

# Décision

(B)2325  
10 mars 2022

Décision sur la proposition d'Interconnector Limited de modifier l'accord d'accès avec INT, le règlement d'accès d'INT et le programme d'accès.

prise conformément à l'article 15/5undecies, § 3 et 15/14, §2, deuxième alinéa, 6°bis, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations

Non-confidentiel

# TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION .....	3
LEXIQUE .....	4
2. CADRE LÉGAL .....	6
2.1. Brexit .....	6
2.2. Directive sur le gaz .....	9
2.3. Règlement sur le gaz .....	10
2.4. Codes de réseaux.....	11
2.5. Droit belge .....	12
2.6. Critères d'évaluation .....	13
2.7. Consultation des entreprises de gaz naturel concernées .....	15
2.8. Entrée en vigueur du Contrat de transport.....	15
3. ANTÉCÉDENTS .....	16
3.1. Généralités .....	16
3.2. Consultation du marché .....	18
4. ÉVALUATION.....	20
4.1. Généralités .....	20
4.2. Examen du contrat d'accès - IAA.....	21
4.2.1. Le corpus .....	21
4.2.2. Annexe A : Conditions générales.....	21
4.2.3. Annexe B : Définitions et interprétation .....	25
4.3. Examen du Règlement d'accès – IAC.....	26
4.3.1. - Partie A : Introduction .....	26
4.3.2. - Partie B : Services de transport .....	26
4.3.3. - Partie C : Nominations et procédures de matching .....	29
4.3.4. - Partie D : Allocation du gaz .....	29
4.3.5. - Partie E : Équilibrage et notification d'échanges.....	30
4.3.6. - Partie F : Rémunération .....	30
4.3.7. - Partie G : Mesure.....	31
4.3.8. - Partie H : Exigences de qualité et conditions opérationnelles .....	31
4.3.9. - Partie I : Interruption, restrictions, conditionnalités et maintenance .....	32
4.3.10. - Partie J : Système d'information d'INT .....	33
4.4. Examen du résumé du contrat d'accès d'Interconnector, intitulé services de transport de gaz naturel fournis par Interconnector entre le Royaume-Uni et la Belgique .....	34
5. DÉCISION .....	35
ANNEXE 1.....	36
ANNEXE 2.....	37

# 1. INTRODUCTION

Conformément aux articles 15/5undecies, § 3, 15/7 et 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°bis, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, la COMMISSION DE RÉGULATION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ examine la proposition de modification de l'accord d'accès conclu avec INT, du règlement d'accès d'INT et du programme d'accès soumise par Interconnector Limited.

Interconnector Limited a soumis la demande à la CREG via une lettre du 21 décembre 2021, à laquelle les documents suivants sont annexés :

- Le rapport sur la dernière mise à jour des conditions d'accès d'INT ;
- Le Contrat d'accès conclu avec INT ;
- Le Règlement d'accès d'INT ;
- Le Programme d'accès, qui est un résumé du contrat d'accès.

Le 4 mars 2022, Interconnector Limited a adressé une lettre à la CREG contenant un Règlement d'accès d'INT modifié. Ce document modifié remplace le Règlement d'accès d'INT transmis le 21 décembre 2021 et annexé à la présente décision.

Outre le lexique, la décision se compose de quatre parties, à savoir l'introduction légale, le cadre légal, les antécédents, l'évaluation des documents communiqués et la conclusion.

Cette décision a été prise par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 10 mars 2022.

///

## LEXIQUE

« **CREG** » : la Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz, à savoir l'organisme fédéral autonome créé par l'article 23 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

« **Ofgem** » : l'autorité de régulation nationale du Royaume-Uni (Office of Gas and Electricity Markets).

« **INT** » : la société de droit anglais Interconnector Limited certifiée par la CREG le 11 juillet 2013 ;

« **Loi sur le gaz** » : la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, telle que récemment modifiée par la loi du 25 décembre 2016 ;

« **Code de bonne conduite** » : 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

« **Directive 2009/73** » : 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 et modifiée par la Directive (UE) 2019/692 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 modifiant la directive 2009/73/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel.

« **Règlement 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.

« **CMP** » : Décision (UE) 2015/715 de la Commission du 30 avril 2015 modifiant l'annexe I du Règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel.

« **NC BAL** » : Règlement (UE) 312/2014 de la Commission du 26 mars 2014 relatif à l'établissement d'un code de réseau sur l'équilibrage des réseaux de transport de gaz.

« **NC INT** » : Règlement (UE) 2015/703 de la Commission du 30 avril 2015 établissant un code de réseau sur les règles en matière d'interopérabilité et d'échange de données.

« **NC CAM** » : Règlement (UE) n° 2017/459 de la Commission du 16 mars 2017 établissant un code de réseau sur les mécanismes d'attribution des capacités dans les systèmes de transport de gaz et abrogeant le règlement (UE) n° 984/2013.

« **NC TAR** » : Règlement (UE) 2017/460 de la Commission du 16 mars 2017 établissant un code de réseau sur l'harmonisation des structures tarifaires pour le transport du gaz.

« **Contrat d'accès** » : le contrat d'accès conclu avec INT, le règlement d'accès d'INT et le programme d'accès.

« **IAA** » : Le Contrat d'accès conclu avec INT.

« **IAC** » : Le Règlement d'accès d'INT.

« **Programme d'accès** » : un résumé du Contrat d'accès.

« **SUA** » : Le contrat d'utilisateur du système.

« **GRT** » : Le Gestionnaire de réseau de transport.

« **ISIS** » : Interconnector Shippers Information System.

« **STA** » : Le Contrat standard de transport.

## 2. CADRE LÉGAL

### 2.1. BREXIT

1. À la suite du Brexit, un accord de commerce et de coopération a été conclu entre l'Union européenne et le Royaume-Uni<sup>1</sup>, contenant des dispositions préférentielles dans des domaines tels que le commerce des biens et services, le commerce numérique, la propriété intellectuelle, les marchés publics, l'aviation et le transport routier, l'énergie, la pêche, la coordination de la sécurité sociale, l'application de la loi et la coopération judiciaire en matière pénale, la coopération thématique et la participation aux programmes de l'UE. Il repose sur des dispositions qui garantissent des conditions de concurrence équitables et le respect des droits fondamentaux. L'accord de commerce et de coopération a été signé le 30 décembre 2020, a été appliqué provisoirement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2021.

2. Les définitions suivantes sont fournies au TITRE VIII - ÉNERGIE de l'accord de commerce et de coopération susmentionné :

- « interconnexion de gaz » : une conduite de transport transfrontalière qui traverse ou franchit la frontière entre les Parties ;
- « point d'interconnexion » : pour ce qui concerne le gaz, un point physique ou virtuel reliant des systèmes entrée-sortie de l'Union et du Royaume-Uni ou reliant un système entrée-sortie à un interconnecteur, dans la mesure où ces points font l'objet de procédures de réservation par les utilisateurs du réseau ;
- « produit de capacité standard » : pour ce qui concerne le gaz, une certaine quantité de capacité de transport pendant une période donnée, à un point d'interconnexion spécifique ;

3. Sont également importants pour la présente décision :

- Art. 300.1 : Aux fins du présent titre, il convient d'entendre par les références à « non-discriminatoire » et à la « non-discrimination » : le traitement de la nation la plus favorisée, tel que défini aux articles 130 et 138 et le traitement national, tel que défini aux articles 129 et 137, ainsi que le traitement à des conditions non moins favorables que celles accordées à d'autres entités similaires dans des circonstances semblables.
- Art. 306 - Accès des tiers aux réseaux de transport et de distribution :
  - 1) Chaque partie veille à la mise en œuvre d'un système d'accès des tiers à ses réseaux de transport et de distribution, fondé sur des tarifs publiés et appliqués de manière objective et non discriminatoire.
  - 2) Sans préjudice de l'article 302, chaque partie veille à ce que les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution sur son territoire accordent l'accès à leurs réseaux de transport ou de distribution aux entités du marché de cette partie dans un délai raisonnable à compter de la date de la demande. ... Le gestionnaire du réseau de transport

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/relations-non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement\\_fr](https://ec.europa.eu/info/strategy/relations-non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_fr)

ou de distribution peut refuser l'accès lorsqu'il ne dispose pas des capacités nécessaires. Un tel refus est dûment motivé.

- 3) Sans préjudice d'objectifs légitimes de politique publique, chaque partie veille à ce que les tarifs pratiqués par les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution, sur le marché de cette partie et à l'égard des entités pour l'accès, la connexion ou l'utilisation des réseaux et, le cas échéant, les tarifs pour les renforcements connexes des réseaux, reflètent les coûts et soient transparents. Chaque partie veille à la publication des modalités, conditions, tarifs et de toute autre information nécessaire à l'exercice effectif du droit d'accès et d'utilisation des réseaux de transport et de distribution.
  - 4) Chaque partie veille à ce que les tarifs et redevances visés aux paragraphes 1 et 3 soient appliqués de manière non discriminatoire aux entités présentes sur son marché.
- Art. 307 - Gestion du réseau et dissociation des gestionnaires de réseau de transport :
- 1) Chaque partie veille à ce que les gestionnaires de réseau de transport s'acquittent de leurs tâches de manière transparente et non discriminatoire.
  - 2) Chaque Partie applique, à l'égard des gestionnaires de réseau de transport, des dispositions efficaces afin d'éliminer les conflits d'intérêts résultant du fait qu'une même personne contrôle un gestionnaire de réseau de transport et un producteur ou un fournisseur.
- Art. 308 - Objectifs de la politique publique en matière d'accès des tiers et de dissociation de la propriété :
- 1) Si cela s'avère nécessaire afin d'atteindre un objectif légitime de politique publique, une Partie peut décider, sur la base de critères objectifs, de ne pas appliquer les dispositions des articles 306 et 307 :
    - a) aux marchés ou systèmes émergents ou isolés ;
    - b) aux infrastructures répondant aux conditions fixées à l'annexe 28.
  - 2) Si cela s'avère nécessaire afin d'atteindre un objectif légitime de politique publique, une Partie peut décider, sur la base de critères objectifs, de ne pas appliquer les dispositions des articles 303 et 304 :
    - a) aux marchés ou systèmes électriques de petite taille ou isolés ;
    - b) aux marchés ou systèmes de gaz de petite taille, émergents ou isolés.
- Art. 309 - Dérogations existantes pour les interconnexions : Chaque partie veille à ce que les dérogations accordées dans leurs juridictions respectives pour les interconnexions entre l'Union et le Royaume-Uni au titre de l'article 36 de la directive 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil, dont les dispositions continuent de s'appliquer après la période transitoire, continuent de s'appliquer conformément au droit de leurs juridictions respectives et aux conditions applicables.
- Art. 310 - Autorité de régulation indépendante :
- 1) Chaque partie désigne et maintient une ou plusieurs autorités de régulation de l'électricité et du gaz fonctionnellement indépendantes, dotées des compétences et des fonctions suivantes :

