



Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz  
Rue de l'Industrie 26-38  
1040 Bruxelles  
Tél. 02 289 76 11  
Fax 02 289 76 09

**VERSION NON  
CONFIDENTIELLE**

## COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ

### **ETUDE**

(F)110127-CDC-1035

relative au

*‘développement d’un nouveau modèle de  
transport de gaz naturel’*

*Ce document ne reprend aucun point de vue de la CREG*

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

27 janvier 2011

# INTRODUCTION

L'étude en question contient un aperçu de l'état actuel de la situation en matière de développement d'un nouveau modèle de transport de gaz naturel<sup>1</sup>.

Le 13 août 2010, la CREG a lancé une consultation concernant sa proposition de principes de base pour un nouveau modèle de transport du gaz naturel. A cet effet, la CREG a publié sur son site Internet une note de consultation<sup>2</sup> et a invité tous les acteurs du marché concernés à venir commenter oralement leurs observations, commentaires et suggestions concernant cette proposition de principes de base pour le nouveau modèle de transport au moyen d'une note succincte.

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

Les principes de base proposés par la CREG dans sa note de consultation pour un nouveau modèle de transport ont en outre été expliqués et discutés en détail lors des différentes réunions de travail avec les régulateurs régionaux (3) et avec le gestionnaire du réseau de transport Fluxys S.A. (ci-après Fluxys) (6).

Cette étude contient cinq parties. Dans la première partie on expose le contexte et le cadre légal pour le développement d'un nouveau modèle de transport. La deuxième partie décrit le modèle de transport actuel avec ses limitations. La troisième partie contient le résumé des remarques formulées par les acteurs du marché pendant lesdites réunions de consultation. Dans la quatrième partie la CREG reprend les questions prioritaires dont il faut tenir compte lors du développement d'un nouveau modèle de transport. Dans la cinquième partie, la CREG précise les étapes ultérieures qui devront être suivies pour implémenter le nouveau modèle de transport. :

Le Comité de direction de la CREG a approuvé la présente étude le 27 janvier 2011.

\*\*\*

---

<sup>1</sup> Il s'agit du « transport de gaz naturel » visé à l'article 1<sup>er</sup>, §2, 72°, de l'arrêté royal du 23 décembre 2010 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès au réseau de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL et modifiant 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 (M.B. du 5 janvier 2011) : <http://www.creg.info/pdf/MB/MB.05012011.pdf>, à savoir le « transport de gaz via le réseau de transport de gaz naturel, à savoir l'acheminement interne et le transit ». La CREG choisit néanmoins d'utiliser déjà le terme « transport » visé à l'article 2.3 de la Directive 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 2003/55/CE et l'article 2.1.1) du Règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et abrogeant le Règlement (CE) n° 1775/2005.

<sup>2</sup> Voir site Internet de la CREG : [http://www.creg.be/fr/opinionong\\_fr.html](http://www.creg.be/fr/opinionong_fr.html) Consultation au sujet des principes de base pour un modèle de transport de gaz naturel optimisé.

# 1. CONTEXTE ET CADRE LEGAL

Le 16 juillet 2009, la CREG a transmis au ministre du Climat et de l'Energie sa proposition de nouveau code de bonne conduite. Cette proposition a été élaborée en concertation avec tous les acteurs du marché et sur la base de plusieurs consultations publiques. Tous les acteurs du marché et leurs organisations représentatives ont eu l'occasion de formuler des remarques et des réflexions pendant les différentes phases du trajet, et ce, tant par le biais des consultations publiques que des contacts multilatéraux et bilatéraux avec la CREG.<sup>3</sup>

Le 20 avril 2010, la proposition d'arrêté royal a été soumise par le ministre à la section de législation du Conseil d'Etat. Le 1er juin 2010, celui-ci a, mis à part quelques points formels, rendu un avis favorable<sup>4</sup> au ministre du Climat et de l'Energie. Le 4 novembre 2010, le ministre a demandé un deuxième avis à la section de législation du Conseil d'Etat. Le 22 novembre, le Conseil d'Etat a transmis son avis au ministre du Climat et de l'Energie<sup>5</sup>. Le 5 janvier 2011, l'arrêté royal relatif au code de bonne conduite a été publié au Moniteur belge.<sup>6</sup> (ci-après le code de bonne conduite)

Le code de bonne conduite ([voir annexe au présent rapport de consultation](#)) prévoit notamment que le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel établit un contrat standard de transport de gaz naturel (articles 77 et 109), un contrat standard de raccordement (article 96), un règlement d'accès (articles 29 et 111) et un programme de transport de gaz naturel (articles 81 et 112).

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

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

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

Tant les contrats standard de transport que le règlement d'accès pour le transport du gaz naturel et le programme de transport de gaz naturel doivent être soumis à l'approbation de la CREG par le

---

<sup>3</sup> Voir site Internet de la CREG : <http://www.creg.info/pdf/Propositions/C882FR.pdf> Proposition (C)090716-CDC-882 du 16 juillet 2009 de la CREG

<sup>4</sup> Avis 48.150/3 du 1er juin 2010 de la section législation du Conseil d'Etat

<sup>5</sup> Avis 48.900/3 du 22 novembre 2010 de la section législation du Conseil d'Etat

<sup>6</sup> 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 (M.B. du 5 janvier 2011) : <http://www.creg.info/pdf/MB/MB.05012011.pdf> .

gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Ces documents clés ont été établis après consultation des acteurs de marché concernés. A cette fin, le gestionnaire crée une structure de concertation (article 108 du code de bonne conduite) dans le but de consulter les utilisateurs du réseau de manière régulière et structurée.

La base de l'établissement des documents susmentionnés est évidemment le modèle de transport utilisé par le gestionnaire. Le nouveau code de bonne conduite prévoit que le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel conçoit un modèle de transport visant notamment la réservation indépendante de capacité d'entrée et de prélèvement, l'utilisation d'une seule zone d'équilibrage, la stimulation du fonctionnement du marché secondaire pour les services de transport de gaz naturel et la stimulation de la liquidité du marché du gaz naturel (article 113). Le gestionnaire développe, à cet effet, les services de transport de gaz naturel y afférents.

