jours ouvrables. En effet, on ne peut demander à aucune des deux instances, et certainement pas au Président du tribunal de commerce, qu'elles se prononcent sur cette requête dans un délai de 5 jours ouvrables. Des règles de procédure spécifiques s'appliquent pour cela, soit conformément au règlement CEPANI pour les expertises, soit conformément au code judiciaire.

181. L'article 19.2 e) du contrat standard de transport de gaz naturel renvoie à la chambre des litiges alors que ce n'est pas le cas pour l'article 19.2 c) du contrat standard de transport de gaz naturel.

182. Le titre de l'article 19.5 du contrat standard de transport de gaz naturel "*décision*" devrait être remplacé par "*rapport*" sauf si la S.A. Fluxys opte pour un "*avis*", lequel n'est pas contraignant pour les parties.

183. A l'article 19.5.1 du contrat standard de transport de gaz naturel, la notion de "*présente annexe*" doit être remplacée par "*présent Contrat*".

184. Partout où elle apparaît à l'article 19, la notion de "*décision*" devrait être remplacée par "*rapport*" (voir remarque 170 de la présente décision).

185. L'article 19.5.2 du contrat standard de transport de gaz naturel devrait être complété en stipulant qu'un remplacement n'est possible que si l'expert ne peut fournir de raison motivée pour laquelle il ne peut rendre d'avis dans les 3 mois.

Litiges (article 109, §1^{er}, 19°, code de bonne conduite)

186. La CREG n'a pas de remarques à formuler.

Annexe 3 – Glossaire des définitions

187. Etant donné que le contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel soumis à la consultation par Fluxys ont été modifiés en de nombreux points, une adaptation de la liste de définitions était inévitable. Par conséquent, le glossaire de définitions a été adapté et complété en de nombreux points au cours du processus de consultation.

188. La notion de "dommages matériels directs" ne peut se limiter aux dommages dus à une faute. Dans le cas d'une faute contractuelle, le lien de causalité ne doit pas être démontré. La CREG demande d'adapter la définition.

189. Dans le contrat standard de transport de gaz naturel, la notion de "Partie" est utilisée à plusieurs endroits. La CREG constate que cette notion fait défaut dans la liste de définitions et demande de l'ajouter à cette liste.

III.3. Proposition de Règlement d'accès pour le transport de gaz naturel

Généralités

190. Conformément aux dispositions de l'article 29, §1^{er}, du code de bonne conduite, les gestionnaires établissent, pour leurs activités respectives de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL, un règlement d'accès qui, de même que ses éventuelles modifications, est soumis à l'approbation de la Commission, en application de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz.

191. Conformément aux dispositions de l'article 29, §2, et Sans préjudice, respectivement, des articles 111, 170 et 202, les règlements d'accès comportent :

- 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 de transport, sur la base des principes de base prévus au chapitre 3, sections 1^{re} et 2 ;
- 2° les règles relatives au déroulement de la procédure d'open season sur la base des principes de base stipulés à la section 1.2 du présent chapitre.
- 3° les règles d'allocation sur base des principes de base déterminés à la section 1.3 du présent chapitre, en ce compris les règles de priorité applicables ;
- 4° les règles relatives à la gestion de la congestion fondées sur les principes de base déterminés à la section 1.4 du présent chapitre.
- 5° les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire fondées sur les principes de base déterminés à la section 1.5 du présent chapitre.
- 6° le plan de gestion des incidents

192. Conformément aux dispositions de l'article 29, § 3, du code de bonne conduite, la proposition de règlement d'accès ainsi que les propositions de modifications de celui-ci sont établies par les gestionnaires respectifs après consultation par ces derniers des utilisateurs du réseau dans le cadre de la structure de concertation visée à l'article 108.

193. Conformément aux dispositions de l'article l'article 29, § 4, les gestionnaires publient les règlements d'accès approuvés et leurs modifications approuvées, conformément à

l'article 107, et les communiquent dans un souci d'exhaustivité aux parties avec lesquelles ils ont conclu un contrat de transport. Les règlements d'accès approuvés et les modifications approuvées ne produiront leur effet qu'à la date de leur entrée en vigueur déterminée par la Commission en application de l'article 107.

194. Conformément aux dispositions de l'article 111 du code de bonne conduite, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel contient les éléments suivants :

1. le formulaire de services type ;
2. les règles et procédures opérationnelles pour l'utilisation des services de transport alloués ;
3. la procédure de nomination, de renomination et d'allocation ;
4. la procédure pour les réductions et interruptions des services de transport ;
5. la procédure en cas d'entretien des installations ;
6. les procédures opérationnelles pour les tests et la mesure, précisant les paramètres mesurés et la précision ;
7. les spécifications du gaz naturel aux points d'entrée sur le réseau de transport de gaz naturel et aux points de raccordement si elles diffèrent des spécifications du gaz naturel aux points d'entrée sur le réseau de transport de gaz naturel ;
8. les règles applicables en cas de dépassement des services de transport de gaz naturel alloués ;
9. les règles en matière d'organisation et de fonctionnement des hubs sur la base des principes de base visés à la section 1.6 Chapitre 2 'Règles générales pour les gestionnaires en matière d'accès au réseau de transport, de gestion du réseau, de développement du réseau et d'indépendance ;

195. La structure présentée par la S.A. Fluxys pour sa proposition de règlement d'accès pour le transport de gaz naturel est la suivante :

- Règlement d'accès pour le transport de gaz naturel
- Annexe A : Modèle de transport
- Annexe B : Souscription et allocation de services
- Annexe C1 : Procédures Opérationnelles Générales

- Annexe C2 : Limitation des interruptions des clients finals nationaux
- Annexe C3 : Règles opérationnelles pour la conversion de qualité
- Annexe C4 : Exigences spécifiques
- Annexe D : Procédures de mesure
- Annexe E : Politique de congestion
- Annexe F : Gestion des incidents
- Annexe G : Formulaires
- Annexe H : Plates-formes de données

Règlement d'accès pour le transport de gaz naturel

196. La CREG n'a pas de remarques à formuler au sujet des dispositions reprises aux points 1 à 6 inclus. Le Point 7 fournit un tableau récapitulatif des annexes A à H incluses afférentes au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel. Ces annexes font l'objet d'une discussion ci-après.

Annexe A : Modèle de transport

197. Cette annexe comporte successivement une liste de définition des termes spécifiquement d'application pour cette annexe, les règles opérationnelles applicables à l'utilisation des différents services de transport, les règles opérationnelles relatives à l'équilibre de réseau et les règles en matière de facturation.

198. Cette annexe a été adaptée et modifiée sur un certain nombre de points dans le courant de la procédure de consultation. Et ce entre autres à la demande de la CREG et sur la base des résultats de la consultation de marché. La CREG constate que :

- Fluxys propose un éventail de services de transport aux acteurs du marché ;
- les services de transport aux points d'entrée peuvent être réservés indépendamment des services de transport aux points de prélèvement ;
- aucune distinction n'est établie entre transit et transport intérieur ;
- il y a moyen de réserver des services de transport pour une durée d'1 jour minimum ;
- la durée maximale pour la réservation de services de transport aux points d'entrée et de prélèvement du réseau de transport n'est pas limitée ;

- l'offre et la nature (ferme, interruptible) des services de transport pour la transition vers le nouveau modèle de transport n'ont pas été réduites.
- Les services de transport peuvent être réservés de manière simple via un système de réservation électronique qui est à disposition 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
- une place de négoce virtuelle a été créée pour le gaz naturel ;
- tous les acteurs du marché (et donc également les clients finals) peuvent négocier du gaz naturel sur cette place de négoce de manière très simple et ensuite le transporter vers la destination de leur choix ;
- l'accès au marché du transport et au marché du commerce de gaz naturel a été fortement simplifié et amélioré sur le plan structurel.

199. Cette annexe comporte par ailleurs les règles opérationnelles pour l'équilibre de réseau. Le système d'équilibrage a été adapté sur bon nombre de points et respecte les principes de base suivants :

- le rôle du gestionnaire du réseau de gaz naturel se limite à maintenir l'intégrité du système et à l'équilibrage résiduel ;
- l'utilisateur du réseau est responsable de l'équilibre entre ses flux gaziers entrants et sortants ;
- il n'existe aucune restriction horaire pendant la journée ;
- l'offre de flexibilité par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel durant la journée est restreinte aux limites de l'équilibrage du marché.
- il existe un équilibrage journalier avec *cash-out* à la fin de la journée ;
- une zone d'équilibrage unique pour le gaz H et une pour le gaz L avec des règles identiques ;
- le gestionnaire du réseau de gaz naturel fournit des informations horaires sur la position individuelle de chaque *shipper* et sur la position du réseau de transport dans son ensemble ;
- le gestionnaire du réseau de transport dispose de moyens suffisants pour compenser les déséquilibres dans la journée;
- le gestionnaire du réseau de transport met une partie de la flexibilité disponible à la disposition des acteurs du marché approvisionnant les clients profils ;
- les utilisateurs du réseau ont accès à une bourse de gaz naturel (bourse anonyme et/ou OTC) et peuvent corriger de manière simple leur déséquilibre en achetant ou en vendant du gaz naturel.
- le gestionnaire du réseau de gaz naturel achète et vend du gaz à des fins d'équilibrage sur la bourse de gaz naturel ;

- les activités d'équilibrage du gestionnaire du réseau de gaz naturel sont neutres en termes de coûts ;
- un système transparent de stimulants incitent l'utilisateur du réseau à éviter les déséquilibres.

200. La CREG constate que les règles opérationnelles préparées par Fluxys pour l'équilibre du réseau sont conformes aux dispositions de base reprises dans la directive cadre pour l'équilibrage des réseaux de transport de gaz naturel¹³. Le système d'équilibrage journalier proposé par Fluxys est un système gouverné par le marché visant à ce que les acteurs du marché participants garantissent l'équilibre du réseau sur base des informations horaires sur la position du système et la position individuelle de chaque utilisateur du réseau pris séparément. Si Fluxys intervient en cas de dépassement des limites de l'équilibrage du marché et à la fin de la journée, cette intervention se fera de manière transparente et non discriminatoire en achetant ou en vendant du gaz naturel sur la bourse de gaz naturel.