- a) fixer ou approuver les tarifs, redevances et conditions d'accès aux réseaux visés à l'article 306, ou les méthodologies qui les sous-tendent ;
    - b) veiller au respect des dispositions visées aux articles 307 et 308 ;
    - c) rendre des décisions contraignantes, au moins pour ce qui concerne les points a) et b) ;
    - d) imposer de moyens de droit efficaces.
  - 2) Dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches et l'exercice de leurs compétences, les autorités de régulation indépendantes agissent de manière indépendante et transparente.
- Art. 313 - Utilisation efficace des interconnexions de gaz :
- 1) Afin d'assurer une utilisation efficace des interconnexions de gaz et de limiter les obstacles aux échanges entre l'Union et le Royaume-Uni, chaque partie veille à ce que :
    - a) le niveau maximal de capacité des interconnexions de gaz soit mis à disposition, en tenant dûment compte du principe de non-discrimination et en prenant en considération :
      - i) la nécessité d'assurer la sécurité de fonctionnement du système ; et
      - ii) l'utilisation la plus efficace des systèmes ;
    - b) les mécanismes d'attribution des capacités et les procédures de gestion de la congestion pour les interconnexions de gaz soient fondés sur le marché, transparents et non discriminatoires, et que l'attribution des capacités aux points d'interconnexion se fasse, en général, par le biais de ventes aux enchères.
  - 2) Chaque Partie prend les mesures nécessaires pour que :
    - a) les gestionnaires de réseau de transport s'efforcent d'offrir conjointement des produits de capacité normalisés se composant de capacités d'entrée et de sortie correspondantes des deux côtés d'un point d'interconnexion ;
    - b) les gestionnaires de réseau de transport coordonnent les procédures d'utilisation des interconnexions de gaz entre les gestionnaires de réseau de transport concernés de l'Union et du Royaume-Uni.
  - 3) La coordination visée au paragraphe 2, point b), n'inclut ni n'implique la participation des gestionnaires de réseau de transport britanniques aux procédures de l'Union en matière d'utilisation des interconnexions de gaz.

## 2.2. DIRECTIVE SUR LE GAZ

4. La directive 2009/73 sur le gaz a été modifiée par la directive (UE) 2019/692 du 17 avril 2019. Cette modification a pour objet d'éliminer les obstacles à la réalisation du marché intérieur du gaz naturel résultant de la non-application des règles du marché de l'Union aux gazoducs de transport de gaz en provenance et à destination de pays tiers. Les modifications introduites par la présente directive visent à garantir que les règles applicables aux gazoducs de transport de gaz entre deux ou plusieurs États membres s'appliquent également, au sein de l'Union, aux gazoducs de transport de gaz à destination et en provenance de pays tiers.

5. En vertu de cette modification, la définition « d'interconnexion » a été remplacée par la suivante : « interconnexion » : une ligne de transport qui traverse ou franchit la frontière entre deux États membres, à la seule fin de relier les réseaux de transport de ces États membres ou une conduite de transport entre un État membre et un pays tiers jusqu'au territoire des États membres ou jusqu'à la mer territoriale dudit État membre ; ».

6. L'article 10, alinéa 1<sup>er</sup> de la directive 2009/73 stipule que :

*« Avant qu'une entreprise soit agréée et désignée comme gestionnaire de réseau de transport, elle est certifiée conformément aux procédures visées aux paragraphes 4, 5 et 6 du présent article et à l'article 3 du règlement (CE) n° 715/2009. »*

7. Dans sa décision du 13 juillet 2013<sup>2</sup>, la CREG a certifié INT, conformément à l'article 10.1 de la directive 2009/73/CE sur le gaz et conformément à l'article 15/14, § 2, 26° de la loi sur le gaz, pour autant qu'INT remplit les conditions avant le 3 mars 2015 au plus tard.

Dans sa décision du 9 octobre 2015<sup>3</sup>, la CREG a pris, conformément aux articles 8, § 4ter et 15/14, § 2, 26° de la loi sur le gaz, à la suite de la réouverture d'une procédure de certification vis-à-vis d'INT, une décision positive concernant la procédure de certification.

8. L'article 41.6 de la Directive 2009/73 stipule 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 les conditions :*

*(c) l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'attribution des capacités et de gestion de la congestion.*

9. L'article 41.9 de la directive 2009/73 dispose que :

*« Les autorités de régulation surveillent la gestion de la congestion des réseaux nationaux de transport de gaz, 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. »*

---

<sup>2</sup> Décision finale (B)130711-CDC-1236 relative à « la demande de certification d'Interconnector (UK) Limited »

<sup>3</sup> Décision finale (B)151009-CDC-1429 relative à « l'ouverture d'une procédure de certification à l'égard d'Interconnector (UK) Limited »

## 2.3. RÈGLEMENT SUR LE GAZ

10. L'article 30, du Règlement 2009/715 sur le gaz dispose que ce règlement ne s'applique pas :  
b) aux nouvelles infrastructures majeures, c'est-à-dire, aux interconnexions, ... qui peuvent déroger aux dispositions des articles 9, 14, 32, 33, 34 ou de l'article 41, paragraphes 6, 8 et 10, de ladite directive, et ce aussi longtemps qu'elles peuvent déroger aux dispositions visées au présent point, à l'exception de l'article 19, paragraphe 4, du présent règlement.

11. INT ne bénéficie pas d'une dérogation au titre de l'article 36 de la directive 2009/73.

12. De plus, le règlement 715/2009 vise à établir des règles non discriminatoires plus détaillées concernant les conditions d'accès pour les systèmes de transport de gaz naturel en vue de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur du gaz et à prévoir des mécanismes d'harmonisation des règles d'accès au réseau pour les échanges transfrontaliers de gaz. Cela inclut entre autres la fixation de principes harmonisés en matière d'établissement de services d'accès aux tiers, la fixation de principes harmonisés pour l'allocation des capacités et la gestion des congestions, la détermination d'exigences de transparence et de règles d'équilibrage, et la facilitation des échanges de capacités<sup>4</sup>. Conformément à l'article 12, alinéa 2 du règlement 715/2009, les GRT favorisent la mise en place de modalités pratiques permettant d'assurer une gestion optimale du réseau et encouragent l'établissement de bourses de l'énergie, l'attribution coordonnée de capacités transfrontalières par des solutions non discriminatoires basées sur le marché, en tenant dûment compte de l'intérêt spécifique des ventes aux enchères implicites pour les attributions à court terme, et l'intégration de mécanismes d'équilibrage.

13. Plus particulièrement, l'article 14 du règlement 715/2009 prévoit en matière de services d'accès aux tiers que les GRT :

*« (a) veillent à offrir des services à l'ensemble des utilisateurs du réseau de façon non discriminatoire ;*

*b) offrent aux tiers des services d'accès aussi bien fermes qu'interruptibles. Le prix de la capacité interruptible reflète la probabilité d'interruption ;*

*(c) offrent aux utilisateurs du réseau des services tant à long terme qu'à court terme ;*

*Concernant le point c) 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. »*

14. Sur le plan des garanties de solvabilité, l'article 14.3 du règlement 715/2009 prévoit que :

*« 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 doivent pas constituer des obstacles indus à l'accès au marché et doivent être non discriminatoires, transparentes et proportionnées. »*

15. De plus, les articles 16, 18 et 20 du Règlement 2009/715 exposent des principes généraux en matière, respectivement, de mécanismes d'attribution de capacité et de procédures de gestion de la

---

<sup>4</sup> Voir le champ d'application établi à l'art. 1<sup>er</sup> du Règlement 715/2009

congestion au niveau des GRT, d'exigences de transparence dans le chef des GRT et de consignation de données par les gestionnaires des systèmes.

16. Ces principes, résultant du Règlement susmentionné et étant directement appliqués dans les États membres de l'Union européenne, priment sur les dispositions de la législation nationale pour autant que ces dernières seraient contradictoires.

17. Les autorités de régulation des États membres de l'Union européenne veillent également à ce que les lignes directrices énoncées à l'annexe 1 du Règlement 715/2009 soient prises en considération. Ces lignes directrices relatives aux CMP ont été modifiées par l'arrêté du 30 avril 2015 et sont entrées en vigueur le 20 mai 2015.

## 2.4. CODES DE RÉSEAUX

18. Enfin, le troisième paquet énergétique prévoit, afin d'améliorer la coopération et la coordination entre les GRT, l'obligation d'introduire des codes de réseau pour l'octroi d'un accès effectif et transparent aux réseaux de transport transfrontaliers.

19. Dans ce cadre, les codes de réseau suivants sont déjà entrés en vigueur :

- a) NC BAL, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2015. Le considérant 8 dispose : « *Le présent règlement est appliqué en tenant compte du caractère spécifique des interconnexions.* »
- b) Les règles CMP sont entrées en vigueur le 20 mai 2015.
- c) Le NC INT est entré en vigueur le 21 mai 2015.
- d) NC CAM est entré en vigueur le 6 avril 2017.

20. L'article 2.1. du NC CAM dispose que ce règlement s'applique aux points d'interconnexion et qu'il peut également s'appliquer aux points d'entrée et de sortie vers les pays tiers, sous réserve de la décision de l'autorité de régulation nationale compétente.

21. La CREG décide que le NC CAM est applicable au point d'entrée et de sortie du Royaume-Uni.

22. Conformément à l'article 2.5, NC CAM, les autorités de régulation nationales peuvent décider de ne pas appliquer les articles 8 à 37 lorsque des méthodes implicites d'attribution des capacités sont utilisées.

23. Conformément à l'article 3.6, NC CAM, la méthode d'attribution implicite des capacités implique une méthode d'attribution en vertu de laquelle la capacité de transport est simultanément attribuée, éventuellement par enchères, avec une quantité correspondante de gaz.

24. Dans la présente proposition, INT demande notamment de ne pas devoir appliquer les articles :

- 11.8 : Au moins un mois avant le début des enchères, les gestionnaires de réseau de transport notifient aux utilisateurs du réseau les volumes de capacités fermes qui seront proposées pour chaque année au cours des prochaines enchères annuelles de capacités annuelles.
- 12.6 : Deux semaines avant le début des enchères, les gestionnaires de réseau de transport notifient aux utilisateurs du réseau les volumes de capacités qui seront proposés pour chaque trimestre au cours des prochaines enchères annuelles de capacités trimestrielles.

- 13.6 : Une semaine avant le début des enchères, les gestionnaires de réseau de transport notifient aux utilisateurs du réseau les volumes de capacités techniques qui seront proposés au cours des enchères suivantes pour les capacités mensuelles du mois suivant.