## 2. L'ACTUEL MODELE DE TRANSPORT

Le modèle de transport de gaz naturel actuel, qui a été introduit dans sa première version en avril 2004 et a été corrigé et adapté plusieurs fois au fil des années, est décrit dans le Programme Indicatif de Transport 2010-2011(6). Ce modèle de transport revêt un certain nombre de caractéristiques spécifiques qui sont aujourd'hui jugées restrictives par de nombreux acteurs du marché, tant pour le transport que pour les échanges de gaz naturel :<sup>7</sup>

- le couplage des points d'entrée et de prélèvement lors de la réservation de services de transport ;
- un ensemble de règles d'allocation complexes avec des règles de *matching* et l'attribution sur la base de priorités en cas de congestion ;
- l'existence de 4 zones d'équilibrage ;
- l'utilisation inefficace de certains points d'entrée ;
- l'absence d'une politique de congestion proactive et transparente ;
- l'accessibilité limitée du marché de gaz L et le couplage insuffisant entre les marchés de gaz H et de gaz L ;
- une conversion de qualité comportant des restrictions, tant pour la réservation de ce service que pour son utilisation ;
- un marché secondaire limité pour le transit (*Capsquare*) et pour le transport intérieur, uniquement une offre d'informations (*Bulletin Board*) sans intervention du gestionnaire ;
- le négoce de gaz naturel uniquement possibles dans un lieu d'échange physique via le Hub de Zeebrugge.

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

Comme mentionné au point 1, l'obligation d'évoluer vers un modèle de transport adapté au marché du gaz constitue un des points importants à réaliser du code de bonne conduite. Le modèle actuel de transport de gaz naturel a sans aucun doute prouvé son utilité, mais n'est entre-temps plus utilisable en raison de l'évolution du marché pour le transport de gaz naturel et de la modification du contexte réglementaire européen et belge. Les adaptations et améliorations apportées au modèle de transport au fil des années, qui ont abouti aux Programmes Indicatifs de Transport successifs, ne suffisent plus pour répondre aux conditions de marché modifiées. Si la Belgique souhaite continuer à garantir sa sécurité d'approvisionnement et sa position de plaque tournante importante du transport et du négoce de gaz naturel au sein de l'Europe du nord-ouest au cours des prochaines années, une réorientation du marché

---

<sup>7</sup> Voir site Internet de Fluxys sous la rubrique Services>Transport>Services et modèles : [http://www.fluxys.com/nl-BE/Services/Transmission\\_1/ServicesAndModels\\_1/DomesticTransmissionModel.aspx](http://www.fluxys.com/nl-BE/Services/Transmission_1/ServicesAndModels_1/DomesticTransmissionModel.aspx)

du transport pour le gaz naturel constitue sans aucun doute une priorité. L'introduction et la mise en œuvre d'un nouveau modèle de transport constituent donc un élément clé et une condition absolue.<sup>8</sup>

La CREG est pleinement consciente que cela aura un impact important sur le fonctionnement et l'organisation du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Il s'agit d'un vaste projet qui nécessitera une préparation et par conséquent une concertation régulière.

En préparation de ce projet, la CREG a soumis une proposition de principes de base à la consultation des acteurs du marché. Au point 3 figurent les principes de base proposés par la CREG dans sa note de consultation, ainsi que les observations, les commentaires et les suggestions transmises à la CREG oralement et/ou par écrit par les acteurs du marché avant, pendant et après les réunions de concertation. Les conclusions sont reprises au point 4 du présent rapport et le point 5 comporte une proposition de feuille de route pour la mise en œuvre du nouveau modèle de transport.

---

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

# **3. RESULTATS DE LA CONSULTATION PORTANT SUR DES PRINCIPES DE BASE POUR LE NOUVEAU MODELE DE TRANSPORT**

Les commentaires et observations suivants ont été formulés par les différents acteurs du marché qui ont participé à la consultation lors des nombreuses réunions de concertation bilatérales. Un certain nombre d'acteurs du marché ont en outre transmis par écrit à la CREG leurs remarques sous la forme d'une note ou d'une présentation.

La CREG a décidé de regrouper ces commentaires, remarques et observations par question prioritaire. Pour des raisons de lisibilité, les principes de base sont repris préalablement par question prioritaire pour le nouveau modèle de transport, tels qu'ils figurent dans la note de consultation. Ensuite, un résumé des commentaires sur les principes de base proposés qui ont été formulés par les acteurs du marché consultés figure sous l'intitulé « réaction des acteurs du marché ».

Lors des discussions, plusieurs acteurs du marché ont mis en avant des questions prioritaires qui ne s'inscrivaient pas dans le cadre de la note de consultation. Ces points ont été rassemblés sous l'intitulé « 3.7. Autres questions prioritaires ».

## **3.1 Offre de services de transport**

### **3.1.1 Proposition de principes de bases :**

- Réservation indépendante de capacités d'entrée et de prélèvement ;
- Suppression de la distinction entre transit et transport intérieur ;
- Allocation de capacité d'entrée à l'aide de règles d'allocation simples et transparentes (entre autres, vente aux enchères).
- Développement de nouveaux services (points de prélèvement interruptibles, gestion de crise, etc.)