201. Les seuils d'équilibrage inférieurs et supérieurs sont été déterminés par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel en collaboration avec la CREG sur base des données historiques disponibles et d'une analyse des besoins du marché. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel met de la flexibilité à la disposition des utilisateurs du réseau au sein de ces limites. Il le fait à l'aide de stockage en conduite et de moyens opérationnels spécialement réservés à cet effet, à savoir des services de transport au terminal de GNL et à l'installation de stockage à Loenhout. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel a la possibilité de réduire ces seuils d'équilibrage du marché en cas de problème sur le réseau de transport ou d'indisponibilité inattendue des moyens opérationnels, sur une période de temps limitée (quelques heures durant la journée gazière) afin de pousser les acteurs du marché à garantir l'intégrité du système. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel fournira des informations à la CREG à ce sujet. La CREG examinera cette intervention exceptionnelle.

202. Une partie de la flexibilité mise à disposition par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel est réservée aux utilisateurs du réseau qui approvisionnent des clients finals sur le réseau de distribution par le biais du principe de *l'Imbalance Smoothing*. A la demande des utilisateurs du réseau et de la CREG, le groupe d'utilisateurs des clients

¹³ Voir site Internet de l'ACER : Framework Guidelines on Gas Balancing in Transmission Systems: http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework%20Guidelines%20on%20Gas%20Balancing%20in%20Tr/FG%20Gas%20Balancing_final_public.pdf

télemesurés (AMR-S30) n'a pas été retenu pour la détermination du profil d'*Imbalance Smoothing* et seuls les clients profils purs (SLP, S31, S32, S41) ont été pris en compte déterminer le profil d'*Imbalance Smoothing* dans la proposition définitive. Les règles opérationnelles applicables à l'*Imbalance Smoothing* sont décrites à l'annexe C1.

203. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel affectera les moyens qui lui sont mis à disposition en vue de garantir l'équilibre normal du réseau et, compte tenu de la charge et de l'utilisation de son réseau de transport, veillera à ce que les limites de marché coïncident au mieux avec les besoins en flexibilité du marché. Ces limites de marché pour l'équilibrage du marché sont fixées dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et peuvent, notamment en cas d'urgence, être adaptées par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Une révision structurelle des limites du marché par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel suite à une évolution des besoins de flexibilité du marché en Belgique doit être évaluée en collaboration avec la CREG et annoncée à temps sur son site web et via la plate-forme de données (voir annexe H). La CREG prie le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel de compléter le règlement d'accès au réseau de transport de gaz naturel à cet effet à l'aide d'une disposition supplémentaire.

204. La CREG demande au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel de proposer les services de transport relatifs à la conversion du gaz H au gaz L et du gaz L au gaz H comme service à court terme également. S'il devait ne plus y avoir de capacité ferme à disposition sur le marché primaire, le gestionnaire du réseau de transport pour le gaz naturel proposera également ce service sur base interruptible. Ce faisant, les utilisateurs du réseau reçoivent une possibilité de plus pour respecter leurs obligations en matière d'équilibre du réseau.

205. Durant la concertation (voir II - Antécédents), le système de stimulants/incentives en vue de garantir l'équilibre du réseau a été corrigé et fortement simplifié à la demande des acteurs du marché. Certains acteurs du marché ont plaidé en faveur d'une forte simplification du mode de calcul et d'une forte réduction des incentives, voire même de les ramener à zéro. La CREG est d'avis qu'en raison de la transition vers un système d'équilibrage gouverné par le marché, qui n'établit plus de distinction entre le transit et le transport intérieur, et du fait que le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel aura recours, pour ses besoins d'équilibrage, au marché de gros pour le gaz naturel, un incentive pour la prévention des déséquilibres lors du lancement du nouveau modèle s'avère nécessaire. Le

gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel a tenu compte de ces remarques et observations et a fortement simplifié les règles de calcul et fortement réduit l'incentive.

206. Afin de garantir la prévisibilité et la correction de l'équilibre du réseau et l'intégrité du système, un *scheduling fee* est appliqué aux clients finals directement raccordés au réseau de transport dont la capacité au point de prélèvement est supérieure 200.000 KWh/h. Si l'écart entre la nomination et l'allocation est supérieur à 100.000 kWh/h, une indemnisation sera attribuée à l'utilisateur du réseau. La CREG accepte cette disposition et demande de l'évaluer conjointement au modèle d'équilibrage.

207. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel évalue annuellement, avant la fin du mois d'avril, le fonctionnement du modèle d'équilibrage proposé. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel établit les nouvelles règles opérationnelles et/ou modifications de règles existantes si nécessaire et en concertation avec les acteurs du marché. Par ailleurs, sur base de cette évaluation, l'offre de produit pour l'équilibrage sur le marché anonyme, la manière dont les coûts sont facturés aux utilisateurs du réseau et les incentives applicables en cas de déséquilibre seront, si nécessaire, adaptés compte tenu de la mise en œuvre du code du réseau européen pour l'équilibrage¹⁴. Ces modifications doivent figurer dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel qui sera ensuite soumis à la CREG pour approbation.

208. Tout utilisateur du réseau ayant souscrit un contrat standard de transport pour le gaz naturel peut négocier du gaz naturel sur le point de négoce virtuel. Les quantités de gaz naturel négociées sont facturées sur base horaire via le compte d'équilibrage de chaque utilisateur du réseau. L'accès à cette place de négoce et la manière dont le gaz naturel peut être acheté et/ou vendu sont donc simples, transparents et non discriminatoires. La CREG insiste pour que le traitement opérationnel de l'achat et de la vente de gaz naturel sur le point de négoce dans la journée gazière se déroule le plus rapidement possible et, de préférence, dans un délai de 30 minutes.

209. Cette annexe comporte en outre les règles applicables en matière de facturation, qui établissent une distinction entre la facturation mensuelle des services de transport (ferme), de gaz naturel (commodity) et des éléments incitants facturés ou incentives (variable). La

¹⁴ Voir site Internet d'ENSTO-G : projet de code de réseau pour l'équilibrage <http://www.entsog.eu/publications/balancing.html>

CREG constate que les points énumérés en 9.1 ne sont pas traités de manière groupée dans les points suivants 9.2 à 9.18.

210. Enfin, la CREG constate de manière non limitative un certain nombre d'erreurs matérielles et propose les adaptations suivantes :

- Définition iEoD : référence à l'article 8.3 au lieu de 0
- Définition iWD : référence à l'article 8.3 au lieu de 0
- Définition NIZH :exprimée en kWh et égale à 2.500.000 kWh
- Définition NIZL :exprimée en kWh et égale à 1.000.000 kWh
- Facturation 9.1 dernier alinéa : VAR au lieu de COM

Annexe B : Souscription et allocation de services

211. Cette annexe comporte consécutivement une liste de définitions de termes applicables spécifiquement à la présente annexe. Cette liste est suivie des règles applicables à la souscription de services de transport sur le marché primaire et ensuite des règles applicables au marché secondaire.

212. Chaque utilisateur du réseau qui souhaite réserver des services de transport ou qui souhaite avoir accès aux systèmes d'information et de réservation de Fluxys signe au préalable le contrat standard pour les services de transport de gaz naturel. Ce contrat standard représente le billet d'entrée au réseau de transport de gaz naturel. L'utilisateur du réseau est enregistré comme client de Fluxys et peut réserver des services de transport à compter de la date de souscription. L'utilisateur du réseau obtient, de cette manière, l'accès au réseau de transport pour le gaz naturel et la bourse de gaz naturel y afférente. L'utilisateur du réseau peut, en fonction de ses besoins, réserver des services de transport par le biais d'une procédure écrite ou via le système de réservation automatique disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (voir annexe H ci-dessous). De cette manière, après les affréteurs, les traders et les fournisseurs, le client final qui le souhaite a lui aussi accès au réseau de transport de gaz naturel et à la bourse de gaz naturel.

213. Les services de transport fixes demandés par l'utilisateur du réseau sont alloués dans l'ordre dans lequel ils ont été demandés. Les services de transport interruptibles niveau 1 sont proposés une fois par an et alloués au prorata des demandes des utilisateurs du réseau. Afin d'éviter d'éventuelles congestions, Fluxys a élaboré une politique de congestion

proactive (voir annexe E ci-dessous). Les services de transport interruptibles de niveau N sont alloués dans l'ordre dans lequel ils ont été demandés.

214. La directive cadre pour l'allocation de capacité de transport¹⁵ et le code de réseau¹⁶ proposé sur cette base par ENTSO-G le 6 mars prévoient que l'allocation de services de transport aux points d'entrée et de sortie du réseau de transport doit se faire par le recours à des enchères. Les gestionnaires du réseau de gaz naturel doivent organiser régulièrement des enchères coordonnées sur leurs points d'entrée et de sortie et offrir les mêmes services standardisés (durée, ferme, interruptible, etc.) des deux côtés de la frontière. L'accès au marché du gaz s'en trouvera nettement amélioré. Actuellement, ce n'est pas encore le cas et chaque gestionnaire du réseau de gaz naturel possède sa propre offre de produits et son propre système d'allocation (FCFS, FBFS, pro rata, matching, enchères, open season, etc.). Seuls les grands acteurs de marché qui connaissent les systèmes ou possèdent des collaborateurs capables d'étudier les systèmes parviennent à déchiffrer cette complexité et à coordonner et réserver des services des deux côtés de la frontière. Les enchères contribuent donc à la création de règles du jeu équitables. A cet égard, l'instauration d'enchères comme système d'allocation peut être considérée comme une amélioration potentielle du système actuel. Une première étape importante a déjà été franchie grâce à la collaboration annoncée de la S.A Fluxys avec les opérateurs voisins au niveau de l'offre de services de transport via une plate-forme commune *capsquare*, L4Hub et Trac-X.

215. Les enchères supposent des règles d'enchères et celles-ci doivent être approuvées par la CREG via l'approbation du règlement d'accès. La mise en œuvre d'enchères aux points d'entrée du réseau de transport de gaz naturel suppose une approche commune en collaboration avec les gestionnaires de réseau voisins. Dès que le code de réseau européen pour l'allocation de capacité de transport sera d'application, la CREG demandera à la S.A. Fluxys d'adapter cette annexe du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et de la soumettre pour approbation après consultation des acteurs du marché. En attendant, la S.A. Fluxys garantit qu'il y a suffisamment de capacité d'entrée à disposition pour prévenir la congestion en tenant compte de la politique de congestion proposée (voir annexe E). Si de la congestion devait toutefois apparaître dans l'attente de la mise en œuvre des enchères imposées par le code de réseau européen pour l'allocation de capacité de transport, la S.A.