## 2.5. DROIT BELGE

25. La définition 60° de l'article 1<sup>er</sup> de la loi sur le gaz a été modifiée comme suit par la loi du 18 mai 2021<sup>5</sup> : « interconnexion » : une ligne de transport qui traverse ou franchit la frontière entre deux États membres, à la seule fin de relier les réseaux de transport de ces États membres ou une conduite de transport entre un État membre et un pays tiers jusqu'au territoire des États membres ou jusqu'à la mer territoriale dudit État membre ;

26. En vertu de la loi du 25 décembre 2016 portant des dispositions diverses en matière d'énergie<sup>6</sup>, il a été inséré, à l'article 1<sup>er</sup> de la loi sur le gaz, un 60°*bis* libellé comme suit :

*« gestionnaire d'une interconnexion » : une personne physique ou morale qui gère une interconnexion et est désignée conformément à l'article 8/1bis ».*

27. L'article 15/5*undecies* de la même loi est complété par un paragraphe 3 libellé comme suit :

*« § 3. Le gestionnaire d'une interconnexion est tenu de respecter les obligations suivantes :*

*1° il développe, exploite et entretient l'interconnexion et en contrôle la sécurité, la fiabilité et l'efficacité, et ce, dans des conditions économiquement acceptables, dans le respect de l'environnement et de l'efficacité énergétique ;*

*2° les codes de réseau et les directives européennes adoptées sur la base du règlement (CE) n° 715/2009 sont applicables au gestionnaire d'une interconnexion, étant tenu compte de la nature particulière d'une interconnexion ;*

*3° tous les utilisateurs du réseau ont accès à l'interconnexion et aux services de transport à court et à long terme, et ce, d'une manière non-discriminatoire et transparente, en utilisant un contrat de transport ;*

*4° les conditions d'accès à l'interconnexion et aux services de transport, y compris les procédures d'allocation de capacité et de gestion de la congestion, doivent favoriser l'efficacité des échanges de gaz transfrontaliers et la concurrence. Elles visent à converger avec les conditions d'accès aux services de transport, y compris les procédures d'allocation de capacité et de gestion de la congestion, des réseaux de transport interconnectés.*

*Avant son entrée en vigueur, le gestionnaire d'une interconnexion élabore un contrat de transport qui définit de manière détaillée les obligations mentionnées ci-dessus. Le contrat de transport est composé d'un contrat d'accès, d'un règlement d'accès et d'un programme d'accès. Après consultation du marché, le contrat de transport est soumis à l'approbation de la commission par le gestionnaire d'une interconnexion.*

*La commission est compétente pour, le cas échéant, exiger de la part d'un gestionnaire d'une interconnexion de modifier les conditions du contrat de transport afin de veiller à ce que celles-ci soient proportionnées et appliquées d'une manière non-discriminatoire.*

---

<sup>5</sup> Publiée au M.B. le 27 mai 2021

<sup>6</sup> Publié au M.B. le 29 décembre 2016

*Toute modification du contrat de transport, à l'initiative du gestionnaire d'une interconnexion ou à la demande de la commission, ne peut entrer en vigueur qu'après une consultation du marché et sous réserve d'une approbation par la commission. »*

28. En vertu des articles 15/5undecies, § 3 et 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°bis de la loi sur le gaz, la CREG est habilitée à approuver le Contrat de transport.

29. La CREG dispose par conséquent de la compétence pour approuver les conditions d'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'attribution de capacité et de gestion de la congestion.

30. Conformément à l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 29°, de la loi sur le gaz, la CREG est compétente pour approuver, sur proposition du gestionnaire d'une interconnexion, les méthodes utilisées pour permettre l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'attribution des capacités et de gestion de la congestion. Ces méthodes sont transparentes et non discriminatoires. La commission publie les méthodes approuvées sur son site Internet.

## **2.6. CRITÈRES D'ÉVALUATION**

31. En cas de compétence d'approbation, l'autorité compétente vérifie si l'acte à approuver est régulier et conforme à l'intérêt général<sup>7</sup>.

32. Un acte n'est pas contraire à une quelconque règle de droit s'il est conforme à la législation européenne et nationale. Dès lors, la CREG est, en vertu de sa compétence d'approbation, chargée de veiller à ce que le Contrat de transport, se composant d'un IAA, d'un IAC et d'un Programme de transport, soit conforme à la législation, en premier lieu avec la législation spécifique au secteur (qui prime), et de veiller à ce que le droit d'accès au réseau de transport et les règles juridiques régissant ce droit d'accès soient complétées d'une manière garantissant que chaque fournisseur IAA puisse effectivement exercer son droit d'accès au réseau de transport.

33. Dans ce cadre, la CREG vérifiera plus particulièrement si l'IAA, l'IAC et le Programme d'accès n'entravent pas l'accès à l'interconnexion (et respectent ainsi l'accord de commerce et de coopération visé aux paragraphes 1 et suivants, le droit de l'Union et l'article 15/7 de la loi sur le gaz) et ne compromettent pas la sécurité, la fiabilité et l'efficacité de l'interconnexion et des réseaux de transport adjacents (et respectent ainsi, par analogie, les obligations imposées au gestionnaire dans le contrat de commerce et de coopération visé aux paragraphes 1 et suivants, le droit de l'Union et l'article 15/1, § 1<sup>er</sup>, 1° et 2° de la loi sur le gaz, en vertu desquels les gestionnaires respectifs doivent exploiter, entretenir et développer les installations de transport de façon économiquement acceptable, sûre, fiable et efficace).

34. Le libre accès au réseau de transport est essentiel pour la libéralisation du marché du gaz naturel et relève dès lors de l'ordre public. Le droit d'accès aux réseaux de transport constitue en effet l'un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz naturel<sup>8</sup>. Il est essentiel que les

---

<sup>7</sup> Voir entre autres VAN MENSEL, A., CLOECKAERT, I., ONDERDONCK, W. et WYCKAERT, S., De administratieve rechtshandeling – Een Proeve, Mys & Breesch, Gand, 1997, p. 101 ; DEMBOUR, J., Les actes de la tutelle administrative en droit belge, Maison Ferdinand Larquier, Bruxelles, 1955, p. 98, n° 58.

<sup>8</sup> Voir également le considérant 7 de la directive 2009/73, qui prévoit expressément que, 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 le considérant 4 de la directive 2009/73, qui prévoit qu'il n'est toujours pas question d'un accès non discriminatoire au réseau. Enfin, il peut également être fait référence au considérant 11 du règlement 715/2009.

clients finaux et leurs fournisseurs aient un accès garanti aux réseaux de transport et qu'ils puissent bénéficier de ce droit de manière non discriminatoire, afin de créer de la concurrence sur le marché du gaz naturel et de permettre aux clients finaux de choisir effectivement leur fournisseur de gaz naturel. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz naturel importées et utilisées ou réexportées passe par les réseaux de transport. Un fournisseur ne peut effectivement fournir le gaz naturel qu'il vend à son client que s'il dispose, à l'instar de son client, d'un accès aux réseaux de transport. Il convient d'ajouter que la gestion de l'interconnexion Zeebruges-Bacton est assurée par INT, certifiée conformément aux articles 9 et 10 de la directive 2009/73. Le droit d'accès à l'interconnexion constitue dès lors un principe de base et un droit de principe qui ne peut faire l'objet d'une interprétation restrictive afin d'autoriser l'échange transfrontalier de gaz. Toute exception à ou restriction de ce droit doit être explicitement prévue et faire l'objet d'une interprétation restrictive. Ainsi, l'article 15/7 de la loi sur le gaz prévoit que les gestionnaires peuvent uniquement refuser valablement l'accès au réseau de transport si, notamment, il ne dispose pas de la capacité nécessaire pour assurer le transport. Le refus doit être motivé.

35. La CREG estime dès lors qu'il est inadmissible qu'INT complique, limite ou entrave, d'une quelconque manière, le droit d'accès à l'interconnexion en imposant des conditions inéquitables, déséquilibrées, déraisonnables ou disproportionnées, ce qui serait également contraire à l'intérêt général.

36. Le principe de non-discrimination résulte directement de l'article 16.3 du règlement 715/2009, qui stipule :

*« Les gestionnaires de réseau de transport mettent en œuvre et publient des procédures non discriminatoires et transparentes de gestion de la congestion qui facilitent les échanges transfrontaliers de gaz naturel. Dans ce cadre, les principes de non-discrimination et de libre concurrence sont respectés. »*

Les services fournis par INT doivent respecter les principes de transparence, d'objectivité, de non-discrimination et les besoins d'un marché intérieur fonctionnant correctement, comme le confirme l'accord de commerce et de coopération conclu entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

## 2.7. CONSULTATION DES ENTREPRISES DE GAZ NATUREL CONCERNÉES

37. INT a organisé une consultation du marché sur les modifications du Contrat d'accès, et ce, du 28 octobre au 28 novembre 2021. Au cours de la période de consultation, INT a contacté les acteurs du marché et a proposé des sessions bilatérales à ses 33 affréteurs enregistrés, après quoi elle a organisé des réunions bilatérales avec 16 affréteurs. Les documents de consultation ont également été transmis par voie électronique à tous les affréteurs d'INT. Par ailleurs, INT a présenté les propositions avant le démarrage de la consultation lors de sa réunion des affréteurs du 22 septembre 2021, à laquelle ont participé 19 entreprises.

38. Quatre acteurs du marché ont transmis des commentaires écrits (par lettre ou par courriel) et ont posé des questions relatives au Contrat d'accès qui a fait l'objet de la consultation. La réaction d'un participant au marché doit être considérée comme confidentielle.

39. INT a ajouté un résumé des commentaires, questions et réactions à sa demande d'approbation du Contrat d'accès du 21 décembre 2021 ainsi que des propositions d'amélioration formulées par les acteurs du marché ayant participé à la consultation (Annexe 2, Rapport sur la dernière mise à jour des conditions d'accès d'INT).

40. L'article 42 du Règlement d'ordre intérieur de la CREG<sup>9</sup> dispose :

*« Le comité de direction peut enfin décider de ne pas organiser de consultation ou d'organiser une consultation non publique : 1° sans préjudice de l'article 40, 2°, à chaque fois qu'une consultation a été organisée précédemment, à l'initiative du comité de direction ou d'un tiers, et en fonction de l'effectivité de cette consultation au regard de la décision envisagée sur laquelle statue le comité de direction. En cas de consultation par un tiers, le comité de direction veille à ce que l'ensemble des documents et informations relatifs à la consultation, les réponses, ainsi qu'un rapport répondant aux observations reçues lui soient transmis. »*

41. La CREG estime que, compte tenu de la consultation de marché organisée par INT, il n'est plus nécessaire de soumettre un projet de décision à une consultation supplémentaire avant que la CREG ne puisse prendre une décision finale.

## 2.8. ENTRÉE EN VIGUEUR DU CONTRAT DE TRANSPORT

42. Le Contrat de transport d'INT n'entre en vigueur qu'après que la CREG ou Ofgem ont donné leur approbation à son sujet. Pour la date d'entrée en vigueur, la CREG renvoie au à la partie 5 de la présente décision.

43. Conformément à l'article 18 du règlement 715/2009, INT publie sur son site Internet la date d'entrée en vigueur du Contrat de transport, ainsi que les modifications du Contrat de transport approuvées par la CREG et Ofgem.