### **3.1.2 Réaction des acteurs du marché : CONFIDENTIEL**

3.1.3 *Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)*

***Réservation indépendante de capacités d'entrée et de prélèvement.***

***Suppression de la distinction entre transit et transport intérieur.***

- De nombreux acteurs du marché souscrivent à la nécessité impérieuse d'adapter le modèle de transport actuel afin de le mettre à niveau avec les marchés voisins. Fluxys doit convertir son système *Enhanced/Entry/Exit* actuel en un système *Entry/Exit* qui ne fait pas de distinction entre le transit et l'acheminement interne.
- Les acteurs du marché sont favorables à une réservation indépendante de capacité d'entrée et de prélèvement. Les règles d'allocation actuelles sont restrictives pour les nouveaux venus sur le marché. En outre, la distinction entre le transit et l'acheminement interne est inefficace et donne lieu à une surréservation de capacité d'entrée. Un système *Entry/Exit* où la réservation de capacité d'entrée et de prélèvement n'est plus couplée et où il n'y a plus distinction entre le transit et l'acheminement interne supprimera plusieurs entraves à l'accès au marché du gaz naturel.
- Le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement est essentiel au bon fonctionnement et au développement du marché. Au cours des dernières années, les marchés allemand et néerlandais ont connu une évolution plus rapide que le marché belge. Un modèle de transport convivial pour le client qui est adapté régulièrement et en concertation avec les acteurs du marché rend ces marchés intéressants pour de nouveaux acteurs. L'absence d'un modèle de transport adapté aux besoins du marché est une opportunité manquée pour la Belgique qui dispose d'une excellente structure de base et jouit d'une situation stratégique.
- Il est essentiel au fonctionnement du marché libéralisé d'instaurer un nouveau modèle de transport. L'introduction d'un nouveau modèle de transport est sans conteste une nécessité visant à supprimer les restrictions du modèle de transport actuel, qui compliquent surtout l'accès des nouveaux entrants.
- Lors de l'introduction du nouveau modèle de transport, il convient de ne pas perdre de vue le contexte européen. L'allocation de services de transport doit de préférence s'effectuer conformément à la proposition de *Framework Guidelines on Capacity Allocation* de l'ERGEG.
- La distinction transit et transport intérieur doit être supprimée. En outre, dans le système actuel, il n'existe à ce jour pas de cadre régulé (contrats et offre de services) pour le transit puisque le code de bonne conduite ne s'applique à ce jour pas au transit. La proposition de nouveau code de bonne conduite de la CREG doit dès lors entrer en vigueur dans les plus brefs délais. Même si la publication du nouveau code de bonne conduite se fait attendre, le GRT doit appliquer le plus rapidement possible les dispositions en matière de contrats standard, de règlements d'accès et de programmes de services reprises dans la proposition de code de bonne conduite de la CREG, et ce, en concertation avec les acteurs du marché concernés.
- Le mode actuel de souscription de services et les règles d'allocation y afférentes limitent une allocation flexible et optimale de la capacité d'entrée. Il est clair qu'aucune distinction ne peut exister entre souscrire de la capacité d'entrée pour le transit ou pour l'acheminement interne. La souscription de capacité d'entrée ou de prélèvement indépendamment de l'affectation souhaitée (client belge, HUB, optimisation de portefeuille, transit, etc.) permet aux utilisateurs du réseau de jouer sur les changements de schémas d'offre et de demande du marché.
- Si un utilisateur du réseau souhaite souscrire de la capacité d'entrée sur des périodes plus courtes ou plus longues et peut avancer les garanties financières requises, le GRT ne doit pas se poser plus de questions sur les raisons sous-jacentes à cette souscription. L'utilisateur du réseau souscrit la capacité et l'affecte comme bon lui semble. Le coût de ce service va inciter l'utilisateur du réseau à



affecter de façon optimale les services qu'il souscrit. Le GRT doit uniquement veiller à éviter les abus en instaurant une politique de gestion de la congestion proactive et adaptée.

- La réservation indépendante de capacité d'entrée et de prélèvement est une avancée importante pour les utilisateurs du réseau. Elle ne peut toutefois pas entraîner une diminution de la capacité ferme disponible ni l'offre d'une capacité inférieure à la capacité technique maximale, l'offre d'une part plus importante de la capacité que la capacité effaçable ou l'introduction d'autres entraves pour les utilisateurs du réseau.
- Plusieurs acteurs du marché affirment qu'une disponibilité suffisante de l'infrastructure (tant en amont qu'en aval) offrira la possibilité :
  - de diversifier les sources primaires et partant, d'améliorer la sécurité d'approvisionnement ;
  - de permettre une concurrence suffisante sur le marché de gros.

Ils plaident dès lors pour que l'infrastructure de base (réseaux, terminaux méthaniers, stockage) soit étendue tant que son coût est au moins compensé par un prix de l'énergie plus faible afin d'optimiser l'avantage social. Pour eux, la concurrence est la meilleure garantie de sécurité d'approvisionnement. Dans ce cadre, le GRT doit investir dans de l'infrastructure complémentaire afin de stimuler la concurrence en amont et en aval et les mesures requises doivent être prises pour faire fonctionner les marchés de la manière la plus efficace possible. Ces acteurs du marché plaident pour un suivi permanent de la sécurité d'approvisionnement, avec un système d'avertissement à long terme si la sécurité est mise en péril.

- Plusieurs acteurs du marché plaident pour une adaptation du modèle de transport existant. A cet égard, une attention particulière doit être accordée à la prévention des investissements excessifs dans le réseau de transport qui font augmenter le coût total du gaz naturel comme source d'énergie et partant, réduisent la compétitivité du gaz naturel par rapport à d'autres sources d'énergie. Si le découplage de la réservation de capacité d'entrée et de prélèvement s'accompagne d'importants investissements supplémentaires, il entraînera une augmentation des coûts et partant, une hausse des tarifs de transport qui doivent être répercutés sur les consommateurs.
- A cet égard, l'offre de services de transport interruptibles aux points d'entrée, où le risque d'interruption est clairement décrit, constitue une condition importante pour éviter les investissements excessifs dans le réseau de transport. Un acteur du marché accepte le principe selon lequel la somme de la capacité d'entrée souscrite doit être égale à  $x$  fois la somme de la capacité de prélèvement souscrite (où  $x$  est égal à un nombre compris entre 0,7 et 1).
- Le transit et l'acheminement interne sont deux services distincts et même si aucune distinction n'est opérée lors de la réservation, ces services continueront de coexister. La suppression de la distinction entre le transit et l'acheminement interne lors de la réservation ne peut donner lieu à la réduction de la capacité ferme disponible et/ou à une augmentation substantielle des tarifs. Dans un souci de sécurité d'approvisionnement, une attention particulière doit être accordée au risque que des flux de transit puissent donner lieu à la diminution de la capacité disponible pour l'acheminement interne.
- Un acteur du marché mentionne que la principale restriction pour les utilisateurs du réseau est la distinction entre le transit et l'acheminement interne. Cette distinction est artificielle puisqu'il s'agit des mêmes canalisations, des mêmes points d'entrée et des mêmes installations. En outre, dans le modèle de transport actuel, le GRT propose de convertir de la capacité de transit en capacité pour l'acheminement interne si cette dernière est indisponible au point d'entrée concerné. Ce dernier point prouve directement qu'en réalité, la distinction ne se justifie pas pour des raisons opérationnelles. Au lieu de viser des synergies maximales entre le transit et l'acheminement interne, il est préférable de supprimer directement cette distinction.
- La mise à niveau automatique de capacité interruptible en capacité ferme dès que de la capacité ferme est à nouveau disponible est à éviter. Le GRT propose des services de transport interruptibles

et tient compte pour ce faire de l'évolution des souscriptions connues et prévues par lui de tous les acteurs du marché.

- Un acteur du marché souscrit aux restrictions du modèle de transport existant énumérées par la CREG dans sa note de consultation. Les restrictions énumérées constituent un seuil pour l'accès au marché par les nouveaux acteurs. Le modèle de transport existant n'est plus adapté aux conditions du marché qui ont évolué. Le passage à un nouveau modèle de transport améliorera sans conteste l'accès au réseau de transport de gaz naturel de la Belgique. Il favorisera la transparence et répondra aux obligations imposées par la législation européenne. La suppression de la distinction entre le transit et l'acheminement interne donnera aux clients finals belges la possibilité de profiter pleinement des avantages d'un marché européen du gaz libéralisé.
- L'introduction de ce nouveau modèle de transport avec le découplage de la réservation de capacité d'entrée et de prélèvement rapproche les acteurs sur une place virtuelle de négoce et favorise ainsi l'accès à un marché liquide du gaz. Le passage à un nouveau modèle de transport, où la souscription de capacité d'entrée et de prélèvement indépendamment l'une de l'autre est possible, doit être réalisé le plus rapidement possible.