¹⁵ Voir site Internet de l'ACER : Framework Guidelines on Capacity Mechanisms for Transmission
[http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework_Guidelines_on_Capacity_Allocation_Mechanisms_for_t/FG-2011-G-001%20\(final\).pdf](http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework_Guidelines_on_Capacity_Allocation_Mechanisms_for_t/FG-2011-G-001%20(final).pdf)

¹⁶ Voir site Internet d'ENTSO-G : Network Code on Capacity Allocation Mechanisms
<http://www.entsog.eu/publications/camnetworkcode.html>

Fluxys en informera la CREG en temps utile et proposera de nouvelles règles d'allocation en concertation avec les acteurs du marché, lesquelles seront soumises à la CREG pour approbation.

216. La capacité de prélèvement des clients finals directement raccordés au réseau de transport de gaz naturel est attribuée à l'utilisateur du réseau qui en fait la demande et qui est désigné par le client final en question. Le client final qui le souhaite peut réserver lui-même des services de transport et donc gérer lui-même sa propre capacité de prélèvement. Les règles reprises à cet effet dans la politique de congestion (voir annexe E) sont d'application. Les modifications portant sur le montant de cette capacité de prélèvement doivent être mentionnées à temps par le client final, conformément au contrat standard de raccordement¹⁷ approuvé par la CREG. Il en va de même pour ce qui concerne la résiliation du raccordement au réseau de transport de gaz naturel. Si un client final modifie sa capacité de prélèvement ou résilie son contrat de raccordement conformément aux dispositions du contrat standard de raccordement, la S.A Fluxys l'adaptera au contrat standard de raccordement pour le gaz naturel joint au formulaire de souscription. La CREG demande à la S.A. Fluxys d'adapter d'adapter le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel dans ce sens.

217. Dans le nouveau modèle de transport, ce n'est plus l'utilisateur du réseau de transport qui est responsable de la souscription de capacité de prélèvement pour les clients finals raccordés aux réseaux de distribution. La responsabilité de cette souscription est attribuée au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Celui-ci a élaboré, dans la présente proposition, une méthodologie pour déterminer les capacités de sortie sur les différentes SRA. Cette méthodologie tient compte du besoin en capacité général pour la couverture du pic de consommation avec une température de jour équivalente de -11°C, de la consommation maximale sur les 5 dernières années pour les clients finals concernés, d'un facteur de croissance global en raison du nombre croissant de clients finals raccordés aux réseaux de distribution et d'un facteur permettant de déduire la consommation de pointe de la consommation journalière. La méthodologie permet en outre de scinder la capacité par segment de consommateur, établissant ainsi une distinction entre les clients AMR (S 30) et les différents types de clients profils (SLP 31, 32 et 41). Le calcul de la capacité allouée se fait ensuite sur base de la consommation énergétique attribuée mensuellement à chaque utilisateur du réseau par client-type et par SRA.

¹⁷ Voir site Internet de Fluxys : contrat standard de raccordement pour les clients finals : <http://www.fluxys.com/en/services/servicesforconnectedcompanies/connectionagreement/connectionagreement.aspx>

218. La capacité de prélèvement des clients finals raccordés au réseau de distribution n'est plus souscrite par les utilisateurs du réseau mais bien attribuée sur une base mensuelle par la S.A Fluxys en se basant sur les règles telles qu'elles figurent dans cette annexe. Ceci simplifie fortement l'accès au marché de distribution étant donné qu'il n'est plus nécessaire de réserver à l'avance de la capacité de prélèvement pour les clients finals sur le réseau de distribution, ce qui représentait auparavant une matière technique complexe et fastidieuse, surtout pour les nouveaux-venus. La capacité de prélèvement est par ailleurs calculée et allouée de la même manière pour chaque utilisateur du réseau, ce qui crée des règles de jeu équitables et évite d'éventuelles discriminations.

219. La CREG est d'avis que la méthodologie de calcul proposée par la S.A. Fluxys permet un calcul complet et objectif des capacités nécessaires. Elle signale toutefois que la méthode implique un recalcul mensuel des capacités allouées à l'utilisateur du réseau. Ce calcul se fait par ailleurs ex post, ce qui améliore la précision de l'attribution mais restreint la visibilité et la prévisibilité pour l'utilisateur du réseau.

220. La capacité de pointe totale destinée à l'approvisionnement de la distribution (Q-11) est calculée sur une base annuelle par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel et attribuée implicitement aux utilisateurs du réseau, sur une base mensuelle, en fonction de leurs allocations énergétiques effectives par SRA et par segment. Cette méthode garantit aux utilisateurs du réseau de pouvoir toujours disposer du niveau exact de capacité de pointe. Afin d'aider les utilisateurs du réseau à estimer ce niveau pour une période future, le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel doit fournir également une estimation indicative du facteur par segment lors de la détermination annuelle de la capacité de pointe totale pour l'approvisionnement de la distribution. Pour les segments qui suivent un profil SLP (S31, S32, S41), ce facteur indicatif doit tenir compte de la Consommation Annuelle Standard calculée (l'allocation énergétique divisée par le facteur de correction du climat, le facteur du profil de charge synthétique et le facteur résiduel) de tous les clients dans ces segments, de sorte que la capacité estimée pour ces segments pour un utilisateur du réseau donné pourrait résulter de la multiplication du facteur et de la Consommation Annuelle Standard estimée de tous ses clients dans ces segments. Pour les clients mesurés à distance (S30), le facteur indicatif doit tenir compte de la capacité maximale de tous les clients dans ce segment, de sorte que la capacité estimée pour ce segment pourrait résulter, pour un utilisateur du réseau donné, de la multiplication de ce facteur et de la capacité maximale estimée de tous ses clients dans ce segment. La CREG prie le gestionnaire du

réseau de transport de gaz naturel de compléter le règlement d'accès au réseau de transport de gaz naturel à cet effet à l'aide d'une disposition supplémentaire.

221. La CREG accepte de conserver la méthodologie de calcul de la proposition en question et demande à la S.A. Fluxys d'en suivre l'évolution et de continuer à l'évaluer en concertation avec les acteurs du marché, dans le but d'améliorer la visibilité de la méthodologie et de garantir une communication transparente à ce sujet à l'égard des utilisateurs du réseau. La CREG est d'avis que la visibilité et la transparence constituent d'importants critères dans le cadre de l'attribution de capacités et elle propose que la S.A. Fluxys examine comment améliorer encore à l'avenir la prévisibilité de la quantité de capacité attribuée à l'utilisateur du réseau.

222. L'attribution de services de transport au départ de et vers l'installation de stockage de Loenhout, les installations pour la conversion de qualité et la « Zeeplatform » sont repris dans cette annexe. De plus, la procédure à suivre par Fluxys dans le cadre d'une consultation de marché "open seasons" est fixée. La CREG réitère sa demande au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel de proposer les services de transport relatifs à la conversion du gaz H au gaz L et du gaz L au gaz H comme service à court terme également (voir § 204 de la présente décision). S'il devait ne plus y avoir de capacité ferme à disposition sur le marché primaire, le gestionnaire du réseau de transport pour le gaz naturel proposera également ce service sur une base interruptible. Ce faisant, les utilisateurs du réseau reçoivent une possibilité de plus pour respecter leurs obligations en matière d'équilibre du réseau. Dans ce cadre, la CREG signale que les services de conversion de L vers H doivent également être proposés via le système de réservation automatique (voir § 212 de la présente décision).

223. Enfin, les règles opérationnelles relatives à l'accès au marché secondaire et au fonctionnement de celui-ci sont fixées dans cette annexe. Les dispositions suivantes extraites du code de bonne conduite sont d'application:

Art. 18. § 1^{er}. Les gestionnaires sont responsables de l'exploitation, du développement et de la gestion d'un instrument informatique puissant permettant aux utilisateurs du réseau de négocier simplement, rapidement et chaque jour, des services de transport par voie électronique. Cet instrument électronique est dénommé la PMS. La PMS est constituée en concertation et/ou en collaboration avec les autres gestionnaires de réseau européens.

§ 2 L'utilisateur du réseau souhaitant négocier des services de transport via la PMS, s'enregistre préalablement comme utilisateur auprès du gestionnaire concerné en application

du chapitre 3, section 1.1. Après avoir fait connaître son intention d'utiliser la PMS au gestionnaire concerné, le gestionnaire lui fournit immédiatement un code d'inscription au moyen duquel il peut négocier des services de transport via la PMS.

§ 3 Si les utilisateurs du réseau négocient des services de transport via la PMS visée au § 1^{er}, le gestionnaire garantit, indépendamment de la méthode utilisée, l'anonymat complet des transactions.

Art. 19. Si les utilisateurs du réseau négocient des services de transport par d'autres voies que la PMS visée à l'article 18, § 1^{er}, ils informent le gestionnaire concerné de chaque transaction individuelle. Pour autant que la transaction notifiée soit conforme à la loi et aux dispositions du contrat de transport, les gestionnaires sont obligés de traiter les données transmises.

224. Il ressort de la consultation de la CREG¹⁸ que tous les acteurs du marché sont favorables à un marché secondaire organisé par le gestionnaire du réseau de gaz naturel, a fortiori si les acteurs du marché sont contraints par les dispositions du code de bonne conduite à proposer la capacité non utilisée sur le marché secondaire (UIOSI). Certains acteurs du marché sont favorables à l'obligation de faire transiter tous les échanges par cette PMS. D'autres acteurs du marché trouvent qu'outre la PMS, le négoce bilatéral et/ou OTC doit rester possible moyennant notification des conventions au gestionnaire du réseau de gaz naturel qui, à son tour, notifie des informations globales relatives aux volumes échangés et aux prix à l'ensemble des acteurs du marché par le biais de la PMS. D'autres acteurs du marché estiment que le négoce sur le marché secondaire doit être totalement libre et sans restrictions. Pratiquement tous les acteurs du marché soutiennent l'obligation légale de proposer des services de transport non utilisés sur le marché secondaire.

225. Les utilisateurs du réseau sont contraints d'offrir les services de transport inutilisés sur le marché secondaire. La CREG a décidé de rendre le commerce bilatéral (OTC) possible sur le marché secondaire, en plus d'une PMS anonyme. Le commerce bilatéral peut être traité tant à côté (par fax, e-mail ou lettre) que sur la PMS. Les règles opérationnelles applicables pour le commerce sur le marché secondaire sont établies dans cette annexe. La S.A. Fluxys a annoncé qu'elle utilise la plate-forme **capsquare** en tant que PMS (voir infra § 268 du présent programme de transport de gaz naturel). Dès que le gestionnaire constate une congestion, en exécution de l'article 14 du code de bonne conduite et qu'il l'a

¹⁸ Voir site Internet de la CREG : <http://www.creg.info/pdf/Opinions/2010/T082010/consultatienota.pdf> : note de consultation nouveau modèle de transport.

communiquée aux utilisateurs du réseau, les utilisateurs sont obligés de vendre les services de transport qu'ils proposent sur le marché secondaire via la PMS anonyme (voir infra annexe E).