---

<sup>9</sup> Publié au Moniteur belge le 12 janvier 2017

## 3. ANTÉCÉDENTS

### 3.1. GÉNÉRALITÉS

44. Dans sa décision (B) 151009-CDC 1465<sup>10</sup> du 9 octobre 2015, la CREG a approuvé le l'IAA, l'IAC et le SUA, qu'INT a soumis à la CREG par porteur le 13 juillet 2015 et les 14 et 21 août 2015, à l'exception du « rating test » visé à l'article 2 ainsi qu'à l'article 2.11 de l'annexe 2 de l'IAA.

L'IAA est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2015, date à laquelle le NC CAM est également entré en vigueur.

45. Conformément à l'article 41.10 de la directive sur le gaz, la CREG a invité INT à lui soumettre, à la suite de la prochaine adaptation, modification et/ou ajout apportés à l'IAA, l'IAC et au SUA, mais au plus tard trois mois avant le 1<sup>er</sup> octobre 2018 et après consultation, une proposition adaptée tenant compte des remarques formulées dans les parties III et IV de sa décision 1465.

46. Le 1<sup>er</sup> février 2017, la décision (B) 170201-CDC-1608<sup>11</sup> de la CREG n'a pas approuvé la proposition de modifications, soumise par INT, de l'IAC et des règles du Service de profilage 2017 et du Service de conversion simplifiée 2017.

47. Par décision (B)1729 du 1<sup>er</sup> mars 2018<sup>12</sup>, la CREG a approuvé la proposition de modifications, soumise par INT, de l'IAA, l'IAC et de la convention d'utilisation du système et du Programme d'accès. INT a été invitée à tenir compte de ce qui suit :

- que l'approbation des articles 7.4 à 7.8 et 8.11 à 8.15 de l'IAA est provisoire pour les raisons exposées aux paragraphes 85, 87, 91, 93 et 186 de la décision 1729 ;

48. Les commentaires de la décision 1729 sont afférents à la qualité du gaz naturel et à la responsabilité. La CREG renvoie à cet égard aux paragraphes 79, 80 et 81 de sa décision (B) 1908 du 28 février 2019<sup>13</sup>.

- de se conformer aux observations formulées aux points 65, 87, 88, 155, 161 et 186 de la décision 1729 ;

49. La CREG constate qu'INT a, dans sa version finale de l'IAA communiquée à la CREG par courriel le 28 mars 2018, donné suite à la remarque formulée au paragraphe 65.

50. Les commentaires formulés aux paragraphes 87 et 88 de la décision 1729 sont afférents à la qualité du gaz naturel et à la responsabilité. La CREG renvoie à cet égard aux paragraphes 79, 80 et 81 de sa décision (B) 1908 du 28 février 2019<sup>14</sup>.

51. En ce qui concerne le commentaire formulé au paragraphe 155 de la décision 1729, INT a répondu par lettre du 27 mars 2018 (voir ANNEXE II de la décision (B) 1908 du 28 février 2019) que, pour ce qui concerne les capacités attribuées par le biais d'enchères, via IAM ou via surbooking, la confirmation transite par système informatique d'INT. Pour ce qui concerne les capacités accordées

---

<sup>10</sup> <http://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1465FR.pdf>

<sup>11</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1608FR.pdf>

<sup>12</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1729FR.pdf>

<sup>13</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1908FR.pdf>

<sup>14</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1908FR.pdf>

via la fenêtre de souscription, le modèle prendra la forme d'une lettre signée jointe à l'annexe B-3 de l'IAC.

- les erreurs matérielles identifiées aux paragraphes 90, 105, 106, 107, 110, 111 et 142 de la décision 1729 et les corriger avant l'entrée en vigueur de la décision 1729.

52. La CREG constate que ces erreurs matérielles ont été corrigées, à l'exception des commentaires des paragraphes 110 et 111, dans la version de l'IAA communiquée par INT par courriel le 28 mars 2018. La CREG observe que l'erreur matérielle identifiée au paragraphe 110 de la décision 1729 dans la version actuelle de l'IAA soumise à la CREG le 7 décembre 2018, reprend une référence correcte à l'article 15.5(b). Il en va de même pour le commentaire formulé au paragraphe 111 de la décision 1729. La version de l'IAA soumise par INT à la CREG le 7 décembre 2018 fait correctement référence à l'article 15.5, (a) (voir ANNEXE II de la décision (B) 1908 du 28 février 2019).

- les questions posées par la CREG aux paragraphes 86, 92, 155, 157 et 161 de la décision 1729 et y répondre par lettre avant que la décision 1729 ne produise ses effets ;

53. Par lettre du 16 mars 2018, INT a expliqué à la CREG ce qu'il convenait d'entendre par l'article 8.1.b de l'IAA, à savoir « toute perte ou tout dommage spécial ou accessoire ». Il en va de même pour les commentaires formulés au paragraphe 92 de la décision 1729 (voir ANNEXE II de la décision (B) 1908 du 28 février 2019).

54. Pour ce qui concerne les commentaires formulés aux paragraphes 155, 157 et 161, la CREG renvoie à la réponse d'INT dans sa lettre du 27 mars 2018 (voir ANNEXE II de la décision (B) 1908 du 28 février 2019).

55. Enfin, conformément à l'article 2.5 du NC CAM, la CREG a, dans sa décision 1729, accédé à la demande d'INT de ne pas appliquer les articles 8 à 10, 19 et 37 du NC CAM à la méthode d'attribution implicite.

56. Dans sa décision (B) 1908 du 28 février 2019<sup>15</sup>, la CREG a approuvé le Contrat d'accès modifié avec INT (IAA), le règlement d'accès modifié avec INT (IAC) et le document intitulé « les services de transport de gaz naturel fournis par INT entre la GB et la Belgique », qui est le Programme d'accès, soumis à la CREG par lettre du 17 décembre 2018. Les principaux ajustements concernent l'augmentation de la quantité maximale de capacité offerte au marché par le biais d'IAM, qui passe de 50 % à 75 % dans les deux sens de flux, et la mise à jour des exigences en matière de soutien au crédit pour les affréteurs qui ne satisfont pas aux exigences de notation.

INT a été invitée à tenir compte de ce qui suit :

- corriger l'erreur matérielle identifiée au paragraphe 81 ;
- l'observation formulée aux paragraphes 120 et 148.

57. La CREG constate que, dans la version numéro sept de l'IAA, de l'IAC et du Programme d'accès, communiquée par INT le 17 juillet 2019, l'erreur matérielle a été corrigée (ajustement IAA) et que les commentaires formulés aux paragraphes 120 (adaptation IAC) et 148 (adaptation Programme d'accès) ont été rencontrés.

58. Dans sa décision (B) 1982 du 12 septembre 2019<sup>16</sup>, la CREG a approuvé le Contrat d'accès modifié d'INT (IAA), le règlement d'accès modifié avec INT (IAC) et le document intitulé « les services de

---

<sup>15</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1908FR.pdf>

<sup>16</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1982FR.pdf>

transport de gaz naturel fournis par INT entre la GB et la Belgique », qui est le Programme d'accès, soumis à la CREG par lettre du 17 juillet 2019. La principale modification de l'IAA porte sur une adaptation, qui permet à tous les produits de capacité d'être éligibles à une réduction de la redevance de capacité due en cas de force majeure. Les principales modifications apportées à l'IAC sont les suivantes : extension de la période d'allocation des capacités pour l'offre de produits de capacité via le mécanisme d'allocation implicite (IAM), possibilité d'utiliser l'IAM non seulement en combinaison avec l'achat de gaz naturel, mais également en combinaison avec la vente de gaz naturel, offre d'un produit de capacité ferme conditionnelle et modifications permettant de passer de l'actuel *Shipper Information System* utilisé par INT au système de gestion GSmart du gaz naturel en combinaison avec une plate-forme de données électroniques EDP.

### 3.2. CONSULTATION DU MARCHÉ

59. INT a organisé une consultation publique du marché sur les modifications proposées du Contrat d'accès, et ce, du 28 octobre au 28 novembre 2021. Au cours de la période de consultation, des réunions bilatérales supplémentaires ont été organisées avec plusieurs utilisateurs du réseau. INT a également organisé une journée de consultation à laquelle tous les acteurs du marché ont été invités et durant laquelle les modifications proposées du Contrat d'accès ont été expliquées et discutées.

60. INT a sondé les acteurs du marché sur la version numéro 8 de l'IAA et de l'IAC, qui est une version annotée avec des propositions de modifications se fondant sur une version numéro 7 de l'IAA et de l'IAC approuvée par la CREG dans sa décision (B) 1982 du 21 septembre 2019<sup>17</sup>.

61. INT propose d'augmenter la capacité offerte via le mécanisme d'allocation implicite (ci-après IAM). L'IAM offre aux utilisateurs du réseau une option plus souple pour réserver des capacités et acquérir des produits sur mesure mieux adaptés à leur demande. Les affréteurs ont réservé plus de 90 % de la capacité demandée via l'IAM au cours de la dernière année gazière. Les 10 % restants ont été réservés via la plate-forme de réservation PRISMA de NC CAM. INT propose d'augmenter la quantité de capacité pouvant être offerte via l'IAM d'un total cumulé maximum de 75 % à 90 % de la capacité fixe ou fixe conditionnelle.

62. L'IAM offre la possibilité de répondre aux opportunités du marché lorsqu'elles se présentent. Toutefois, cet avantage est directement impacté par l'obligation de suspendre toutes les offres de capacité pendant une certaine période pour chaque enchère de capacité via la plate-forme de réservation PRISMA du NC CAM. Pendant ces périodes de suspension (quatre semaines pour une enchère annuelle, deux semaines pour une enchère trimestrielle et une semaine pour une enchère mensuelle), INT ne peut offrir des produits de capacité en dépit de l'intérêt potentiel du marché. Cela a un impact direct sur le marché, car cela entrave le commerce transfrontalier et peut inciter les affréteurs à prendre des positions non optimales plus onéreuses, au détriment de l'efficacité du marché et des intérêts des consommateurs. INT propose donc de réduire à 3 jours la fenêtre de publication des capacités proposées via Prisma.

63. INT propose en outre qu'une formule soit incluse dans l'IAC afin de soutenir l'introduction d'un coût supplémentaire pour les produits de base. Ce supplément ne serait dû que si les affréteurs optent pour un service supplémentaire différencié et neutre en carbone qu'INT proposera à l'avenir. Ce service de transport neutre en carbone permettra aux affréteurs de compenser les émissions de CO2

---

<sup>17</sup> <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Decisions/B1982FR.pdf>

résultant de l'utilisation de gaz et/ou d'électricité pour l'utilisation du pipeline d'INT. Ce service compensatoire sera basé sur le volume de gaz transporté.