***Allocation de capacité d'entrée à l'aide de règles d'allocation simples et transparentes (entre autres, vente aux enchères).***

- Les règles d'accès au réseau de transport de gaz naturel belge sont complexes, inappropriées et archaïques par rapport à celles en vigueur aux Pays-Bas, en France et en Allemagne.
- Le modèle de transport actuel qui couple la réservation de capacité d'entrée et de prélèvement et opère une distinction entre le transit et l'acheminement interne est dépassé et constitue un seuil pour les nouveaux venus sur le marché. Il est donc impératif d'instaurer un nouveau modèle de transport qui doit être réalisé le plus rapidement possible. La règle de *matching* utilisée par le GRT doit être suspendue.
- Un acteur du marché affirme que les règles d'allocation doivent être simples et transparentes afin de simplifier l'accès au réseau de transport de gaz naturel pour des nouveaux venus.
- Un acteur du marché plaide pour des règles d'allocation transparentes sans priorités. Les réservations à long terme sont nécessaires afin de permettre des contrats de fourniture à long terme afin de garantir la sécurité d'approvisionnement (SOS).
- Un certain nombre d'acteurs du marché déclarent que des règles d'allocation transparentes et simples impliquent l'utilisation de services de transport standardisés, de préférence des produits groupés (produits combinés dans une phase transitoire) proposant à la fois de la capacité d'entrée et de sortie via un processus d'allocation. Une condition supplémentaire réside dans l'obligation de concentrer l'achat et la vente de gaz naturel sur les *hubs* respectifs et d'exclure le négoce à la bride.
- L'allocation de services de transport groupés (combinés dans une phase transitoire) doit se faire par le biais d'enchères. Pour la souscription de services de transport à plus long terme, les enchères sont moins indiquées et la préférence est accordée à l'utilisation de l'*Open Season Procedure* sur la base de tarifs régulés. Sur chaque point, il n'y a qu'un seul GRT qui intervient à titre de contrepartie et qui est responsable de toutes les transactions.
- Certains acteurs du marché sont partisans de l'offre de produits groupés aux points frontaliers.
- Un acteur du marché déclare que la mise en œuvre de ventes aux enchères en tant que système d'allocation est prématurée en raison du fait que le marché n'est pas suffisamment mûr pour ce système. Dans ce cadre, il ne faut pas perdre de vue la sécurité d'approvisionnement, et il faut tenir compte du fait que les contrats de fourniture doivent être couplés à la réservation de capacité d'entrée à long terme.

- Un nouveau venu sur le marché déclare que la souscription de services de transport se fait de préférence par le biais d'une plate-forme électronique *on-line*. L'allocation se fait par le biais d'enchères. Ceci garantit une allocation transparente et non discriminatoire. Les plus petits acteurs obtiennent l'accès, de manière égale, au marché du transport et ne subissent plus l'inconvénient de l'« information asymétrique » par laquelle les acteurs plus importants disposent vraisemblablement toujours d'informations plus nombreuses et de meilleure qualité sur le système existant.
- Un acteur du marché déclare qu'un *GRT* doit, en concertation avec les *GRT* voisins, procéder à l'offre de services de transport combinés dans laquelle les caractéristiques et la durée des services, ainsi que les règles d'allocation, sont harmonisées. L'utilisation exclusive de produits groupés n'est pas indiquée parce qu'elle ne permet plus le négoce à la bride.
- La majeure partie des acteurs du marché ont émis une nette préférence pour l'utilisation d'enchères en tant que mécanisme d'allocation. Ils font référence, dans ce cadre, à la note « *capacity allocation characteristics* », publiée par EFET le 27 juillet 2010. Un passage aux enchères nécessite la mise aux enchères de toutes les capacités existantes.<sup>9</sup>
- Un certain nombre d'acteurs du marché estiment que les *open seasons* doivent être intégrées dans le mécanisme d'enchères. L'utilisation d'*open seasons* est une bonne procédure pour sonder les besoins en capacité à long terme et pour prévenir les congestions.
- Si les ventes aux enchères sont basées sur un concept bien étudié, ce mode d'allocation de services de transport constitue la meilleure base pour l'harmonisation de l'offre et de la demande. L'allocation de capacité d'entrée et de capacité aux points de sortie situés aux frontières du réseau de transport de gaz naturel doit se faire par le biais d'enchères. La capacité aux points de prélèvement des clients finals raccordés directement au réseau de transport est la propriété du client final et ne doit par conséquent plus être souscrite par l'affréteur ou le fournisseur. Aucune règle d'allocation n'est donc nécessaire pour cette capacité.
- Un acteur du marché affirme que les règles peuvent diverger pour l'allocation de capacité d'entrée selon qu'il y ait congestion ou non. En l'absence de congestion, aucune règle d'allocation n'est nécessaire. Dans ce cas, il n'est même pas la peine de parler de *First Come First Served*. L'utilisateur du réseau demande les services de transport qui lui conviennent le mieux. Dès qu'il y a congestion, le *GRT* doit mettre la capacité aux enchères. A cet égard, des produits tant à court qu'à long terme sont proposés. Les enchères constituent un bon principe de base pour l'allocation de capacité de transport. Il est extrêmement important que les enchères et la gestion de la congestion connexe soient réglées de sorte que les acteurs du marché n'ont pas la possibilité d'acheter toute la capacité et de la conserver (en partie) par la suite. Les rentes de congestion sont un signal au *GRT* pour investir dans le réseau de transport en vue de supprimer la congestion. Des revenus complémentaires générés par des enchères doivent donc être affectés à des investissements et/ou à la diminution des tarifs de transport. A défaut de congestion, les enchères ne sont pas nécessaires et la règle d'allocation actuelle (*First Come, First Served*) peut être conservée.
- Tous les acteurs du marché plaident pour que les surplus de revenus soient affectés par le *GRT* à des investissements et/ou à la diminution des tarifs de transport. Les rentes de congestion sont un signal au *GRT* pour investir. Les revenus en sus du revenu régulé total du *GRT* qui sont la conséquence d'une éventuelle congestion doivent par conséquent être affectés à des investissements et/ou à la diminution des tarifs.
- Un acteur du marché affirme que les surplus de revenus générés par les enchères en cas de congestion doivent être utilisés pour des investissements dans le réseau de transport sous la surveillance stricte du régulateur.
- Un affréteur/fournisseur plaide pour que l'offre ainsi que la nature et les caractéristiques des services de transport proposés aux acteurs du marché par des *GRT*'s voisins soient harmonisées entre elles.