Annexe C1 : Procédures Opérationnelles Générales

226. Section 4.2. Processus et messages: Le texte ne précise pas clairement l'endroit où se situe la séparation entre 'Nomination modifiée' et 'Renomination'. La CREG fait remarquer que dans la section 4.2.3., il est déjà question de 'la Renomination le jour d-1 à 16.00 heures', tandis que la section 4.2.4. porte le titre 'Cycle de Renomination'. Dans cette section, le processus de renomination est discuté en d-1 après 20.00 heures jusqu'en d à 2.59 heures. La CREG signale par ailleurs que le concept de 'Renomination' ne figure pas dans la liste de définitions. La CREG propose de compléter la liste de définitions et de fournir une brève explication supplémentaire afin de préciser le concept de 'Renomination'.

227. Section 4.2.8. Délai de Renomination Applicable : Cette section précise que le délai de renomination standard équivaut à *Full Hour+2*, mais que le gestionnaire du réseau de transport peut dans certains cas écourter ce délai. La CREG demande que le lead time écourté s'applique de façon générale aux renominations relatives à l'utilisation des installations de conversion de qualité, à l'installation de stockage de Loenhout et au terminal GNL, gérés par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel ou une entreprise qui y est liée.

228. Section 6. Obligation de (re)livraison dans le cadre d'une transaction sur un TSO Physical Transaction avec le GRT : Le paragraphe dans le texte anglais débutant par « For the avoidance of any doubt.... » n'a pas été traduit dans le texte français.

229. Section 7.1.4. Allocation de Lissage de Déséquilibre – premier tiret 'consommation totale tout au long de la journée' : signifie 'Journée Gazière'

230. Section 7.1.4. Allocation de Lissage de Déséquilibre (*Imbalance Smoothing*): Le principe de l'*Imbalance Smoothing* consiste à ce que le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel anticipe la consommation des clients finals liés à la distribution en attribuant un profil de prélèvement aux utilisateurs du réseau qui approvisionnent ces clients-type à l'inverse de la consommation estimée de ces clients finals. Ceci permet aux utilisateurs du réseau de réaliser une estimation *ex ante* de leurs positions d'équilibre de marché respectives pour les journées gazières à venir. Dans la proposition initiale, les clients

mesurés à distance (AMR -S30) qui sont raccordés à un réseau de distribution étaient repris dans le profil d'*Imbalance Smoothing*. A la demande des utilisateurs du réseau et de la CREG, ce groupe d'utilisateurs n'a pas été retenu pour la détermination du profil d'*Imbalance Smoothing* et seuls les clients profils purs (SLP, S31, S32, S41) ont été pris en compte pour déterminer le profil d'*Imbalance Smoothing* dans la proposition définitive. La CREG constate que le principe d'*Imbalance Smoothing* bénéficie d'un accueil favorable de la part du marché grâce à la modification apportée et qu'elle n'a pas de remarques fondamentales à formuler à ce sujet.

231. Section 7.2.2.3. note de bas de page 2: Il est signalé que les informations provisoires sont données à titre informatif exclusivement. La CREG est d'avis que ce type de déclaration n'a pas sa place dans le texte en tant que tel mais doit être reprise dans les dispositions générales. En outre, la CREG signale que le gestionnaire du réseau de transport a le devoir de tenir compte de critères de qualité minimaux pour les informations provisoires également.

232. Section 8. Qualité du Gaz 5e bullet: quantité estimée de Gaz est exprimée en kWh/h. Si c'est la quantité de gaz qui est visée, il faut utiliser une unité que exprime la quantité d'énergie ou bien une mesure de volume. Il peut être important, le cas échéant, d'indiquer à la fois la quantité *off spec* de gaz naturel et le débit.

233. Section 8. Qualité du Gaz Troisième paragraphe avant la fin : Il est fait référence au fax comme moyen de communication. La CREG propose que la communication se déroule par échange de messages électroniques. La fax peut être utilisé comme confirmation.

234. Section 9.4. Situation d'urgence: La CREG constate que la gestion de situations de crise est traitée dans le détail à l'annexe F. D'autre part, la CREG constate que la section 9.4 ne comporte pas de procédures spécifiques ou de règles opérationnelles applicables à la gestion du réseau de transport et plus spécifiquement à l'interaction entre le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel et les utilisateurs du réseau de transport. Afin d'éviter toute répétition, la CREG propose de traiter exclusivement à l'annexe F la section concernée, y compris les règles de procédure.

235. Section 9.5. Jours de Service Réduit : Le texte mentionne 14 jours par MTSR. Entend-on, en l'espèce, par année de service? La CREG propose de clarifier ce point.

236. Section 9.6. Ajustement de l'Indemnité Mensuelle de Capacité: Les alinéas 4 et 5 de cette section font référence aux concepts de situation d'urgence et d'intégrité de système.

Comme signalé au paragraphe 234, la CREG estime que le traitement des situations de crise et d'urgence et l'intégrité du système doivent être centralisées à l'annexe F. La CREG propose d'adapter la section 9.6 dans ce sens.

Annexe C2 : Limitation des interruptions des clients finals nationaux

237. Section 1. Procédure d'Interruption Premier tiret : Il est fait référence au fax comme moyen de communication. La CREG propose que la communication se déroule par échange de messages électroniques. Le fax peut être utilisé comme confirmation.

238. Section 2. Procédure de Contrainte : Dans cette section, le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel décrit la procédure qu'il peut appliquer et pour laquelle il prie l'utilisateur final de réduire sa capacité de prélèvement pour une période de temps limitée. La CREG ne s'oppose pas à l'introduction d'une telle mesure, mais elle estime que le texte en question n'est pas assez clair pour ce qui concerne les conditions auxquelles cette réduction de capacité peut être demandée au client final. Elle demande à la S.A. Fluxys de spécifier les conditions évoquées et de développer en détail les règles de procédure.

239. Section 7.1. Processus et Messages : le premier paragraphe renvoie à l'article 3.2 de l'annexe C.1. Ceci doit être remplacé par l'article 4.2 de l'annexe C.1.

Annexe C3 : Règles opérationnelles pour la conversion de qualité

240. Section 5.1.2.3. Facteur d'Interruption : Le texte anglais utilise le mot 'subsequent', alors que dans la version française, c'est le terme 'significative' qui est utilisé.

241. Section 5.1.2.4. Facteur de Maintenance: L'installation pour la conversion de qualité n'est utilisée que durant un nombre limité d'heures par an (240 heures). En outre, il s'agit typiquement, en l'espèce, d'une utilisation saisonnière. C'est la raison pour laquelle la CREG estime que la S.A. Fluxys bénéficie, en tant qu'opérateur de cette installation, d'une visibilité suffisante sur l'utilisation effective de celle-ci et qu'elle est en mesure de planifier les activités destinées à un entretien normal de manière à ce que celui-ci se déroule en-dehors de la saison pour laquelle l'installation peut effectivement être utilisée. C'est pourquoi la CREG estime que le *Maintenance factor* ne peut pas être conservé pour déterminer la disponibilité de l'installation.

242. L'effet d'une situation d'urgence est décrit à l'alinéa 2 de cette même section. La CREG est d'avis, comme précisé précédemment au paragraphe 234 et au paragraphe 2346 de la présente décision, que toutes les mesures prises dans le cadre de situations de crise et d'urgence doivent être regroupées à l'annexe F. Un simple renvoi à l'annexe en question dès lors suffit.

243. Section 5.2.2.3. Limitation de profil de nomination: Ce paragraphe fait erronément référence à un article déterminé. La CREG demande que Fluxys communique également ces modifications à la CREG, afin que celle-ci puisse, le cas échéant, juger du caractère équitable des modifications proposées.

244. Section 5.3.3. Commutation de mode opérationnel : Le dernier paragraphe de cette section indique que l'utilisateur du réseau peut demander au gestionnaire du réseau de transport des informations relatives au modus opérationnel de l'installation. La CREG est d'avis que toutes les informations pertinentes doivent automatiquement être communiquées à l'utilisateur du réseau concerné qui a souscrit à ce service. L'utilisateur du réseau concerné ne doit, par conséquent, pas introduire de demandes d'informations supplémentaires.

245. Section 8. Allocations : La section 8 fait quelques références erronées à certaines sections de l'annexe C1. La CREG demande de corriger celles-ci.

Annexe C4 : Exigences spécifiques

246. La CREG fait remarquer que les annexes comportant les spécifications relatives aux points d'interconnexion font défaut. Il est fait référence au site web de la S.A. Fluxys. La CREG accepte cela mais demande d'y ajouter que la S.A. Fluxys consultera les acteurs du marché préalablement à toute modification éventuelle et soumettra ces modifications à la CREG pour approbation.

Annexe D : Procédures de mesure

247. L'art 111, 6° du code de bonne conduite stipule que le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel doit comporter les procédures opérationnelles pour la mesure et le test précisant les paramètres mesurés et la précision ; Ces règles sont développées à l'annexe D de la proposition. La CREG constate que Fluxys a repris uniquement les principes de base des procédures de mesure et de test dans cette annexe. Fluxys renvoie au *Metering Handbook* pour un traitement détaillé. La S.A. Fluxys met le *Metering Handbook*

à disposition des utilisateurs du réseau qui ont signé le contrat standard de transport de gaz naturel, pour autant qu'ils en introduisent la demande auprès de la S.A. Fluxys.

248. La S.A. Fluxys s'engage pour adapter dans un délai raisonnable la terminologie et les procédures contenues dans le *Metering Handbook* à la terminologie utilisée dans sa proposition de contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel. La CREG accepte le procédé proposé et elle n'a pas d'autres remarques à formuler à ce sujet.

249. La CREG souligne que pour les points d'enlèvement pour les clients finals belges les accords contractuels sont d'application tels que prévus dans le contrat standard de raccordement¹⁹ complété par les règles procédurales en matière de comptage et de test comme prévu dans l'annexe 1 Procédures Opérationnelles audit contrat standard de raccordement.