64. INT annoncera d'ici la fin du mois de septembre la date et la durée de son arrêt annuel pour maintenance (maintenance à long terme) au cours de la prochaine année gazière. INT constate que cette approche est incompatible avec le processus réel de planification d'une période d'arrêt pour la maintenance. INT propose de modifier le processus afin de mieux refléter les pratiques de marché des gestionnaires de réseau voisins. INT propose de publier un projet de calendrier pour l'année civile au cours de laquelle la maintenance à long terme sera réalisée. Le calendrier indiquera ensuite le mois au cours duquel la maintenance sera réalisée. Les dates et la durée définitives seront communiquées aux acteurs du marché au moins quarante-deux (42) jours avant le début de la maintenance. Ceci est conforme aux exigences de l'annexe 1, paragraphe 1<sup>er</sup> (9), du règlement 715/2009.

65. De plus, INT souhaite modifier les dispositions relatives au soutien au crédit afin qu'elles soient harmonisées avec ce que les gestionnaires de réseau font par défaut. Par ailleurs, INT souligne que l'industrie du gaz et les autorités britanniques discutent actuellement de modifications ayant pour objet d'étendre la spécification relative à la qualité du gaz. Afin d'être dûment préparé et d'éviter tout obstacle potentiel aux échanges transfrontaliers, INT propose d'autoriser une limite inférieure de l'indice de Wobbe de 46,62 MJ/m<sup>3</sup>.

66. Enfin, parallèlement à cette consultation, une autre consultation a également été organisée sur l'introduction d'un service de stockage qui sera proposé par INT via un accord contractuel distinct appelé le Contrat avec Interconnector pour les services de stockage. Afin d'assurer la cohérence et la compatibilité, INT propose d'apporter quelques modifications mineures à l'IAA et à l'IAC.

67. Quatre acteurs du marché ont transmis des commentaires écrits (par lettre ou par courriel) et ont posé des questions relatives au Contrat d'accès qui a fait l'objet de la consultation. La réaction d'un participant au marché doit être considérée comme confidentielle. De plus, INT a reçu des commentaires et des suggestions supplémentaires lors de discussions bilatérales informelles avec divers acteurs du marché.

68. INT a ajouté un résumé des commentaires, des questions et réactions à sa demande d'approbation du Contrat d'accès du 21 décembre 2021 ainsi que des propositions d'amélioration formulées par les acteurs du marché ayant participé à la consultation. La CREG renvoie à cet égard à l'annexe 2 de la présente décision (Rapport sur la dernière mise à jour des Conditions d'accès d'INT).

69. Les commentaires des acteurs du marché sont examinés dans la section 4 de la présente décision.

## 4. ÉVALUATION

### 4.1. GÉNÉRALITÉS

70. La CREG constate qu'elle n'examine et n'approuve donc que la version néerlandaise de la proposition de modification du contrat de transport, version 8. La CREG n'utilisera la version anglaise que dans le cadre de ses études, et ce, à titre informatif. Il incombe à INT de s'assurer que la version anglaise corresponde à la version néerlandaise du contrat de transport.

71. Il est vérifié ci-dessous si les dispositions et conditions nouvelles et/ou modifiées exposées dans le Contrat de transport qu'INT impose à ses co-contractants sont raisonnables, équitables, équilibrées et proportionnelles, et par conséquent conformes à la législation et à l'intérêt général.

72. L'absence de remarques sur les documents soumis par INT ou sur leur admissibilité, ne porte nullement préjudice à un futur usage (motivé) de la compétence d'approbation de la CREG, même si le point est à nouveau proposé ultérieurement de manière identique pour la même activité.

73. Sauf disposition contraire, l'analyse qui suit est menée conformément aux parties, annexes, chapitres et titres successifs des documents transmis par INT.

74. Si certains éléments des documents ont trait à un sujet commun, la CREG se réserve alors le droit de commenter ces éléments conjointement plutôt que point par point. Si nécessaire, la CREG tient compte du caractère particulier des modifications proposées et les commente point par point.

75. À titre préliminaire, la CREG estime nécessaire de rappeler que, conformément à l'article 15/5undecies, § 3 de la loi sur le gaz, le contrat de transport se compose :

- d'un « contrat d'accès »,
- d'un « règlement d'accès » et
- d'un « programme d'accès »

soumis à la CREG pour approbation après consultation d'INT.

INT définit le « contrat d'accès » comme étant le Contrat d'accès avec INT ou IAA et ajoute les notions suivantes inconnues de la loi sur le gaz :

- « Contrat », qui est le nom générique pour le contrat d'accès (qui, en l'occurrence, est le Contrat d'accès avec INT ou l'IAA), le règlement d'accès (qui, en l'occurrence, est le Règlement d'accès d'INT ou l'IAC) et les éventuelles Transactions de capacité ;
- « Contrat d'affréteur », qui est le nom générique pour le contrat d'accès ou qu'INT dénomme le Contrat d'accès avec INT (ou l'IAA), le règlement d'accès (qui, en l'occurrence, est le Règlement d'accès d'INT ou l'IAC) et les éventuelles Transactions de capacité ;

76. La CREG invite INT à utiliser une seule notion dans l'ensemble du contrat de transport (IAA, IAC et Règlement d'accès) plutôt que deux notions dont la signification est identique.

77. Dans l'ensemble de l'IAA ou du Contrat d'accès avec INT, la CREG constate que plusieurs articles doivent être révisés. À titre d'exemple, le lien substantiel entre le « Connaissez votre client » et les conditions de crédit visées à l'article 3 des conditions générales de l'IAA n'est actuellement pas très clair et une meilleure harmonisation devra être recherchée. La version néerlandaise de l'IAA ou du Contrat d'accès avec INT pourrait également être améliorée en termes de grammaire et d'emploi des

langues, ce qui en faciliterait la lecture. Pour ce qui concerne ces observations, autres commentaires et questions, la CREG rédigera une note de travail distincte qui sera communiquée à INT dans un avenir proche, et ce, dans le but de tenir compte des questions et commentaires de la CREG lors d'une modification ultérieure du contrat d'accès.

## **4.2. EXAMEN DU CONTRAT D'ACCÈS - IAA**

78. L'IAA, ou le contrat d'accès avec INT, se compose de trois volets, à savoir : le corpus (7 articles), l'annexe A - Conditions générales (16 articles) et l'annexe B - Définitions et interprétation.

79. Là où, dans l'IAA ou dans le Contrat d'accès avec INT, les termes « Interconnector (UK) Limited » ont été remplacés par « Interconnector Limited » et « IUK » par « Interconnector », la CREG ne formule aucun commentaire et approuve ces modifications.

80. Les références croisées dans le contrat d'accès ne sont pas toujours correctes. À titre d'exemple, il peut être fait référence aux articles 3.11 et 3.12. INT est invité à vérifier toutes les références croisées dans le contrat de transport et à les améliorer si nécessaire. Ces améliorations doivent être apportées avant l'entrée en vigueur des modifications du contrat de transport.

### **4.2.1. Le corpus**

81. Article 4 - Adhésion du Nouvel Affréteur : ce point a été modifié à la suite de l'introduction de la procédure d'identification « Connaissez votre client ». La CREG propose d'ajouter une définition de cette notion et renvoie à cet égard à la liste des définitions figurant à l'annexe 3 du STA de Fluxys Belgium.

82. La CREG ne formule aucune remarque sur les modifications proposées dans le Corpus, version 8, et les approuve donc.

### **4.2.2. Annexe A : Conditions générales**

83. Les articles 5 « Corruption et pratiques de corruption » et 17 « Sanctions et utilisation des produits » sont supprimés. L'article 5 devient « l'article 12 » dans la proposition, plus précisément l'article 12.1 avec les modifications. Par ailleurs, un nouvel article 11 « Communications et échange d'informations » est inséré dans les conditions générales du Contrat d'accès avec INT ou IAA.

#### Article 2 : Facturation et paiement

84. À l'article 2.5, la référence au LIBOR est remplacée par SONIA.

85. À l'article 2.9, le terme « sterling » doit prendre une majuscule. INT est prié de vérifier le contrat de transport dans son intégralité et de communiquer à la CREG les modifications apportées au contrat de transport avant l'entrée en vigueur des modifications.

86. À l'exception de la remarque formulée au paragraphe 77 de la présente décision, la CREG n'a aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées à l'article 2 et les approuve donc.

### Article 3 : Conditions de crédit

87. INT propose de modifier ses dispositions relatives au soutien au crédit afin de les rendre plus conformes à ce que les autres GRT font par défaut. Cet objectif serait atteint grâce à des modifications apportées à :

- l'article 3.1 (c) : le cas échéant, les affréteurs seraient invités à satisfaire aux critères de crédit dans un délai de trente (30) jours à compter de la date d'expiration de leur capacité enregistrée afin de couvrir la totalité de la période de facturation et de paiement ;
- l'article 3.2 (c) : lorsque l'exposition d'un affréteur est utilisée pour calculer le niveau requis de soutien au crédit, elle est alors calculée sur trois (3) mois au lieu de deux (2) mois.

88. Les acteurs du marché ne se sont pas opposés à cette modification et aucun commentaire n'a été formulé en la matière durant les discussions bilatérales avec INT. Deux des quatre acteurs du marché ont expressément déclaré par écrit qu'ils n'avaient aucune objection aux dispositions proposées.

89. La CREG accepte les modifications, étant entendu que les verbes « augmente » et « remplace » sont remplacés par « sera augmenté » et « sera remplacé » à l'article 3.5 (b). De plus, la référence de l'article 3.11 (b) à l'article 7 est incorrecte. L'article 7 traite de la problématique de la qualité.

90. À l'exception de la remarque formulée au paragraphe 77 de la présente décision, la CREG n'a aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées à l'article 3 et les approuve donc.

### Article 5 (ancien article 6) : Force majeure

91. Cet article est modifié par la suppression de la disposition (c) à l'article 5.3. La suppression de l'article 5.3, point (c) induit que les restrictions de la fourniture de gaz à un point d'entrée par un affréteur peuvent uniquement être considérées comme un cas de force majeure si cet événement ou plusieurs événements impliquant une restriction de la fourniture de gaz à un point d'entrée par un affréteur remplissent les conditions de la force majeure.

92. La notion de « système de transport » est remplacée par le terme « système ». La CREG constate toutefois que les termes « système de transport » n'ont pas été remplacés par le terme « système » dans l'ensemble du Contrat d'accès avec INT ou l'IAA. Voir notamment : la définition « Restriction du système de transport » et la définition « Capacité d'entrée ». INT est invité à vérifier que les termes « Système de transport » ont été remplacés par le terme « Système » dans l'ensemble du Contrat de transport avant l'entrée en vigueur des modifications du Contrat de transport.

93. À l'exception de la remarque formulée au paragraphe 77 de la présente décision, la CREG n'a aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées à l'article 5 et les approuve donc.

### Article 6 (ancien article 7) : Suspension et résiliation

94. À l'exception de la remarque formulée au paragraphe 77 de la présente décision, la CREG n'a aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées à l'article 6 et les approuve donc.