<sup>9</sup> Voir site Internet EFET : <http://www.efet.org/GetFile.aspx?File=4556> : caractéristiques de l'allocation de capacité

- A ce jour, ce n'est pas le cas à nombreux points d'interconnexion, ce qui entraîne la création d'un seuil d'accès pour des nouveaux venus qui doivent tenter de maîtriser les différentes règles des deux côtés de la frontière et mettre en place l'ensemble de services souhaités en harmonisant l'offre différente (tant en offre qu'en timing) des deux côtés de la frontière. A cet égard, l'affréteur/fournisseur est partisan de produits combinés et, le cas échéant, de produits groupés pour les points frontaliers au sein de l'Europe. Le système actuel de réservation séparée de capacité d'entrée et de sortie doit être maintenu aux points frontaliers situés aux frontières extérieures de l'Europe. Le cumul de capacités entre des réseaux européens et des réseaux situés en dehors de l'Europe qui ne sont pas accessibles sur une base transparente et non discriminatoire donnera lieu à une domination du marché par un nombre limité de producteurs, ce qui mettra à son tour en péril la sécurité d'approvisionnement de l'Europe.
- Pour un acteur du marché, les enchères doivent répondre aux conditions suivantes :
  - L'allocation de services de transport doit intervenir à différents intervalles : par ex. 65 % pour le plus long terme (plus de 4 ans), 15 % pour le moyen terme (1 à 4 ans) et 20 % pour le court terme (moins de 1 an)
  - L'enchère doit se dérouler pendant les heures normales de travail (entre 9 et 18h)
  - La procédure est identique pour tous les produits de capacité
  - La quantité minimale pour la capacité est de 1 MWh/h
  - Le prix de réserve est le tarif régulé (approuvé par le régulateur)
  - L'enchère a lieu en plusieurs phases
  - La participation à l'enchère est réservée à ceux qui participent depuis le premier tour
  - En cas d'offre inférieure à la demande, un nouveau tour est lancé à un prix majoré de 5 cents/kWh/h
  - Si l'offre est plus élevée que la demande, la partie non allouée est proposée dans les enchères suivantes pour les produits de plus courte durée : par ex. la capacité annuelle non vendue est scindée en capacité mensuelle et/ou journalière.
  - Un *shipper* qui dispose de capacité interruptible et qui se voit allouer de la capacité ferme peut convertir la capacité interruptible en ferme.
- Plusieurs acteurs du marché plaident pour une offre limitée et clairement décrite de services de transport standardisés afin d'éviter que ce marché reste fragmenté et partant, non liquide. Conformément au *draft Framework Guidelines on Capacity Allocation Mechanisms* de l'ERGEG, les produits suivants doivent être repris dans le programme de services :
  - Capacité intra journalière
  - Capacité *day-ahead*
  - Capacité mensuelle
  - Capacité trimestrielle
  - Capacité annuelle (minimum 1 an à 15 ans)
- Les enchères sont le seul véritable mécanisme adapté au marché pour l'allocation de services de transport. Les enchères sont préférées au système d'allocation en raison de la transparence et de la non-discrimination des acteurs de marché. Les enchères jouissent de la préférence pour l'allocation de services de transport aux points frontaliers (points d'entrée et de prélèvement). Elles émettent les bons signaux de prix aux acteurs du marché et GRT et les éventuelles rentes de congestion doivent être utilisées par le GRT pour des investissements dans une nouvelle infrastructure. Selon cet acteur du marché, le modèle d'enchères tient compte des éléments suivants :
  - Offres en euros/MW et volumes en MW (par ex. x euros/MW pour y MW)
  - Les participants à l'enchère doivent pouvoir faire plusieurs offres par produit/enchère
  - Option *Fill-or-Kill* : l'utilisateur du réseau doit avoir la possibilité d'harmoniser sa demande de capacité en fonction de son contrat de fourniture à long terme
  - Prix de réserve = tarif régulé approuvé
  - Prix final = prix de *clearing*

- Pour l'allocation de capacité de transport primaire, un acteur du marché propose d'évoluer vers un régime « *gas lake* » où seuls les volumes de prélèvement doivent être nominés. En fonction de cela, le GRT règle le transport et l'équilibre sur le réseau de transport. Les investissements en capacité de transport et de stockage nécessaires à cet effet doivent intervenir le plus rapidement possible.
- Un nombre élevé d'acteurs du marché ont un avis bien tranché sur l'utilisation de produits groupés. L'offre de services de transport par le biais d'enchères est un pas en avant pour le bon fonctionnement du marché primaire de transport du gaz. L'offre de produits groupés au titre de produit additionnel et comme composante d'un large éventail de produits de transport est une bonne chose. L'obligation de proposer exclusivement des produits groupés aux points d'interconnexion, et ce, tant pour les capacités existantes que nouvelles, est à déconseiller au plus haut point et ne sera pas bénéfique au fonctionnement du marché :
  - Si des produits groupés sont obligatoires et imposés pour des contrats existants, cela signifie la renégociation simultanée de nombreux contrats de transport à travers l'Europe ;
  - Le glissement d'un point de fourniture physique vers un point virtuel implique la modification d'accords contractuels concernant les nominations, l'allocation de gaz naturel, les règles opérationnelles, la taxation, les frais de transport, etc.
  - La réouverture de contrats de transport existants a un impact sur des contrats de fourniture, sur ce qui doit se passer en vertu des clauses prévues dans ces contrats, des contrats qui ont pour une grande partie été négociés au cours des mois écoulés dans le cadre du couplage du prix du gaz au pétrole et/ou au marché spot.