Annexe E : Politique de congestion

250. Les dispositions ci-après extraites du code de bonne conduite sont applicables pour ce qui concerne la gestion des congestions et les principes et obligations y afférents pour le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel et les utilisateurs du réseau :

Art. 2. § 1^{er}. Les gestionnaires appliquent les règles suivantes lorsqu'ils offrent des services de transport et exploitent les installations de transport :

- 1° les gestionnaires exploitent et entretiennent leurs installations de transport à l'aide de systèmes économiquement justifiés et de procédures qui en garantissent une gestion sûre, fiable et efficace ;
- 2° les gestionnaires offrent l'accès au réseau de transport et des services de transport de manière non discriminatoire et transparente et sur la base de conditions principales approuvées par la Commission, en application de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz ;
- 3° les gestionnaires satisfont de manière non discriminatoire la demande du marché ainsi que les besoins raisonnables des utilisateurs du réseau; ils s'abstiennent d'imposer ou de maintenir des seuils d'accès au réseau de transport et offrent l'accès

¹⁹ Voir site Internet de Fluxys : contrat standard de raccordement pour les clients finals : <http://www.fluxys.com/en/services/servicesforconnectedcompanies/connectionagreement/connectionagreement.aspx>

aux services de transport à des conditions efficaces et compétitives.

§ 2. Les gestionnaires offrent les services de transport, décrits dans les programmes de services visés à l'article 81, aux utilisateurs du réseau qui peuvent les souscrire par la signature de formulaires de service après s'être enregistrés en application du chapitre 3, section 1.1.

Art. 4. Sans préjudice des obligations découlant du règlement gaz, les gestionnaires :

- 1° mettent tous les services de transport utilisables à la disposition des utilisateurs du réseau ;
- 2° offrent des services de transport fermes et interruptibles tant à long terme qu'à court terme ;
- 3° intègrent dans leurs programmes de services respectifs les conditions devant être remplies pour l'interruption de services de transport ainsi que les critères utilisés ;
- 4° implémentent les procédures de nomination et de renomination standardisées en concertation avec les autres gestionnaires et les gestionnaires de réseaux limitrophes;
- 5° développent des systèmes d'information et des outils de communication afin de simplifier les transactions entre gestionnaires et utilisateurs du réseau, y compris la cession de services de transport entre utilisateurs du réseau ;
- 6° fournissent des systèmes sur écran de réservation et de confirmation pour les services de transport ;
- 7° harmonisent les procédures de demande d'accès au réseau de transport, notamment dans le but de minimiser les délais de réaction, compte tenu des obligations et des accords issus de conventions internationales.

Art. 8. Sans préjudice des principes relatifs aux mécanismes d'allocation de capacité qui découlent du règlement gaz, les gestionnaires implémentent des mécanismes non discriminatoires et transparents pour l'allocation de leurs services de transport 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 utilisable 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 marchés spot 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 autres gestionnaires et les gestionnaires des réseaux limitrophes ;
- 8° contribuent à la sécurité d'approvisionnement du marché du gaz naturel.

Art. 10. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 4 et des obligations en matière de gestion de la congestion qui découlent du règlement gaz, les gestionnaires mènent une gestion des congestions proactive axée sur :

- 1° l'utilisation optimale et maximale de toutes les capacités utilisables ;
- 2° la prévention de la congestion contractuelle ;
- 3° la détection à temps des futurs points de congestion physique en sondant de manière régulière et proactive, entre autres au moyen de la procédure d'open season, la demande du marché pour les services de transport.

§ 2. La gestion proactive de la congestion visée au § 1^{er} implique notamment que :

- 1° les investissements et le plan d'investissement visés à l'article 30, § 2, soient axés sur la prévention de la congestion et, pour cette raison, se basent notamment sur les résultats des consultations régulières du marché ;
- 2° l'adaptation des services de transport existants et le développement de nouveaux services de transport, sans préjudice de l'article 30, § 1^{er}, soient basés, d'un point de vue tant qualitatif que quantitatif, entre autres sur :
 - la concertation avec d'autres gestionnaires et/ou des gestionnaires limitrophes afin d'harmoniser autant que raisonnablement possible l'offre de leurs services de transport respectifs ;
 - l'analyse et le développement de services de transport interruptibles ;
 - l'utilisation d'accords opérationnels ;
 - la mise en oeuvre d'une politique cohérente en matière de surréservation ;
 - l'évaluation régulière des scénarios de capacité utilisés et de l'offre existante de services de transport.
- 3° la constatation de l'utilisation effective des services de transport alloués se fait à l'aide d'une analyse approfondie du comportement de marché des utilisateurs du réseau, effectuée par les gestionnaires.

§ 3. Lors de la rédaction de leurs plans d'investissement respectifs, les gestionnaires tiennent compte des résultats de leur gestion des congestions.

Art. 11. § 1^{er}. L'utilisateur ne maintient pas plus de services de transport fermes pour son acheminement interne que ce dont il a raisonnablement besoin pour l'exécution de ses contrats d'approvisionnement et/ou de fourniture.

§ 2. L'utilisateur offre sur le marché secondaire, de manière conforme au marché, les services de transport alloués dont il n'a momentanément plus besoin ou dont il n'a plus besoin de manière permanente.

Art. 12. § 1^{er}. Les gestionnaires offrent sur base interruptible les services de transport alloués inutilisés sur le marché primaire, sous forme de services de transport de durée différente.

§ 2. Les gestionnaires offrent au moins chaque jour pour le jour suivant comme capacité interruptible, le plus haut pourcentage possible de capacité allouée mais non nominée aux utilisateurs.

§ 3. La forme sous laquelle et les conditions auxquelles ces services de transport sont offerts, sont reprises par les gestionnaires dans les programmes de services.

Art. 13. § 1^{er}. Les gestionnaires vérifient constamment le taux d'utilisation des services de transport par les utilisateurs.

§ 2. Ils tiennent à jour un registre électronique offrant un aperçu des services de transport alloués à chaque utilisateur et de l'utilisation effective par ceux-ci. Le règlement d'accès fixe la manière dont ce registre doit être tenu et les données qui doivent y figurer. Les gestionnaires transmettent chaque année, avant la fin février à la Commission ce registre sous forme électronique.

§ 3. Les gestionnaires déterminent le volume des services de transport inutilisés par utilisateur en fonction de chaque critère pertinent, notamment les profils de livraison et de prélèvement dont ils ont connaissance et l'évolution du taux d'utilisation.

§ 4. Les capacités fermes suivantes ne sont pas considérées comme des capacités non utilisées lorsque l'utilisateur du réseau est en mesure de justifier que :

- 1° les capacités fermes allouées sont transférées à un ou à plusieurs autres utilisateurs ;
- 2° les capacités fermes allouées sont offertes par l'utilisateur sur le marché secondaire sans préjudice de l'article 14, § 3 ;
- 3° les capacités fermes allouées sont nécessaires à la réalisation des obligations de service public.

§ 5. Les gestionnaires informent les utilisateurs à intervalle régulier de l'évolution du taux d'utilisation des services de transport alloués.

Art. 14. § 1^{er}. En cas de congestion ou de menace de congestion, les gestionnaires transmettent immédiatement les données suivantes à la Commission :

- 1° l'endroit et la durée probable de la congestion, en distinguant la congestion contractuelle et de la congestion physique ;
- 2° les demandeurs et utilisateurs du réseau concernés par la congestion;
- 3° par demandeur et/ou utilisateur du réseau concerné, la quantité de services de transport fermes demandés qui ne peuvent pas être alloués ainsi que la durée du service de transport souhaitée par le demandeur et/ou l'utilisateur du réseau ;
- 4° par utilisateur concerné, la quantité de services de transport non utilisée ;
- 5° les mesures prises pour limiter le plus possible la congestion ;
- 6° les mesures envisagées pour remédier à la congestion

§ 2. Les gestionnaires informent immédiatement par courrier électronique confirmé par lettre avec accusé de réception les demandeurs et les utilisateurs du réseau concernés par la congestion de l'information visée au § 1^{er}, 1°, 5° et 6°, ainsi que, de manière agrégée, des données visées au § 1^{er}, 3°. En même temps, la Commission et le gestionnaire concerné publient sur leur site web les informations visées au § 1^{er}, 1°, 5° et 6°, ainsi que, de manière agrégée, les données visées au § 1^{er}, 3°.

§ 3. Dès que la situation de congestion contractuelle ou de menace de congestion a été notifiée par le gestionnaire aux utilisateurs en application du § 2, le prix des services de transport en question négociés sur le marché secondaire est plafonné au niveau des tarifs régulés. L'offre, par l'utilisateur, de services de transport inutilisés sur le marché secondaire visée à l'article 11, § 2 est liée, en ce qui concerne la qualité (ferme, interruptible ou conditionnelle) et la durée de sa mise à disposition, le plus étroitement possible aux besoins du marché, qui ont été portés à la connaissance de l'utilisateur en application du § 2.

§ 4. Le règlement d'accès détermine les cas où il y a menace de congestion contractuelle. Dans l'attente d'un règlement d'accès approuvé par la Commission, le gestionnaire détermine de manière raisonnable les cas où il y a menace de congestion contractuelle visée dans la présente section.

Art. 15. § 1^{er} En cas de congestion, le gestionnaire demande aux utilisateurs ayant des services inutilisés, visés à l'article 14, § 1^{er}, 4°, dans le courrier visé à l'article 14, § 2, d'indiquer par écrit, dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de la demande du gestionnaire, qu'ils utiliseront effectivement les services de transport inutilisés. Le gestionnaire transmet immédiatement copie de cette correspondance à la Commission. Les utilisateurs visés au 1^{er} alinéa peuvent fournir cette preuve entre autres au moyen des données historiques liées à l'utilisation des services de transport alloués, à leurs activités sur

le marché secondaire et en tout cas également au moyen de leurs contrats de fourniture. Ils font parvenir leur réponse dans le délai visé au 1^{er} alinéa tant à la Commission qu'au gestionnaire.

§ 2 En l'absence de réponse écrite de l'utilisateur au plus tard à l'échéance du délai visé au § 1^{er}, le gestionnaire propose immédiatement les services de transport inutilisés sur le marché secondaire au tarif régulé et pour une durée minimum de deux mois, pour autant que ces services n'aient pas été proposés sur le marché secondaire par l'utilisateur, contrairement aux articles 11, § 2, et 14, § 3. Le gestionnaire verse les revenus des transactions qui en découlent immédiatement à l'utilisateur, sous déduction du tarif régulé en question que le gestionnaire peut imputer pour cette transaction.

§ 3 Sans préjudice des sanctions et des mesures prévues par la loi gaz ou en vertu de la loi gaz, la Commission examine et évalue les informations fournies par les utilisateurs en application du § 1^{er}.

Art. 16. La Commission a, en tout temps, dans le cadre de ses missions de contrôle, accès aux plates-formes électroniques pour la réservation et la commercialisation des services de transport ainsi que pour la diffusion d'informations que les gestionnaires mettent à la disposition des demandeurs et des utilisateurs du réseau.