### Article 7 (ancien article 8) : Qualité

95. La CREG n'a aucun commentaire à formuler sur l'ajout de « Belgium » à l'entité « Fluxys » et sur la référence, à l'article 7.2, paragraphe 1.6 (d) de la partie H du Règlement d'accès avec INT ou IAC.

96. À l'exception de la remarque formulée au paragraphe 77 de la présente décision, la CREG n'a aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées à l'article 7 et les approuve donc.

### Article 8 (ancien article 9) : Responsabilité et risques

97. L'article 8.10 établit un lien avec le « Contrat de services de stockage ».

98. La CREG pose dès lors les questions suivantes :

- La référence à ce contrat dans le Contrat d'accès avec INT ou IAA pour régler la responsabilité entre INT, l'affréteur et l'utilisateur du stockage pourrait induire la présomption que la CREG aurait approuvé le Contrat de services de stockage, alors que tel n'est pas le cas.
- Au point a), la conjonction « ou » est utilisée entre l'AAI signé par l'affréteur et le Contrat de services de stockage que ce même affréteur signe. La CREG se demande si la conjonction « ou » est correcte ?
- Les termes « tout manquement, acte ou omission » dans le droit de la responsabilité sont source de confusion et de discussion. Le droit de la responsabilité dispose de « faute » et de « faute contractuelle ».
- Les mêmes remarques s'appliquent au point b). La CREG s'interroge également sur le mode de calcul du ratio par affréteur afin que, si plusieurs affréteurs sont impliqués dans le sinistre, le montant maximum de 4 millions de Livres Sterling qu'INT doit payer, ne soit pas dépassé.

99. Pour les raisons susmentionnées, la CREG ne peut approuver les modifications proposées à l'article 8, qui établissent un lien entre le Contrat d'accès avec INT ou l'IAA et le Contrat de services de stockage. INT est invité à modifier l'article 8 dans ce sens et de le soumettre à la CREG avant que les modifications du contrat de transport ne puissent entrer en vigueur.

100. À l'exception de la remarque formulée aux paragraphes 77 et 99 de la présente décision, la CREG n'a aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées à l'article 8 et les approuve donc.

### Article 9 (ancien article 10) : Confidentialité

101. L'article 9 est complété par un nouvel article 9.5 renvoyant au UK Protection Data Act de 2018 et au Règlement général sur la protection des données 2016/679.

102. La CREG n'a aucun commentaire à formuler et approuve les modifications apportées à l'article 9.

#### Article 10 : (partiellement, les anciens articles 11.1 et 11.2) Notifications

103. La CREG n'a aucun commentaire à formuler et approuve les modifications apportées à l'article 10.

#### Article 11 (partiellement, les anciens articles 11.3 et 12) Communications et échange d'informations

104. La CREG n'a aucun commentaire à formuler et approuve les modifications apportées à l'article 11.

#### Article 12 : Conformité

105. L'article 12 reprend les dispositions de l'ancien article 5 « Pot-de-vin et pratiques de corruption » et de l'ancien article 17 « Sanctions et utilisation des produits ».

106. La CREG n'a aucun commentaire à formuler et approuve les modifications apportées à l'article 12.

#### Article 13 : Généralités

107. L'article 13.13 est supprimé et est intégralement déplacé à l'article 12 « Conformité », plus précisément à l'article 12.9.

108. La CREG n'a aucun commentaire à formuler et approuve les modifications apportées à l'article 13.

#### Articles 14 : « Traitement des réclamations et des litiges », 15 « Arbitrage » et 16 « Droit applicable et abandon de l'immunité ».

109. En ce qui concerne l'article 16.1, qui stipule que le Contrat d'accès avec INT ou IAA sera régi et interprété conformément aux lois de l'Angleterre uniquement, la situation a changé depuis que le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne.

110. La CREG examinera cette question et informera INT dans la note visée au paragraphe 77 de la présente décision.

111. La CREG n'a aucun commentaire à formuler et approuve les modifications apportées aux articles 14, 15 et 16.

#### Article 17 : Sanctions et utilisation des produits

112. Cet article a été supprimé et intégré dans le nouvel article 12.

#### **4.2.3. Annexe B : Définitions et interprétation**

113. L'annexe B a été adaptée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de l'ajout de « Belgium » à l'entité « Fluxys ».

114. La CREG constate que les termes : Maintenance annuelle planifiée, Remise pour conversion de capacité, Redevance initiale d'enregistrement, Politique de protection de la vie privée d'IUK, LIBOR (1 mois), LIBOR (3 mois) et Système de transport, sont supprimés. En ce qui concerne la remarque « Système de transport », la CREG renvoie au paragraphe 92 de la présente décision.

115. De plus, la CREG constate que plusieurs nouvelles définitions ont été incluses : Fluxys, Politique de protection de la vie privée de Fluxys, Année gazière A+1, Contrat avec Interconnector pour les services de stockage, Maintenance planifiée à long terme, Rating, Maintenance planifiée à court terme, SONIA, Services de stockage, Utilisateur du stockage, Redevance supplémentaire pour matières premières, Système et UKT, sont ajoutés. En ce qui concerne les nouvelles définitions du Contrat avec Interconnector pour les services de stockage, des Services de stockage et de l'Utilisateur du stockage, la CREG renvoie au paragraphe 99 de la présente décision.

116. En ce qui concerne les définitions, la CREG estime également qu'il est nécessaire de procéder à une révision approfondie de la liste. La CREG développera ce point dans sa note visée au paragraphe 77 de la présente décision. À titre d'exemple, l'utilisation de deux termes ayant la même signification, de termes inutilisés, par exemple Autre affrèteur, etc.

117. Lors de la consultation du marché, les acteurs du marché n'ont pas formulé de commentaires sur ces modifications de la liste des définitions.

118. À l'exception des commentaires formulés aux paragraphes 114 et 115 de la présente décision, la CREG approuve les modifications apportées à la liste des définitions.

119. De plus, la CREG demande qu'une définition de la notion « Connaissez votre client » soit ajoutée à la liste des définitions.

## **4.3. EXAMEN DU RÈGLEMENT D'ACCÈS – IAC**

### **4.3.1. - Partie A : Introduction**

120. L'IAC fixe les règles s'appliquant aux affréteurs souhaitant acheter et utiliser des services de transport.

121. La partie A a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de la modification de la définition des termes Système de transport en Système.

122. L'introduction de l'IAC fournit un bref aperçu des parties B à J suivantes.

123. Ces modifications n'appellent aucun autre commentaire et la CREG approuve donc les modifications de la partie A Introduction.

### **4.3.2. - Partie B : Services de transport**

124. La partie B de l'IAC contient les dispositions s'appliquant aux services de transport fournis par INT. L'IAC décrit successivement les services de transport, les caractéristiques de la capacité, la méthode d'obtention et de libération de la capacité, le mode d'introduction de la demande de services de transport, l'allocation et l'enregistrement de la capacité, la distance de la capacité, le transfert de la capacité, l'attribution de la capacité et la conversion de la capacité.

125. La partie B a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de la modification de la définition des termes Système de transport en Système.

126. La version néerlandaise du Point 2.2 diffère de la version anglaise. La CREG invite INT à harmoniser les deux versions. En la matière, la CREG renvoie au paragraphe 70 de la présente décision.

127. Le point 9 Conversion de capacité est modifié de telle sorte qu'il est désormais possible pour l'affréteur de demander ce service via la Plate-forme Commune de Commande, Prisma.

128. La CREG approuve les modifications incluses dans la partie B de l'IAC.

#### Annexe B-1 : Règles d'enchères de capacité

129. Quelques points de l'annexe B-1 ont été modifiés en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT).

130. Le point 2 Rôle de l'opérateur de la plate-forme commune de commande est modifié conformément à la modification du point 9 de l'annexe B (voir paragraphe 127 de la présente décision). Le point 2.1.2 (h) dispose que l'opérateur de la plate-forme commune de commande proposera la possibilité de recevoir et d'évaluer la conversion de capacités dégroupées en capacités groupées et de fournir un moyen par lequel les affréteurs peuvent demander la conversion de capacités dégroupées en capacités groupées au cours d'une vente aux enchères de capacités.

131. INT propose de publier sa proposition définitive pour les enchères de capacité via Prisma trois jours à l'avance, après la fermeture des bureaux le vendredi. Le CREG a constaté que cette modification

était absente dans cette annexe. À la demande de la CREG et en concertation avec l'Ofgem, l'annexe B-1, point 2.2 (a) a été adaptée. INT a transmis par lettre du 4 mars 2022 l'IAC modifié à la CREG.

132. La CREG approuve les modifications incluses dans la partie B-1 de l'IAC.

#### Annexe B-2 : Procédures LTUIOLI

133. L'annexe B-2 a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de la modification de la définition des termes Système de transport en Système.

134. La CREG approuve les modifications incluses dans la partie B-2 de l'IAC.

#### Annexe B-3 : Règles pour l'allocation implicite

135. L'annexe B-3 contient les règles d'allocation implicite et les conditions générales de la Plateforme d'Allocation Implicite (PIA). Cette annexe contient successivement les dispositions régissant la désignation de la PIA, la divulgation d'informations sur l'allocation implicite, les demandes, l'allocation et la tarification, la notification, la relation entre l'affréteur et la PIA, les critères de sélection des affréteurs, la responsabilité d'INT pour les activités de la PIA, le paiement, le comportement général et celui du marché.

136. Quelques points de l'annexe B-3 ont été modifiés en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT).

137. Le point 4 Généralités est modifié et permet à INT d'augmenter la quantité de capacité pouvant être offerte via l'IAM d'un total cumulé maximum de 75 % à 90 % de la capacité fixe ou fixe conditionnelle. Cette augmentation est progressive. Ainsi, avant la vente aux enchères de la capacité de l'année gazière Y pour un produit de capacité annuelle pour l'année gazière Y+1, INT peut mettre à disposition jusqu'à 80 % de sa capacité pour l'année gazière Y+1 (et les suivantes) via l'IAM. Après la clôture de cette enchère, INT mettrait alors jusqu'à 90 % de sa capacité à disposition via l'IAM pour chaque jour de gaz de l'année gazière Y+1.

138. Sur la base des réponses écrites et des réactions bilatérales, il peut être conclu que les acteurs du marché participant à la consultation du marché ont soutenu cette proposition. Ils sont favorables à l'augmentation de la capacité mise à disposition via l'IAM et ont souligné les possibilités accrues que cela offrirait pour accéder aux produits de capacité et les possibilités supplémentaires de répondre plus efficacement aux conditions évolutives du marché.