En outre, il n'existe selon ces acteurs du marché aucune preuve que l'utilisation imposée et obligatoire de produits *hub-to-hub* renforcera la liquidité du marché du gaz :

- Des produits groupés sont utiles en complément du mix existant de services de transport et sont une réponse aux besoins du négoce sur les marchés spot. Ce produit n'apporte une valeur ajoutée que pour le négoce à court terme ;
- L'imposition de l'obligation de proposer exclusivement des produits groupés sur les points d'interconnexion ne renforcera pas la liquidité à long terme du marché du gaz. Le risque existe que ce système soit uniquement à l'avantage de produits *upstream* ;
- Pour plusieurs acteurs du marché, les produits groupés peuvent être une incitation à réduire leurs activités commerciales si les obligations administratives et financières pour négocier sur le *hub* au lieu de la *bride* ne se justifient pas économiquement ou si cela ne s'inscrit pas dans la stratégie commerciale de ces entreprises.
- Une grande majorité d'acteurs du marché actifs sur le marché du gaz naturel ne sont pas d'accord avec l'imposition exclusive de l'utilisation de produits groupés et ne veulent pas que la liberté de choix soit limitée. Les acteurs du marché concernés feront leur choix sur la base des besoins du marché. La liberté de choix va contribuer à l'augmentation de la liquidité et au fonctionnement plus efficace du marché dans son ensemble.
- Les produits combinés sont préférés aux produits groupés exclusifs. Ces produits sont équivalents en termes d'utilisation et garantissent un accès aisé au marché moyennant des frais de transaction limités. L'utilisation de produits combinés doit être encouragée et généralisée dans toute l'Europe, entre autres par le biais d'initiatives gazières régionales (*Gas Regional Initiatives*), et ce, pendant une période de 5 ans. Ce suivi et cette évaluation doivent intervenir avant de passer à l'imposition obligatoire de produits groupés.

**Développement de nouveaux services (points de prélèvement interruptibles, gestion de crise, etc.)**

- Le GRT doit réévaluer son offre de services, l'adapter et l'harmoniser aux besoins du marché.
- L'offre de services se compose d'un éventail de produits à court, moyen et long terme.
- Le GRT développe une offre de services qui est conforme au marché du gaz, notamment aux contrats de fourniture ;
- L'introduction d'un nouveau modèle de transport aura en principe peu d'influence sur les flux physiques connus et sur la charge connue du réseau de transport. Par conséquent, il convient de veiller à ce que la quantité de capacité ferme proposée ne soit pas influencée négativement à la suite de l'introduction d'un système entry/exit. Le cas échéant, le GRT doit développer des services complémentaires (capacité interruptible, accords opérationnels (*flow commitments*), contre-courant (*backhaul*), etc.) afin de maintenir l'offre de capacité ferme à un niveau suffisamment élevé.
- Le programme de services doit être adapté et doit comprendre de nouveaux produits tels que des accords opérationnels (*flow commitments*).
- Le GRT doit calculer la capacité disponible sur la base d'un ensemble fixe de paramètres en concertation avec les opérateurs voisins.
- L'offre de services interruptibles aidera à limiter l'éventuelle congestion consécutive au découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement.
- En ce qui concerne le développement de nouveaux services, le GRT doit préalablement réaliser une analyse rigoureuse des coûts et des profits. Le gaz naturel doit rester une source d'énergie compétitive.
- De nouveaux services sont développés et introduits en concertation avec les acteurs du marché concernés.
- Le GRT doit rendre sa plate-forme d'information plus conviviale et plus accessible. Il est conseillé de développer un système d'information fiable qui fournit en continu toutes les données pertinentes (capacité allouée, capacité disponible, statut du réseau, etc.) à l'utilisateur du réseau au moyen d'applications Internet simples. Les coûts liés au développement et au maintien opérationnel des plates-formes d'enchères et de données doivent être inclus dans les tarifs de transport.

## **3.2 Marché secondaire et politique de congestion**

### *3.2.1 Proposition de principes de base :*

- Organisation effective par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel du marché secondaire pour les échanges de services de transport ;<sup>10</sup>
- Politique de congestion proactive à l'aide de règles transparentes et non discriminatoires établies préalablement.<sup>11</sup>

### *3.2.2 Réaction des acteurs du marché : Confidentiel*

### *3.2.3 Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)*

#### **Organisation effective par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel du marché secondaire pour les échanges de services de transport.**

- Pratiquement tous les acteurs du marché sont favorables à un marché secondaire organisé par le GRT (Plate-forme de marché secondaire – SMP). C'est plus particulièrement le cas pour la grande majorité des affréteurs puisque le code de bonne conduite les oblige légalement à proposer la capacité non utilisée sur le marché secondaire.
- Un bon fonctionnement du marché secondaire est essentiel au bon fonctionnement du marché du gaz.
- Le GRT doit prendre en charge l'organisation du marché secondaire. A cet égard, la méthode la plus évidente est l'offre de capacité primaire et secondaire sur une même plate-forme sur la base des mêmes procédures et règles. La congestion contractuelle peut ainsi être évitée.
- Puisque le GRT possède la plus grande expérience avec la vente de services de transport, il est aussi le mieux placé pour l'organisation du marché secondaire.
- Le GRT organise et stimule le marché secondaire sous la forme d'une plate-forme électronique en ligne et rend de la sorte le marché secondaire plus accessible et plus transparent. Les GRT européens collaborent pour utiliser la même plate-forme commerciale (par ex. la plate-forme *trac-x* utilisée par plusieurs GRT en Allemagne).
- Le GRT doit faciliter ce marché sans toutefois limiter la liberté d'action.
- Le marché secondaire sera stimulé par une application stricte du principe *UIOSI*.

---

<sup>10</sup> Marché secondaire : voir article 17 à 20 inclus de l'AR Code de bonne conduite du 23 décembre 2010 (M.B. du 5 janvier 2011).

<sup>11</sup> Politique de congestion : voir article 10 à 16 inclus de l'AR Code de bonne conduite du 23 décembre 2010 (M.B. du 5 janvier 2011).