Art. 17. § 1^{er} Sans préjudice des obligations en matière de commercialisation des droits à de la capacité et/ou à de la flexibilité qui découlent du règlement gaz, les gestionnaires veillent à ce que les services de transport offerts par eux sur le marché primaire soient commercialisables transparents et non discriminatoires sur le marché secondaire qu'ils organisent.

§ 2. En ce qui concerne la capacité et la flexibilité aux points d'interconnexion avec les installations de transport limitrophes, les gestionnaires harmonisent le plus possible l'offre des services et les procédures de part et d'autre de ces points. S'ils rencontrent des problèmes dans cette démarche, ils en informeront immédiatement la Commission.

Art. 20. § 1^{er} Il est interdit pour tout utilisateur du réseau proposant des services de transport sur le marché secondaire de formuler des conditions individuelles entravant la libre négociabilité de ces services de transport sur le marché secondaire.

§ 2 Compte tenu des caractéristiques de leurs installations de transport respectives et des circonstances, modifiées ou non, de leur utilisation suite au fonctionnement du marché secondaire, les gestionnaires vérifient si les services de transport négociés sur le marché

secondaire peuvent être garantis.

§ 3 Les gestionnaires peuvent eux-mêmes acheter de la capacité et/ou de la flexibilité sur le marché secondaire, étant entendu qu'ils tiendront à jour un registre de leurs achats que la Commission pourra demander de consulter et de vérifier à tout moment.

§ 4 Sans préjudice du chapitre 2, section 3.3, les gestionnaires publient au moins hebdomadairement la demande totale du marché et l'offre totale du marché des services de transport négociés sur le marché secondaire en faisant la distinction entre les services qui ont été négociés via la PMS et ceux qui ne l'ont pas été. Les gestionnaires publieront en outre les prix des services de transport négociés via la PMS.

§ 5 Dès que le gestionnaire constate une congestion, en exécution de l'article 14 et qu'il l'a communiquée aux utilisateurs du réseau, les utilisateurs sont obligés de négocier les services de transport qu'ils proposent sur le marché secondaire via la PMS visée à l'article 18.

Art. 33. § 1^{er}. Les gestionnaires gèrent le réseau de transport compte tenu de l'interopérabilité au niveau national et européen. A cette fin, chaque gestionnaire met en œuvre, avec les autres gestionnaires et les gestionnaires de réseaux limitrophes, tous les moyens raisonnables pour :

- 1° harmoniser les qualités du gaz naturel, les régimes d'équilibrages et les procédures de communication et d'interconnexion ;
- 2° harmoniser les services de transport de part et d'autre des réseaux de transport ;
- 3° conclure des conventions d'interconnexion avec les gestionnaires de réseaux précités afin de gérer, entre autres, les déséquilibres dans les flux de gaz naturel entre les différents réseaux de transport.

§ 2. Les gestionnaires s'appuient sur les conventions d'interconnexion conclues avec les gestionnaires de réseaux limitrophes afin d'augmenter la sécurité et le bon fonctionnement du réseau de transport.

§ 3. Les gestionnaires se concertent au sein de la structure de concertation visée à l'article 108 avec les gestionnaires de réseaux limitrophes lors de la planification des travaux d'entretien et d'investissements.

§ 4. La bonne exécution par les gestionnaires des tâches visées à cet article est entre autres déterminée par la qualité des actions entreprises par les gestionnaires et par la fiabilité des données reçues.

Art. 125. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel simule le réseau de transport de gaz naturel en vue d'offrir la plus grande capacité disponible. Il se base pour cela notamment sur l'information historique disponible, l'information des utilisateurs et l'information des gestionnaires de réseau limitrophes, et sur des prévisions de prélèvement et des scénarios d'utilisation des points d'entrée eu égard à ses obligations en matière d'intégrité du système.

Art. 126. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel fait tous les efforts économiquement justifiés afin de garantir la fermeté de la capacité ferme à offrir et à allouer à l'aide, notamment, des conventions opérationnelles et, si nécessaire, du rachat de capacité ferme sur le marché secondaire. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel se concerta avec la Commission au sujet des modalités de rachat de capacité ferme.

Art. 127. Sans préjudice de l'article 126 le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel peut, dans les limites du raisonnable, offrir et allouer plus de capacité ferme qu'il n'est en mesure d'en garantir effectivement comme ferme aux conditions du réseau simulées.

Art. 166. § 1^{er}. Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel s'efforce de conclure des conventions d'interconnexion avec les autres gestionnaires et les gestionnaires de réseaux limitrophes.

§ 2. Cette convention d'interconnexion contient notamment :

- 1° les obligations réciproques des gestionnaires pour la fourniture et l'échange des informations nécessaires pour que le transport du gaz naturel sur les réseaux de transport puisse se faire de façon sûre et efficace ;
- 2° la manière d'effectuer la mesure, le degré de précision avec lequel la mesure se fait et les accords relatifs au contrôle de la qualité de ces mesures ;
- 3° la manière dont les affréteurs concernés peuvent évaluer la méthode et les résultats de mesure ;
- 4° les obligations réciproques des gestionnaires pour la fourniture des données de mesure entre eux et aux affréteurs concernés ;
- 5° les critères réciproques de pression, de température et de qualité de gaz naturel que les gestionnaires des installations de transport limitrophes doivent respecter comme entreprises de transport livreuses lorsqu'elles injectent du gaz naturel dans le réseau de transport de gaz naturel ;
- 6° les procédures et les dispositions pour la nomination, la renomination, l'allocation et l'échange de données ;
- 7° les dispositions d'allocation de gaz naturel applicables au

- point d'interconnexion et la manière d'allouer en cas d'indisponibilité de données de mesure ;
- 8° les dispositions relatives à l'utilisation d'un compte opérationnel d'équilibrage (COE) ;
 - 9° les dispositions relatives au flux de gaz naturel minimal, au changement de débit et de direction du flux de gaz naturel et la manière dont cette information est communiqué aux affréteurs ;
 - 10° les accords réciproques en vue de garantir l'équilibre du réseau ;
 - 11° les accords réciproques relatifs au planning des travaux d'entretien et à leur exécution ;
 - 12° les accords réciproques relatifs à la gestion d'incidents et aux situations d'urgence ;
 - 13° les responsabilités réciproques.

§ 3. Tout changement à la convention d'interconnexion qui a des conséquences pour les affréteurs leur sont soumis préalablement pour consultation.

Art. 168. L'affréteur, notamment :

- 1° sera responsable des nominations aux points d'entrée, de sortie et de prélèvement conformément au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et au contrat de transport de gaz naturel ;
- 2° mettra à la disposition du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel les données et informations telles que précisées dans le contrat de transport de gaz naturel ;
- 3° n'utilisera pas les droits à capacité alloués pour entraver, limiter ou perturber le fonctionnement du marché ;
- 4° mettra à la disposition du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel, en concertation avec ses clients, les informations nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transport de gaz naturel ;
- 5° fournira au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel les informations dont il dispose et qui sont relatives à l'entretien et aux travaux sur les installations de ses clients finaux ;
- 6° informera le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel de la quantité, de la durée et du type de services de transport de gaz naturel qu'il a souscrits au point d'interconnexion auprès des gestionnaires de réseaux limitrophes.

251. Il ressort de la consultation de la CREG²⁰ que les acteurs du marché sont d'accord avec la CREG pour dire qu'une première condition importante pour la prévention de la congestion et pour un bon fonctionnement du marché secondaire est un marché primaire

²⁰ Voir site Internet de la CREG : <http://www.creg.info/pdf/Opinions/2010/T082010/consultatienota.pdf> : note de consultation nouveau modèle de transport.

transparent et fonctionnant correctement. Dans le contexte actuel, l'acteur du marché peut utiliser l'offre non transparente de services et les règles d'allocation y afférentes pour prendre des positions qui perturbent le marché. Une des principales causes de la congestion est l'absence de produits et de règles d'allocation harmonisés aux points entry/exit. Si l'offre de services n'est pas harmonisée aux points frontaliers, cette situation peut entraîner une congestion artificielle ("congestion de réservation") et entrave fortement l'accès des marchés situés de chaque côté. L'harmonisation de l'offre et de la nature des services et du timing de cette offre revêt une importance capitale pour optimiser l'accès aux marchés réciproques. Comme pour le bon fonctionnement du marché secondaire, un marché primaire fonctionnant correctement est une condition *sine qua non* pour prévenir la congestion. La congestion est évitée en calquant l'offre de produits et les règles d'allocation sur les besoins des acteurs du marché. Les enchères et les règles d'enchères joueront un rôle important dans la prévention de la congestion contractuelle (voir §§ 214 et 215 de la présente décision)

252. La directive-cadre pour l'allocation de capacité de transport²¹ et le code de réseau proposé sur cette base par ENTSO-G le 6 mars pour l'allocation de capacité de transport prévoient que l'allocation de services de transport aux points d'entrée et de sortie du réseau de transport doit se faire par le biais d'enchères. Les enchères supposent des règles d'enchères ; celles-ci doivent être approuvées par la CREG par le biais de l'approbation du règlement d'accès. Dès que le code de réseau pour l'allocation de capacité de transport sera d'application, la CREG demandera à la S.A. Fluxys d'adapter cette annexe et de la soumettre pour approbation après consultation des acteurs du marché. Si de la congestion apparaissait toutefois dans l'attente de la mise en œuvre des enchères imposées par le code de réseau européen pour l'allocation de capacité de transport²², la S.A. Fluxys en informera la CREG dans les temps et proposera de nouvelles règles d'allocation en concertation avec les acteurs du marché, lesquelles seront soumises à la CREG pour approbation.

253. La CREG a décidé, dans l'attente de l'utilisation des enchères comme règles d'allocation des services de transport aux points frontaliers du réseau de transport, d'encourager la S.A. Fluxys à mener une politique commerciale proactive en offrant un éventail de services de transport tant fermes qu'interruptibles (voir annexe A) de manière transparente et non discriminatoire. La S.A. Fluxys garantit que suffisamment de capacité d'entrée est disponible pour prévenir la congestion en tenant compte de la politique de

²¹ Voir site Internet de l'ACER : Framework Guidelines on Capacity Mechanisms for Transmission [http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework_Guidelines_on_Capacity_Allocation_Mechanisms_for_t/FG-2011-G-001%20\(final\).pdf](http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework_Guidelines_on_Capacity_Allocation_Mechanisms_for_t/FG-2011-G-001%20(final).pdf)

²² Voir site Internet d'ENTSO-G : Network Code on Capacity Allocation Mechanisms <http://www.entsog.eu/publications/camnetworkcode.html>

congestion proposée. La S.A. Fluxys peut ainsi avoir recours à la possibilité d'offrir plus de capacité ferme qu'il n'est possible d'en transporter physiquement. En outre, le gestionnaire du réseau de gaz naturel proposera des services de transport interruptibles. Afin de prévenir la "surréservation", la CREG a choisi d'obliger les utilisateurs du réseau à offrir les services de transport inutilisés sur le marché secondaire. En outre, l'utilisation des services de transport réservés et alloués est suivie en permanence et les utilisateurs du réseau en seront informés. Dès que de la congestion menace d'apparaître, le marché en est informé dans le détail et les parties concernées par cette congestion en sont notifiées. Les services de transport non utilisés d'utilisateurs du réseau qui ne réagissent pas à la mise en demeure écrite de la S.A. Fluxys sont offerts par celle-ci pour une période de 2 mois et pour le compte de l'utilisateur du réseau sur le marché secondaire au tarif régulé. La CREG en est informée et peut, sur la base du code de bonne conduite et de la loi gaz, agir en imposant une sanction.