139. L'augmentation proposée de la capacité offerte via l'IAM conférera aux affréteurs davantage de possibilités de réserver de la capacité lorsqu'une opportunité se présente sur le marché. La proposition favorise la conformité avec le règlement européen sur le gaz et le règlement britannique sur le gaz, car elle facilite davantage les échanges transfrontaliers tout en restant conforme au NC CAM de l'UE, qui autorise le recours à l'allocation implicite. INT continuera à se conformer aux obligations de l'article 8 du NC CAM de l'UE et relatives à l'obligation de réserver des capacités pour les enchères à plus court terme - 20 % diminuant à 10 % après la clôture de l'enchère annuelle de capacité - tout en offrant plus de flexibilité et d'options aux affréteurs, améliorant ainsi l'efficacité du marché. Toute la capacité disponible sera ensuite proposée via PRISMA et des volumes importants de capacité demeureront disponibles pour les affréteurs qui souhaitent acheter de la capacité par cette voie. Les améliorations proposées permettront aux affréteurs de répondre plus efficacement aux conditions évolutives du marché. La proposition répond en outre à la nécessité pour INT de maximiser ses offres de capacités sur le marché tout en garantissant le maintien de l'intégrité du système, comme le prévoit l'article 16.1

du règlement européen sur le gaz. Si davantage de capacités et de possibilités d'échanges sont offertes via l'IAM, les affréteurs disposeront d'un meilleur accès aux capacités, ce qui aura un impact positif sur la sécurité d'approvisionnement des consommateurs. La proposition favorise également l'objectivité et la non-discrimination en accordant aux affréteurs davantage de choix pour acquérir des capacités via les canaux de vente IAM ou PRISMA choisis.

140. INT propose de réduire la fenêtre de publication de la capacité avant chaque enchère PRISMA<sup>18</sup>. Cela facilitera davantage le commerce transfrontalier en maximisant la disponibilité des produits de capacité d'INT sur le marché et en réduisant le risque que les affréteurs ne puissent réagir face aux conditions évolutives du marché. Cela permettra à INT de concurrencer en toutes circonstances d'autres fournisseurs de flexibilité, qui ne sont pas soumis à une telle restriction de la période de suspension.

INT demande donc une dérogation aux articles 11.8, 12.6 et 13.6 du NC CAM et l'autorisation de ne pas les appliquer pour la capacité offerte via l'IAM.

141. L'IAM présente le principal avantage d'offrir aux affréteurs la possibilité de réagir aux opportunités du marché lorsqu'elles se présentent. Toutefois, cet avantage est directement impacté par l'obligation de suspendre toutes les offres de capacité pendant une période déterminée pour chaque enchère de capacité via PRISMA. Pendant ces périodes de suspension (quatre semaines pour une enchère annuelle, deux semaines pour une enchère trimestrielle et une semaine pour une enchère mensuelle), INT ne peut proposer des produits de capacité via IAM en dépit de l'intérêt potentiel du marché. Cela signifie que les opportunités du marché qui se présentent pendant les périodes de suspension ne peuvent être exploitées, ce qui entrave le commerce transfrontalier et l'efficacité du marché. INT a donc proposé que la fenêtre de publication de la capacité pour chaque enchère de capacité sur PRISMA soit limitée à deux jours pour les enchères annuelles, trimestrielles et mensuelles.

142. Les réactions des acteurs du marché à cette proposition ont été extrêmement positives. Plusieurs acteurs du marché ont estimé qu'une période de publication de 2 jours était trop courte. Un acteur du marché privilégiait une réduction de moitié des périodes actuelles, tandis que les discussions bilatérales ont révélé que d'autres acteurs du marché estimaient qu'une publication de capacité le vendredi pour une mise aux enchères le lundi serait difficile. En tenant compte de ce feedback, INT a proposé de porter de 2 à 3 jours le délai de publication des capacités sur la plate-forme PRISMA pour les produits annuels, trimestriels et mensuels. Avec un délai de notification de trois jours, les affréteurs bénéficient d'un jour ouvrable supplémentaire, sans que cela ait un impact substantiel sur l'avantage d'une maximisation de l'offre de capacité sur le marché.

143. INT a contacté la société PRISMA European Capacity Platform GmbH avant de soumettre cette proposition, et ce, afin de comprendre l'impact potentiel sur le processus PRISMA. INT a confirmé qu'elle continuera de proposer toute sa capacité restante groupée avec la capacité de ses gestionnaires de réseau de transport voisins et que cette capacité sera disponible pour les affréteurs qui souhaitent utiliser le canal de vente PRISMA.

144. Le raccourcissement des périodes de suspension de l'IAM simplifiera l'offre de produits d'INT, étant donné qu'il ne subsistera qu'une seule période de suspension pour toutes les échéances des produits d'allocation implicite, plutôt que plusieurs échéances à suivre par le marché. Il en résulte une plus grande transparence quant au lieu et à la date auxquels les acteurs du marché peuvent acheter des capacités. En offrant davantage de données sur la disponibilité et le volume de capacité via IAM, le mécanisme peut être ouvert à un plus grand nombre d'acteurs du marché qui, auparavant, n'avaient pas l'opportunité d'être présents sur le marché en raison d'une disponibilité limitée. Cela améliore le

---

<sup>18</sup> <https://www.prisma-capacity.eu/>

respect du règlement européen sur le gaz en favorisant davantage les échanges transfrontaliers et l'efficacité du marché étant donné que cela permet aux acteurs du marché d'exploiter davantage d'opportunités du marché. Cette proposition signifie qu'INT se conforme davantage à l'exigence visée à l'article 16.2(b) du règlement européen sur le gaz de fournir aux acteurs du marché un mécanisme d'attribution flexible, qui peut encore être développé pour refléter les conditions évolutives du marché. Les améliorations proposées permettront aux acteurs du marché de réagir plus efficacement aux conditions évolutives du marché. La proposition répond en outre à la nécessité pour INT de maximiser ses offres de capacités sur le marché tout en garantissant le maintien de l'intégrité du système, comme le prévoit l'article 16.1 du règlement européen sur le gaz. En offrant plus de capacité et plus de possibilités commerciales via IAM, les acteurs au marché bénéficient d'un meilleur accès à la capacité. Cela aura un impact positif sur la sécurité d'approvisionnement des consommateurs.

145. INT propose de publier sa proposition définitive pour les enchères de capacité via Prisma trois jours à l'avance, après la fermeture des bureaux le jeudi. Le CREG a constaté que cette modification était absente dans cette annexe. À la demande de la CREG et en concertation avec l'Ofgem, l'annexe B-3 point 4.1 a été modifiée et l'IAC modifié a été soumis à la CREG par lettre du 4 mars 2022.

146. La CREG approuve les modifications de la partie B, annexe B-3 Règles relatives à l'allocation implicite.

#### **4.3.3. - Partie C : Nominations et procédures de matching**

147. Cette partie de l'IAC comporte des dispositions régissant la manière dont un affréteur peut utiliser sa capacité d'entrée en nominant des quantités de gaz naturel pour livraison à un point d'entrée et sa capacité de sortie en nominant des quantités de gaz naturel pour relivraison à un point de sortie.

148. Outre les règles de (re)nomination, cette partie de l'IAC inclut également les règles concernant le matching des nominations et leur confirmation. L'affréteur ne peut nommer davantage que sa capacité enregistrée sauf s'il introduit une nomination au titre du mécanisme d'allocation en cas de surnomination, un mécanisme par lequel INT met à disposition la capacité interruptible en tant que capacité infrajournalière.

149. Cette partie de l'IAC fixe également les règles d'application en matière de rachat et de rachat forcé.

150. Quelques points de l'annexe C ont été modifiés en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT).

151. Les acteurs du marché ayant participé à la consultation n'ont formulé aucun commentaire en la matière. La CREG approuve donc cette annexe.

#### **4.3.4. - Partie D : Allocation du gaz**

152. Cette partie de l'IAC contient les dispositions régissant la manière dont INT attribue le gaz naturel que l'affréteur a nommé pour livraison ou relivraison. INT a conclu avec les GRT voisins des contrats opérationnels d'équilibrage pour la gestion des différences de pilotage. Dès lors, les allocations aux points d'entrée et de sortie sont en principe égales aux quantités de nomination confirmées. Dans des circonstances exceptionnelles dans lesquelles INT ne peut appliquer la réglementation susvisée, les quantités de gaz sont attribuées au prorata des quantités de nomination confirmées.

153. L'annexe D a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de la modification de la définition des termes Système de transport en Système.

154. Les acteurs du marché ayant participé à la consultation n'ont formulé aucun commentaire en la matière. La CREG approuve donc cette annexe.

#### **4.3.5. - Partie E : Équilibrage et notification d'échanges**

155. Cette partie de l'IAC contient les dispositions s'appliquant au maintien de l'équilibre entre livraison et relivraison ainsi que les échanges réciproques de quantités de gaz naturel entre les affréteurs sur le pipeline d'Interconnector.

156. L'affréteur veillera à ce que la somme des quantités de nomination confirmées aux points d'entrée et les quantités négociées à l'achat soient égales à la somme des quantités de nomination confirmées aux points de sortie et aux quantités négociées à la vente, et ce, à toute heure de la journée gazière. INT peut instaurer un seuil de tolérance, qui permet de déroger à la règle ci-dessus et en informera les affréteurs en la matière. Le déséquilibre journalier demeurant dans les limites de ce seuil de tolérance est transféré au jour suivant. Le déséquilibre journalier excédant le seuil de tolérance (en positif ou en négatif) est facturé conformément aux règles définies dans la partie F de l'IAC.

157. Cette partie contient enfin les règles s'appliquant en matière d'échange de gaz naturel dans le pipeline d'Interconnector.

158. L'annexe E a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de la modification de la définition des termes Système de transport en Système.

159. Les acteurs du marché ayant participé à la consultation n'ont formulé aucun commentaire en la matière. La CREG approuve donc cette annexe.

#### **4.3.6. - Partie F : Rémunération**

160. Cette partie de l'IAC fixe les rémunérations dues par l'affréteur à INT ainsi que les paiements et réductions qu'INT peut accorder à un affréteur.

161. De plus, cette section contient des dispositions sur la déclaration des rémunérations d'INT, les frais administratifs mensuels, les frais mensuels, les frais de capacité, les paiements de la capacité réallouée, les paiements de rachat, les frais d'équilibrage, les frais afférents aux matières premières et le compte des revenus nets de transfert.

162. Cette section contenait les dispositions relatives aux frais sur le carburant et sur l'électricité, toutes deux payables pendant la période initiale. Elles ont été remplacées par une redevance plus simple sur les matières premières. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2018, INT ne facture plus de frais sur le carburant et sur l'électricité, mais uniquement des frais sur les matières premières au point d'entrée de Bacton et au point d'entrée de Zeebrugues.

163. L'annexe F a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de la modification de la définition des termes Système de transport en Système.

164. Au point 2 Déclaration des rémunérations, au point 3 Frais administratifs mensuels et au point 4 Frais mensuels, la Redevance d'enregistrement initiale, redevance que l'affréteur devait payer pour couvrir les frais administratifs et les frais d'accès au système d'information INT, est supprimée.