- Le GRT a un rôle important à jouer en ce qui concerne l'organisation et le négoce sur le marché secondaire. La manière dont se déroule ce négoce, comment, où et quand et à quel prix de transaction, est entièrement laissée à l'appréciation des parties négociatrices. Le même acteur du marché admet toutefois que l'utilisation de produits standard et la concentration des liquidités sur une place commerciale facilement accessible constituent un environnement naturel pour les échanges de capacité secondaire.
- A ce jour, les *shippers* ne montrent qu'un intérêt modéré pour des transactions sur le marché secondaire. De nouveaux mécanismes ne parviendront qu'à stimuler moyennement cet intérêt. Le succès d'une plate-forme pour le marché secondaire organisé par le GRT est étroitement lié à la volonté des *shippers* d'utiliser cette plate-forme. La plupart des *shippers* préfèrent le négoce bilatéral.
- Certains participants à la consultation sont favorables à l'obligation de faire transiter tous les échanges par cette *SMP*. A cet égard, ils soulignent la récente initiative de Fluxys et GRT baptisée *Capsquare*. Cette obligation est nécessaire pour parvenir à un marché secondaire des services de transport qui soit liquide et transparent. A cet effet, il convient de veiller à ce que les coûts d'adhésion soient les plus faibles possible.
- Certains acteurs du marché trouvent qu'outre le négoce sur la *SMP* gérée par le GRT, le négoce bilatéral et/ou *OTC* doit rester possible moyennant notification des transactions au GRT qui peut les notifier globalement par la *SMP* à l'ensemble des acteurs du marché. Le transfert de capacité entre utilisateurs du réseau doit être possible sans frais et à très court terme. Le négoce *OTC* doit toujours rester possible.
- Le fonctionnement du marché secondaire ne peut pas être envisagé de façon isolée par rapport à celui du marché primaire. La question n'est donc pas de savoir si le marché secondaire doit être organisé par le GRT, mais plutôt comment les marchés primaire et secondaire peuvent être intégrés. Une initiative comme *Capsquare*, si elle est utile, est toutefois insuffisante. En outre, l'offre de services sur *Capsquare* par Fluxys et par GRT n'est pas suffisamment harmonisée.
- Le marché secondaire doit être complémentaire au marché primaire des produits standardisés. La meilleure garantie à cet effet consiste à laisser les acteurs du marché intervenir sur le marché secondaire sans restriction en termes de prix. Puisque le GRT ne peut accepter sur son système de produits qui divergent des produits primaires standardisés, les craintes d'incohérence entre marchés primaire et secondaire sont infondées. Les vendeurs doivent toutefois avoir la possibilité de proposer leurs produits à long terme souscrits sur le marché secondaire comme des produits à court terme et/ou de proposer de la capacité ferme comme interruptible. Aucune restriction de prix ne peut être imposée et les abus doivent être évités par des règles *anti-hoarding* et de *monitoring* strictes.
- Plusieurs acteurs du marché affirment que les prix sur le marché secondaire ne peuvent pas être beaucoup plus élevés que ceux appliqués sur le marché primaire.
- Selon un acteur du marché, il est préférable de réaliser l'intégration des marchés secondaire et primaire par la création d'un mécanisme de revente. Ainsi, il doit être possible pour l'affréteur de proposer à nouveau sa capacité souscrite non utilisée par le biais du système d'enchères successives en même temps que l'offre du GRT. L'affréteur perçoit le prix du marché moins la commission du GRT.
- Un acteur du marché signale que le fonctionnement d'une telle plate-forme n'est pas une activité régulée et doit idéalement être confié à une organisation commerciale spécialisée. Le rôle important du GRT commence après le traitement du fonctionnement commercial lorsque les parties concernées informent le GRT de leur accord. Le GRT doit faciliter ce processus de façon transparente, efficace et simple. Le processus de régulation doit en priorité se focaliser sur ce point.
- Un acteur du marché déclare qu'il n'est pas nécessaire que le marché secondaire soit régulé et qu'il ne doit donc pas faire partie du règlement d'accès (code de réseau).



- Un participant à la consultation propose que le GRT organise le marché secondaire. Le GRT ne doit pas s'en charger personnellement, mais il doit veiller à ce qu'un marché secondaire soit rendu possible et que les conditions connexes à cet effet soient remplies.

***Politique de congestion proactive à l'aide de règles transparentes et non discriminatoires établies préalablement.***

- Le développement d'un marché secondaire liquide et l'instauration de règles de congestion sont des éléments importants pour la poursuite de la libéralisation du marché du gaz. Une première exigence importante est toutefois le bon fonctionnement du marché primaire et une politique d'investissement judicieuse du GRT, et ce, en concertation mutuelle avec les acteurs du marché. Dès que le marché primaire fonctionne correctement, le besoin de règles de congestion rigoureuses se fera moins sentir et le développement du marché secondaire suivra.
- Différents points d'interconnexion en Europe sont confrontés à une congestion contractuelle qui donne lieu à une utilisation sous-optimale de la capacité de transport disponible et est à la base des différences de prix parfois importantes entre les différents hubs. La cause réside dans l'offre de produits non cohérente et le manque total d'harmonisation entre les GRT voisins.
- Les règles d'enchères joueront un très grand rôle dans la prévention de la congestion contractuelle. La congestion est évitée en calquant sur les besoins des utilisateurs du réseau l'offre de produits (long, moyen et court terme) et les règles d'allocation (enchères) sur le marché primaire.
- Outre une offre de produits cohérente sur le marché primaire, la meilleure politique de congestion est une politique d'investissement dictée par le marché et menée par le GRT. Un acteur du marché fait remarquer que l'introduction d'un système *Entry/Exit* découplé comporte le risque que l'offre de capacité ferme disponible diminue, ce qui peut à son tour donner lieu à de la congestion.
- Pratiquement tous les acteurs du marché sont favorables à l'obligation d'offrir la capacité non utilisée (ferme et interruptible) sur le marché secondaire. Le principe *UIOSI* doit être appliqué :
  - Obligation pour tous les affréteurs de proposer la capacité non utilisée sur le marché secondaire ;
  - Possibilité de le faire sur une base journalière ;
  - Ce système oblige l'affréteur à optimiser son portefeuille contrairement au principe *UIOLI* où l'affréteur est pénalisé et qui est difficilement réalisable dans la pratique.
- Selon plusieurs acteurs du marché, l'objectif pour la capacité de transport non nominée doit être que toute la capacité qui n'est effectivement pas nominée soit proposée automatiquement et immédiatement sur une plate-forme commerciale secondaire. L'application du principe *use-it-or-lose-it (UIOLI)* ou *use-it-or-sell-it (UIOSI)* est essentielle à cet égard. La capacité qui n'est pas nominée doit être *ex officio* et le plus rapidement possible proposée sur le marché secondaire.
- Plusieurs acteurs du marché soutiennent les règles de congestion reprises dans le code de bonne conduite (art. 10 à 16).
- Pratiquement tous les acteurs du marché s'accordent sur le fait que parallèlement au principe *UIOSI*, la capacité non utilisée peut être proposée par le GRT (ferme et interruptible). Plusieurs acteurs du marché estiment que la capacité intra journalière doit idéalement être proposée comme un produit groupé. Le GRT doit utiliser un service *UIOLI* à court terme. Cette option ne fonctionnera que si ce service est proposé comme produit groupé.
- La capacité non utilisée dans les 24 heures peut être affectée par le GRT aux fins du couplage de marché des hubs voisins.