254. La gestion des congestions dont les règles opérationnelles ont été établies dans la présente annexe détermine les obligations du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel et celles des utilisateurs du réseau. L'utilisation des services de transport par les utilisateurs du réseau est suivie et le calcul du taux d'utilisation est fixé. L'annexe comporte des dispositions relatives à la PMS (voir annexe B), à l'offre de services interruptibles, à l'utilisation d'accords opérationnels (OCUC), au commerce entre utilisateurs du réseau et à la revente de services de transport par la S.A. Fluxys sur le marché secondaire (*capacity buy-back*). Les règles relatives à la transposition sur base volontaire des services de transport fermes réservés en services de transport interruptibles et de services de transport interruptibles de niveau 1 en niveau N sont établies. Enfin, les dispositions relatives à la gestion des congestions pour les points de prélèvement directement raccordés au réseau de transport de gaz naturel sont reprises.

255. La CREG n'a pas de remarques à formuler sur les dispositions telles qu'elles figurent à l'annexe E.

Annexe F : Gestion des incidents

256. La CREG accorde beaucoup de valeur à un Plan de gestion des incidents efficace et efficient, comme mentionné à l'article 134 du code de bonne conduite, par lequel on utilise au maximum les mesures basées sur le marché pour faire face aux incidents, et ce afin de protéger l'intégrité du système. Le Plan de gestion des incidents constitue par conséquent un

élément essentiel du fonctionnement de marché et offre un label de qualité aux services de transport de la S.A. Fluxys.

257. Ledit Plan de gestion des incidents est précédé d'une concertation avec la CREG, lors de laquelle celle-ci met en avant les trois préoccupations principales suivantes, en plus du suivi de la conformité générale avec le code de bonne conduite :

- l'objectif du Plan de gestion des incidents est d'assurer l'intégrité du système ;
- la recherche de la complémentarité avec le schéma imposé par le Règlement (UE) n° 994/2010, avec en premier lieu l'harmonisation des niveaux de crise ;
- l'intérêt d'un scénario opérationnel, au cas où il faut effectivement procéder au délestage de consommateurs finals, afin de pouvoir disposer d'un trajet de délestage transparent et préalablement défini parmi les groupes de clients finals et au sein d'un même groupe d'utilisateurs finals.

258. La CREG estime que le présent Plan de gestion des incidents offre un cadre solide pour répondre aux exigences du code de bonne conduite avec un échelonnement des niveaux de crise qui correspond aux phases figurant dans le Règlement (UE) n° 994/2010. Un contrôle complet de la complémentarité avec le Règlement (UE) n° 994/2010 n'est cependant pas encore possible, étant donné que sa mise en œuvre est en cours. C'est pourquoi la flexibilité est nécessaire et d'éventuelles mises à jour du présent Plan de gestion des incidents doivent être envisagées dès que nécessaire. La CREG, d'un point de vue d'efficacité opérationnelle, donne la préférence absolue à un plan de délestage (et de redémarrage) qui répond tant aux objectifs du code de bonne conduite qu'aux objectifs du Règlement SOS. On entend par là qu'il est impensable pour la CREG que deux procédures différentes soient développées pour le suivi du délestage et de la redémarrage des clients finals de gaz naturel.

259. La CREG estime toutefois que le présent Plan de gestion des incidents, établi sur la base du code de bonne conduite, constitue la base de plans éventuellement plus approfondis pour la sécurité d'approvisionnement et qu'il convient de rechercher une harmonie et une uniformité. La CREG constate néanmoins, comme lors de la discussion des thèmes précédents, que le présent Plan de gestion des incidents ne propose pas de scénario opérationnel pour sélectionner des consommateurs finals, notamment s'il s'agit de consommateurs finals d'une même catégorie, dans le processus de délestage et de redémarrage et pour déterminer l'éventuel taux de progressivité de ce processus, à savoir le taux de réduction du débit par consommateur final et le taux de reprise du débit lors du

redémarrage. Comme prévu à l'article 134, §3 du code de bonne conduite, il revient néanmoins au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel de rédiger le Plan de gestion des incidents après concertation avec les instances publiques concernées, les autres gestionnaires, les gestionnaires du réseau de distribution et le gestionnaire du réseau de transport d'électricité (Elia). Le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel se concerta avec ces instances sur l'approche à adopter pour le contrôle d'éventuels incidents. Si nécessaire, le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel se concerta aussi avec les gestionnaires de réseau limitrophes.

260. La CREG estime qu'un scénario opérationnel comportant des mesures concrètes pour une procédure de délestage et de redémarrage constitue un élément essentiel des exigences du code de bonne conduite. Par ailleurs, on peut affirmer que l'absence d'un tel scénario opérationnel pour le délestage (et la redémarrage) constitue une faute grave du point de vue de la sécurité et de la disponibilité, une matière qui ne relève toutefois pas de la compétence de la CREG. Sans s'exprimer sur le caractère acceptable de l'absence d'un scénario opérationnel pour le délestage (et la redémarrage) d'un point de vue social, la CREG demande (une nouvelle fois) à la S.A. Fluxys de donner exécution à l'article 134 du code de bonne conduite et de garder à l'esprit l'article 134, §3.

Annexe G : Formulaire

261. La présente annexe comporte les différents documents nécessaires lors de l'échange d'informations, de demande, de confirmation et de transfert des services de transport entre l'utilisateur du réseau, le client final et le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. La CREG n'a pas de remarques à formuler sur ces documents et rappelle qu'il convient de renvoyer à l'article 157 du code de bonne conduite en ce qui concerne l'accord d'allocation. L'utilisateur du réseau doit avoir la possibilité de signer un accord d'allocation avec chaque affréteur individuellement.

Annexe H : Plates-formes de données

262. Il est ressorti de la consultation de la CREG qu'un grand nombre d'acteurs du marché sollicitent une plate-forme Internet conviviale permettant le traitement de toutes les procédures administratives de manière rapide, simple et conviviale. Cette plate-forme est utilisée pour la fourniture d'informations et la souscription de services de transport.

263. La présente annexe comporte la procédure et les règles d'accès à la plate-forme de données électronique mise par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel à la disposition de l'utilisateur du réseau. Cette plate-forme électronique est facilement accessible et offre la possibilité à l'utilisateur du réseau de consulter et demander des informations et de réserver des services de transport conformément à l'article 70 du code de bonne conduite. L'utilisateur du réseau peut par ce biais réserver des services de transport 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, ce qui lui permet de réagir, notamment par la réservation de services de transport à court terme, de manière rapide et flexible aux opportunités de marché, aux besoins de ses clients finals et à ses propres besoins en matière d'équilibre du réseau.

264. Les services proposés par le gestionnaire du réseau de transport dans le cadre de la plate-forme de données électronique doivent être considérés comme des informations complémentaires pour les utilisateurs du réseau, le gestionnaire du réseau de transport de ne fournissant aucune garantie quant à l'exactitude des données proposées ou quant au fonctionnement de la plate-forme de données dans son ensemble. Seuls les messages échangés selon les procédures et protocoles (Edig@s) établis à l'annexe C1 de la proposition sont par conséquent liants pour les utilisateurs du réseau et le gestionnaire du réseau de transport. La CREG accepte ces accords, vu qu'ils sont conformes aux règles généralement appliquées pour l'échange de données selon la norme actuelle. Elle demande toutefois au gestionnaire du réseau de transport d'adopter un comportement proactif concernant l'utilisation de la plate-forme de données électronique dans la mesure où cela peut contribuer à l'amélioration de la diffusion d'informations au bénéfice de tous les acteurs concernés.

265. La CREG souligne l'intérêt des différents acteurs du marché à disposer le plus rapidement possible des données correctes en vue de l'amélioration de la transparence et de l'augmentation de la visibilité et de la liquidité du commerce de gaz naturel. La CREG considère par conséquent comme une condition minimum le fait que le gestionnaire du réseau de transport confirme dans la proposition que toutes les démarches seront entreprises de manière raisonnable et prudente pour permettre le bon fonctionnement de la plate-forme de données électronique.

III.4. Le programme de transport de gaz naturel

266. La S.A. Fluxys a établi et soumis à l'approbation de la CREG son programme de transport de gaz naturel sur la base de et conformément aux articles 81, 82 et 112 du code de bonne conduite. Le programme de transport de gaz naturel donne une description du modèle de transport utilisé, des services de transport proposés, ainsi que le lien vers les tarifs, les règles d'allocation utilisées sur le marché primaire et secondaire et leur fonctionnement. De plus, le programme de transport de gaz naturel comporte une description des règles opérationnelles en matière de nominations, de mesure et d'allocation, d'échange de données entre utilisateur du réseau et gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel et d'exigences de qualité. Le système d'équilibrage dicté par le marché est expliqué dans le détail conjointement avec la politique de congestion et la manière dont la S.A. Fluxys facturera ses services de transport à l'utilisateur du réseau.

267. La CREG réitère sa demande au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel de proposer les services de transport relatifs à la conversion du gaz H au gaz L et du gaz L au gaz H comme service à court terme également (voir § 204 de la présente décision). S'il n'y a plus de capacité ferme à disposition sur le marché primaire, le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel proposera également ce service sur une base interruptible. Ce faisant les utilisateurs du réseau reçoivent une possibilité de plus pour respecter leurs obligations en matière d'équilibre du réseau.

268. La CREG constate que la S.A. Fluxys propose des services de transport groupés par le biais de sa plate-forme **capsquare** en collaboration avec les gestionnaires de réseau voisins. Cette plate-forme est également utilisée par la S.A. Fluxys en tant que PMS (voir §§ 214 et 225 de la présente décision). Si cela est requis, la S.A. Fluxys adaptera le règlement d'accès à cet effet.