165. Le point 4 Frais mensuels est adapté conformément aux modifications apportées au point 9 de l'annexe B (voir point 127 de la présente décision) et au point 11 de la présente annexe.

166. Point 9 Les frais afférents aux matières premières seront adaptés. L'introduction d'une redevance supplémentaire sur les matières premières permettra à INT de proposer à l'avenir des services tels qu'un service de transport neutre en carbone, qui aidera les affréteurs à atteindre leurs objectifs environnementaux.

167. Les réactions des acteurs du marché ont été positives et l'option supplémentaire a été bien accueillie. Un éventuel service de transport neutre en carbone permettra à INT et aux acteurs du marché d'opérer la transition vers une économie plus verte. La modification proposée concerne la clause 9.1d de cette annexe. La modification proposée est transparente (le service sera expliqué dans la déclaration de frais). Elle est objective et non discriminatoire, car il s'agit d'une option proposée à chaque affréteur. Elle favorise la conformité avec le règlement européen sur le gaz en aidant également les affréteurs à atteindre leurs objectifs environnementaux.

168. La CREG approuve les modifications apportées dans la partie F de l'IAC.

#### **4.3.7. - Partie G : Mesure**

169. Cette partie de l'IAC contient les dispositions relatives à la mesure des quantités de gaz naturel aux points d'entrée et de sortie.

170. Par ailleurs, elle fixe les règles en matière d'entretien et d'étalonnage des appareils de mesure et détermine la manière dont les éventuelles adaptations des quantités de gaz naturel attribuées sont corrigées à la suite d'une erreur de mesure. Si l'allocation est réalisée à un point d'interconnexion auquel un contrat d'équilibrage opérationnel s'applique, les différences entre nominations et quantités attribuées sont gérées comme stipulé dans la partie D de l'IAC.

171. L'annexe G a été modifiée à certains endroits en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT) et de l'insertion d'une définition de Fluxys Belgium.

172. La CREG approuve les modifications apportées dans la partie F de l'IAC.

#### **4.3.8. - Partie H : Exigences de qualité et conditions opérationnelles**

173. La partie H de l'IAC contient les dispositions relatives aux exigences de qualité et aux conditions opérationnelles et comprend successivement les conditions d'entrée, les conditions de sortie et les modifications apportées aux spécifications NTS ou FTS.

174. Quelques points de l'annexe H ont été modifiés en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT).

## Annexe H-1 Exigences de qualité et conditions opérationnelles

175. Cette annexe contient les exigences de qualité spécifiques. Une note de bas de page a été ajoutée au tableau relatif à l'indice de Wobbe. L'industrie gazière et les autorités britanniques discutent actuellement de modifications ayant pour objet d'étendre la spécification relative à la qualité du gaz. Afin d'être bien préparé et d'éviter tout obstacle potentiel aux échanges transfrontaliers lorsque la spécification britannique changera officiellement, INT a proposé d'introduire une limite inférieure d'indice de Wobbe de 46,62 MJ/m<sup>3</sup> (aux conditions de référence 15/15 telles qu'utilisées au Royaume-Uni par National Grid Gas) dans la spécification de sortie du réseau de transport national britannique et l'entrée d'INT à Bacton.

176. INT estime qu'il est prudent de s'assurer que l'IAC demeure compatible avec les spécifications applicables sur les marchés voisins. Cette proposition d'adaptation s'inscrirait dans les limites opérationnelles d'INT et peut uniquement être effective sous réserve d'accords avec les gestionnaires de réseau voisins, National Grid Gas et Fluxys Belgium.

177. Les acteurs du marché ayant participé à la consultation et s'étant exprimés sur ce point ont accueilli favorablement l'initiative d'INT et confirment que la modification contribue à la pérennité de l'IAC.

178. La CREG approuve donc l'annexe H et son annexe H-1.

### **4.3.9. - Partie I : Interruption, restrictions, conditionnalités et maintenance**

179. Cette partie de l'IAC contient les dispositions relatives aux interruptions, aux restrictions et aux conditionnalités, ainsi que les règles s'appliquant en matière de maintenance de l'installation de transport d'INT.

180. La manière dont la capacité interruptible sera interrompue ou réduite, comme prévu au point 1, est conforme aux articles 33 à 36 du NC CAM. En ce qui concerne les restrictions, une distinction est faite entre les restrictions résultant des restrictions affectant le système de transport d'INT et celles résultant des restrictions impactant les systèmes de transport voisins.

181. De plus, cette section contient les dispositions relatives à l'offre de produits à capacité fixe conditionnelle et, enfin, les dispositions relatives à la maintenance, en distinguant la maintenance planifiée à long terme de la maintenance planifiée à court terme non incluse dans la maintenance planifiée à long terme. Si le total de jours de maintenance planifiée est supérieur à 15 jours, la redevance de capacité due par les affréteurs IAA est réduite pour les jours dépassant cette limite.

182. INT a modifié le point 5 Maintenance afin de mieux refléter la pratique du marché des autres GRT et propose donc de modifier le processus par lequel la maintenance à long terme est annoncée au marché. INT propose de publier un projet de calendrier pour l'année civile (plutôt que pour l'année gazière) au cours de laquelle la maintenance à long terme sera réalisée. Ce calendrier indiquerait le mois au cours duquel l'entretien sera réalisé. Les dates et la durée définitives de la maintenance à long terme seront communiquées au marché au moins quarante-deux (42) jours avant le début de la maintenance.

183. INT annoncera d'ici la fin du mois de septembre la date et la durée de son arrêt annuel pour maintenance (maintenance à long terme) au cours de la prochaine année gazière. INT constate toujours davantage que cette approche est incompatible avec le processus réel de planification d'une période d'arrêt pour la maintenance.

184. Dans les réponses formelles reçues, un acteur du marché s'est opposé à la proposition, les autres répondants n'ont pas soulevé d'objections. Au cours des discussions bilatérales avec les affréteurs, INT a été interrogé sur la manière dont les notifications seraient réalisées dans la pratique. L'anticipation de la date de l'annonce a également soulevé un intérêt afin qu'une plus grande certitude règne au sujet des enchères trimestrielles de NC CAM via Prisma. INT y veillera en annonçant dans la première notification du marché le mois durant duquel la maintenance sera réalisée. Le marché sera donc encore informé sur les éléments à consulter pour les réservations à plus long terme. INT organisera une concertation et procédera à sa première annonce plus tôt dans l'année afin que les affréteurs aient une meilleure vue d'ensemble avant de décider des réservations de capacité à long terme.

185. La modification proposée concerne la clause 5.2 de cette annexe. Le texte stipule qu'INT publiera dans une première annonce le mois durant lequel la maintenance sera réalisée, la date et la durée exactes étant publiées au moins 42 jours avant la maintenance, ce qui demeure conforme aux exigences du règlement européen sur le gaz. L'INT se réserve le droit d'ajuster ou d'annuler la période ou les dates de maintenance planifiée à long terme et en informera les affréteurs à un stade aussi précoce que possible.

186. La proposition est transparente, les notifications et les dates de maintenance étant publiées. Les parties prenantes seront toujours consultées sur le mois proposé et ce dernier sera publié avant l'année civile durant laquelle la maintenance sera réalisée. Cette démarche est objective et non discriminatoire étant donné que toutes les parties sont simultanément informées. La proposition est également conforme au règlement européen sur le gaz.

187. La CREG approuve les modifications apportées à la Partie I : Interruption, restrictions, conditionnalités et maintenance

#### **4.3.10. - Partie J : Système d'information d'INT**

188. La partie J énonce les dispositions relatives au système d'information d'INT : utilisation du système, modification et disponibilité du système d'information d'INT, conditions d'utilisation des équipements et d'accès au système d'information d'INT, droits d'auteur, marques et autres droits de propriété intellectuelle relatifs au système, protection des données et dommages.

189. Quelques points de l'annexe J ont été modifiés en raison de la modification de la raison sociale d'Interconnector (UK) Ltd (IUK) en Interconnector Ltd (INT).

190. INT a modifié le point 5. La politique de protection de la vie privée d'IUK est remplacée par la politique de protection de la vie privée de Fluxys.

191. La CREG approuve les modifications de la partie J Système d'information d'INT.

#### **4.4. EXAMEN DU RÉSUMÉ DU CONTRAT D'ACCÈS D'INTERCONNECTOR, INTITULÉ SERVICES DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL FOURNIS PAR INTERCONNECTOR ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LA BELGIQUE**

192. Le document « Services de transport de gaz naturel fournis par Interconnector entre le Royaume-Uni et la Belgique », qui est le Programme d'accès d'INT, est modifié à plusieurs endroits afin de tenir compte des modifications apportées à l'IAA et à l'IAC, comme indiqué aux points 4.2 et 4.3 de la présente décision.

193. Le document « Services de transport de gaz naturel fournis par Interconnector entre le Royaume-Uni et la Belgique » décrit de manière conviviale le système d'Interconnector, le service IAA, l'utilisation de la capacité, la procédure de gestion de la congestion, le cadre contractuel, les coûts et la facturation et la transparence des données.

194. Les acteurs du marché ayant participé à la consultation n'ont formulé aucun commentaire en la matière. La CREG ne formule aucun commentaire et approuve le document intitulé « Services de transport de gaz naturel fournis par Interconnector entre le Royaume-Uni et la Belgique ».

## 5. DÉCISION

Conformément aux articles 15/7 et 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de substances gazeuses et autres par canalisations et vu l'analyse qui précède, notamment les critères d'appréciation de la partie 2 et l'examen des parties 3 et 4 de la présente décision, la CREG décide d'approuver la proposition de modification du contrat de transport qui se compose du Contrat d'accès avec INT, le Règlement d'accès d'INT et le document intitulé « Services de transport du gaz naturel fournis par Interconnector entre le Royaume-Uni et la Belgique », qui est le Programme d'accès, soumis à la CREG par lettre du 21 décembre 2021, à l'exception de l'article 8, plus précisément du paragraphe 99 de la présente décision et étant entendu qu'INT tient compte des remarques formulées aux paragraphes 76, 77, 80, 81, 85, 89, 92, 99, 114, 115, 119 et 126.

Avant que les modifications approuvées du contrat de transport puissent entrer en vigueur, INT notifie à la CREG la version 8 du contrat de transport adaptée à cette décision.

La présente décision entre en vigueur le jour suivant l'échéance du délai de recours visé à l'article 15/20 de la loi sur le gaz.

///

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

Andreas TIREZ  
Directeur

Koen LOCQUET  
Président f.f. du comité de direction

## **ANNEXE 1**

### **PROPOSITION DE MODIFICATION DU :**

- Contrat d'accès avec INT (version 8) ;**
- Règlement d'accès INT (version 8) ;**
- Programme d'accès d'INT - Services de transport de gaz naturel fournis par Interconnector entre le Royaume-Uni et la Belgique (Version 8).**

## **ANNEXE 2**

**Le rapport sur la dernière mise à jour des Conditions d'accès d'INT**