269. La CREG constate en outre que la S.A. Fluxys s'engage à réduire à l'heure complète +1 le délai de la procédure de nomination pour les points d'installation tant à partir de que vers la place de négoce de gaz naturel. La CREG renvoie à ce sujet aux remarques précitées (voir § 227 de la présente décision). La CREG demande que le délai réduit s'applique de façon générale à l'utilisation des installations de conversion de qualité, à

l'utilisation de stockage de Loenhout et au terminal GNL, aux installations gérées par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel ou une entreprise qui y est liée.

270. La CREG insiste pour que le traitement opérationnel de l'achat et de la vente de gaz naturel sur le point de négoce dans la journée gazière se déroule le plus rapidement possible et, de préférence, dans un délai de 30 minutes (voir § 208 de la présente décision).

271. L'information constitue un élément clé pour les utilisateurs du réseau en ce qui concerne l'accès au réseau de transport de gaz naturel et la place de négoce de gaz naturel qui y est liée. La S.A. Fluxys publie un éventail de données sur son site Internet (voir annexe H Electronic Data Platform du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel). L'utilisateur du réseau peut consulter ces données et y trouvera des informations relatives aux services de transport disponibles et réservés aux points d'interconnexion (y compris les points d'installation), des données relatives aux nominations (utilisation de ces services) et des données relatives à l'allocation de gaz naturel. Par ailleurs, l'utilisateur du réseau y trouvera des données relatives à l'équilibre du réseau, au marché secondaire, aux prévisions de température, ainsi qu'une liste de clients finals directement raccordés au réseau de transport de gaz naturel et leurs données de base nécessaires à la prospection de marché. Outre ces données accessibles à tout utilisateur du réseau, la S.A. Fluxys met une série de données personnalisées à la disposition des utilisateurs du réseau qui ont signé un contrat standard de transport de gaz naturel et/ou un contrat standard de raccordement : données horaires concernant l'injection et le prélèvement de gaz naturel, pression, valeur calorifique du gaz naturel, données d'allocation, position individuelle relative à l'équilibre du réseau, tenant compte des quantités de gaz naturel négociées par l'utilisateur du réseau sur la place de négoce, une prévision indicative de la position d'équilibrage jusqu'à la fin de la journée, la position d'équilibre du réseau de transport et la prévision indicative jusqu'à la fin de la journée, informations de prix relatives à l'achat et/ou la vente de gaz naturel de la S.A. Fluxys en garantie de l'équilibre du réseau et données nécessaires à la vérification des factures envoyées par la S.A. Fluxys. La CREG souligne l'intérêt d'informations et de données fiables et demande à la S.A. Fluxys de poursuivre à l'avenir ses efforts en la matière.

272. Le programme de transport de gaz naturel donne une description claire du système d'équilibrage orienté sur le marché. La CREG renvoie à ce sujet aux observations formulées à l'annexe A du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel (voir § 207 de la présente décision).

273. De plus, le programme de transport de gaz naturel donne un aperçu de la manière dont la S.A. Fluxys facturera les utilisateurs du réseau concernés. La CREG souligne que l'énumération des postes de facturation ne correspond pas à celle de l'annexe A du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel (voir aussi § 209 de la présente décision).

274. Enfin, le programme de transport de gaz naturel décrit la gestion des congestions de la S.A. Fluxys dont les règles opérationnelles ont été fixées à l'annexe E du règlement d'accès pour le transport de gaz naturel. La CREG souligne qu'il convient de faire cadrer la dernière phrase du point 8.2 avec les règles fixées dans le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel.

275. La CREG souligne que lors de l'introduction des nouveaux services de transport et/ou du lancement de la nouvelle période régulatoire, le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel doit soumettre à l'approbation de la CREG un programme de transport de gaz naturel adapté après concertation et consultation des acteurs du marché.

276. Enfin, la CREG constate de manière non limitative une erreur matérielle et propose les adaptations suivantes :

- La note de base de page 6 à la page 13 doit renvoyer à la section 8.1 au lieu de la section 3.1.

IV. CONCLUSION

277. En application de l'article 15/14, §2, 6°, de la loi gaz et des articles 29, 77, 81, 109, 111 et 112 du code de bonne conduite et au vu de l'analyse qui précède, et en particulier les antécédents de la partie II de la présente décision, l'examen des conditions principales pour le transport en partie III de la présente décision, la CREG décide de ne pas approuver dans son ensemble la demande de la S.A. Fluxys d'approbation du :

- (1) contrat standard de transport de gaz naturel,
- (2) règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et
- (3) programme de transport de gaz naturel

soumis à la CREG par porteur avec accusé de réception le 15 mars 2012.

Concernant le contrat standard de transport de gaz naturel, la CREG invite la S.A. Fluxys à lui soumettre dans les 14 jours qui suivent la réception de la présente décision une proposition adaptée de contrat standard de transport de gaz naturel pour ce qui concerne :

- le corpus : articles 3, (i) et 8.1 ;
- l'annexe 2 : articles 1^{er}, 4, 5.1, 6, 8, 9.2, (b), 11, 14, 16, 17.1, 17.3, 18 et 19 ;
- l'annexe 3 : définitions.

Concernant le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel, la CREG invite la S.A. Fluxys à lui soumettre dans les 14 jours qui suivent la réception de la présente décision une proposition adaptée tenant compte des remarques et suggestions de la CREG aux §§ 203, 204, 208, 209, 210, 216, 220, 222 en 226 à 246 de la présente décision.

Concernant le programme de transport de gaz naturel, la CREG invite la S.A. Fluxys à lui soumettre dans les 14 jours qui suivent la réception de la présente décision une proposition adaptée tenant compte des remarques et suggestions de la CREG aux §§ 267, 269, 270, 273, 274 en 276 de la présente décision.

278. Les présentes conditions principales approuvées par la CREG pour le transport, notamment le contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel entreront en vigueur, conformément à l'article 107 du code de bonne conduite, à partir de la date à laquelle la

CREG approuvera les conditions principales approuvées pour le transport dans leur ensemble. Elles sont opposables aux utilisateurs du réseau de transport dès la date de leur communication sur le site Internet de la S.A. Fluxys. La S.A. Fluxys communiquera la date de la publication à la CREG.

279. Le contrat standard de transport de gaz naturel, le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel constituent la base du nouveau modèle de transport Entry/Exit, composé notamment : d'un accès simple au réseau de transport de gaz naturel pour tous les acteurs du marché, de la création d'une place de négoce où, outre le commerce bilatéral (*OTC*), une bourse anonyme (*exchange*) propose des services aux acteurs du marché et un système d'équilibrage orienté sur le marché par lequel le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel achètera ou vendra du gaz naturel sur la bourse anonyme afin de maintenir l'équilibre du réseau.

280. La CREG demande à la S.A. Fluxys d'accorder une attention particulière aux trois points suivants durant la période précédant la date de lancement du nouveau modèle de transport :

- les informations relatives à et la formation des utilisateurs du réseau avec une attention particulière accordée à l'utilisation de la plate-forme de données électronique, le système de réservation automatique et la plate-forme pour le marché secondaire ;
- le passage de l'ancien au nouveau modèle et les adaptations des formulaires d'allocation y afférentes pour les services de transport ;
- le développement de produits pour le commerce du gaz naturel sur la plate-forme commerciale anonyme (*exchange*) et de produits pour l'équilibre du réseau tant pour l'utilisateur du réseau que pour le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel.

281. Compte tenu des responsabilités de la S.A. Fluxys et des affréteurs en matière de qualité du gaz et étant donné que le code de bonne conduite est entré en vigueur depuis longtemps, la CREG demande à la S.A. Fluxys, en application de l'article 166 du code de bonne conduite, d'entamer des négociations avec les autres gestionnaires de réseau et les gestionnaires de réseau limitrophes, au plus tard le 1^{er} mai 2012, afin de parvenir à la conclusion de contrats d'interconnexion. La CREG demande à la S.A. Fluxys de l'informer à intervalle régulier du déroulement de ces discussions.

282. A titre complémentaire, la S.A. Fluxys est tenue, en application de la Partie I, Chapitre 3, section 4.3 Gestion des incidents et situations d'urgence, du code de bonne conduite, de soumettre un projet de scénario opérationnel pour le délestage (et la redémarrage) au plus tard le 3 juin 2012. Un scénario définitif doit être soumis à la CREG au plus tard le 3 décembre 2012. Ce calendrier correspond à la rédaction de plans d'action et de plans d'urgence préventifs visés à l'article 4 du Règlement (UE) n° 994/2010.

283. Enfin, la CREG demande au gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel, compte tenu des évolutions sur le plan de la réglementation européenne (directives-cadres et codes de réseau²³ et nouvelles dispositions relatives à la gestion des congestions²⁴) et de la réalisation de nouveaux projets d'investissement²⁵ et des nouveaux services de transport y afférents, d'informer et consulter à temps les acteurs du marché et de soumettre à l'approbation de la CREG les propositions de modifications apportées au contrat standard de transport de gaz naturel, au règlement d'accès pour le transport de gaz naturel et au programme de transport de gaz naturel après concertation avec les acteurs du marché.

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



Dominique WOITRIN
Directeur



François POSSEMIERS
Président du Comité de direction

²³ Voir site Internet de l'ACER : Framework Guidelines on Gas Balancing in Transmission Systems: http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework%20Guidelines%20on%20Gas%20Balancing%20in%20Tr/FG%20Gas%20Balancing_final_public.pdf

Voir site Internet de l'ACER : Framework Guidelines on Capacity Mechanisms for Transmission: [http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework_Guidelines_on_Capacity_Allocation_Mechanisms_for_t/FG-2011-G-001%20\(final\).pdf](http://www.acer.europa.eu/portal/page/portal/ACER_HOME/Public_Docs/Acts%20of%20the%20Agency/Framework%20Guideline/Framework_Guidelines_on_Capacity_Allocation_Mechanisms_for_t/FG-2011-G-001%20(final).pdf)

Voir site Internet d'ENTSO-G : Network Code on Capacity Allocation Mechanisms <http://www.entsog.eu/publications/camnetworkcode.html>

Voir site Internet d'ENTSO-G : Balancing Networkcode <http://www.entsog.eu/publications/balancing.html>

²⁴ Voir site Internet de la DG ENER : http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/codes/gas_en.htm

²⁵ Voir site Internet de Fluxys : consultation du marché capacité de transport N-S et nouveau point d'entrée Alveringem connexion Zeebrugge : http://www.fluxys.com/nl-BE/services/transmission_1/openseasons/openseasonfrancebelgium1.aspx