- Le développement d'une politique de congestion efficace pour la prévention et la résolution de la congestion contractuelle temporaire est une composante essentielle du bon fonctionnement du marché. Le meilleur moyen de favoriser l'utilisation de la capacité est d'obliger le GRT à vendre plus de capacité ferme qu'il est possible d'en transporter physiquement. Le GRT a la meilleure vision et dispose des données correctes relatives aux flux gaziers historiques et futurs. Il connaît donc l'utilisation des capacités souscrites et peut mettre sur le marché sur une base ferme cette capacité non utilisée déjà souscrite par les utilisateurs du réseau par le biais du processus d'enchères. Il doit couvrir le risque d'interruption au moyen d'un mécanisme de rachat.
- Le mécanisme susmentionné de « *overselling and buy back* » combiné à l'allocation par des enchères, un sondage à intervalles réguliers du marché quant aux besoins de capacité (nouveaux investissements) et un screening correct de l'utilisation des services souscrits pour prévenir d'éventuels abus et pour identifier les parties qui abusent du système, doit suffire pour assurer le marché d'une utilisation optimale de la capacité disponible.
- L'offre de services interruptibles, dans le cadre de laquelle un affréteur n'est pas interrompu tant qu'il utilise un ou plusieurs points d'entrée déterminés, aidera à limiter l'éventuelle congestion consécutive au découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement.
- Plusieurs acteurs du marché sont également favorables à une application rigoureuse du principe du sac à dos, qui veut que la capacité de transport suive automatiquement le nouveau fournisseur en cas de changement.
- Plusieurs acteurs du marché plaident par ailleurs aussi pour la suppression du système de réservations à long terme, qui entraînent bien trop souvent des congestions contractuelles et partant, entravent le fonctionnement efficace du marché. Le rôle joué par le passé par ces réservations à long terme pour faciliter les investissements dans de grandes infrastructures de gaz naturel doit être repris dans le nouveau régime régulé par une rémunération correcte du capital investi.
- Un acteur du marché affirme que l'introduction de règles *UIOLI* mine la fermeté de la capacité et augmente l'incertitude. Elles ne sont dès lors pas nécessaires.
- Les droits de renomination des affréteurs doivent être garantis et ne peuvent pas être limités pour que le *shipper* puisse adapter ses flux de gaz pendant la journée et dès lors garantir son équilibre de réseau.
- Pratiquement tous les participants sont d'accord pour dire qu'aucune restriction ne peut être imposée sur les renominations le jour J-1 et le jour J. Les restrictions sur les renominations ont des conséquences négatives pour le négoce et la liquidité du marché journalier. En outre, ces restrictions peuvent avoir des effets indésirables sur le montant des nominations par les utilisateurs du réseau. En effet, l'utilisateur du réseau adaptera ses nominations dans le temps en fonction des restrictions imposées afin de conserver une flexibilité maximale. Les nominations perdent ainsi leur fonction de signal à l'égard du GRT.
- Si ces droits de renomination sont malgré tout limités, l'affréteur doit recevoir la garantie qu'il peut continuer à renommer dans les limites de 10 à 90 % de la capacité qu'il a souscrite.
- De telles restrictions ne peuvent absolument pas être introduites sans concertation préalable entre les GRT voisins. Si les règles de nomination et de renomination diffèrent des deux côtés du point d'interconnexion, cela peut entraîner un comportement inapproprié des utilisateurs du réseau.

### **3.3 Equilibre du réseau**

#### *3.3.1 Proposition de principes de base :*

- Modèle d'équilibrage adapté au marché ;<sup>12</sup>
- Découplage de l'offre et de la souscription de services de capacité et de flexibilité en tenant compte de l'accès aux services de stockage ;
- Equilibrage journalier ;
- Mise sur pied d'une seule zone d'équilibrage.

#### *3.3.2 Réaction des acteurs du marché : CONFIDENTIEL*

#### *3.3.3 Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)*

#### **Modèle d'équilibrage adapté au marché.**

- Pour tous les acteurs du marché, un système d'équilibrage adapté au marché est la condition essentielle pour parvenir à un marché du gaz compétitif et aisément accessible. Un modèle d'équilibrage basé sur l'équilibrage journalier est privilégié et contribuera à la gestion efficace du réseau de gaz naturel. A cet égard, les aspects suivants doivent être pris en considération :
  - Une seule zone d'équilibrage ;
  - Equilibrage journalier ;
  - Aucune restriction pendant la journée ;
  - Obligation d'être en équilibre à la fin de la journée (commercial ou physique) ;
  - *Cash-out* à la fin de la journée gazière ;
  - Le gaz naturel destiné à l'équilibre du réseau doit être acheté par le GRT sur le marché de gros, de préférence sur le marché spot intra journalier.
- Un acteur du marché affirme qu'un système d'équilibrage adapté au marché peut fonctionner uniquement s'il existe un marché du gaz liquide et bien accessible entre les points d'entrée et de prélèvement. Cet acteur du marché estime que le fonctionnement du marché n'est à ce jour pas suffisamment transparent et efficace pour instaurer avec succès un régime d'équilibrage adapté au marché. Avant d'envisager de passer à un régime d'équilibrage régulé, il faut que le marché du gaz naturel soit suffisamment liquide, transparent et concurrentiel.
- Les règles d'équilibrage doivent être non discriminatoires, transparentes et adaptées au marché. Le GRT fournira les informations nécessaires sur les positions individuelles des affréteurs aux points d'entrée et de prélèvement, ainsi que sur la position globale du réseau de transport. Les tarifs de

---

<sup>12</sup> Equilibre du réseau : voir articles 42 à 45, articles 118 à 120 et articles 128 à 132 de l'AR Code de bonne conduite du 23 décembre 2010 (M.B. du 5 janvier 2011. Voir aussi l'article 21, point 1 du Règlement (CE) n° 715/2009 du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel.

déséquilibre reflèteront les coûts et comporteront les incitants nécessaires pour que l'utilisateur du réseau maintienne en équilibre ses flux d'approvisionnement et de prélèvement.

- Le rôle du GRT est limité à la gestion sûre et certaine du réseau de gaz naturel. Le GRT achètera à cet effet des services d'équilibrage sur une base transparente et non discriminatoire en recourant aux mécanismes du marché. Si le stockage en conduite est insuffisant pour garantir l'équilibre du réseau, le GRT doit faire appel à d'autres moyens, et ce, de la manière la plus efficace possible.
- Plusieurs acteurs du marché sont favorables à un régime d'équilibrage adapté au marché où les utilisateurs du réseau sont incités à rester en équilibre. L'utilisateur du réseau a l'obligation de garder en équilibre ses propres flux gaziers entrants et sortants pour son portefeuille global, sans distinction entre le transit et l'acheminement interne.
- Pour plusieurs acteurs du marché, le modèle à viser est un système d'équilibrage adapté au marché avec équilibrage journalier, *cash-out* à la fin de la journée et sans restrictions horaires. Le modèle d'équilibre de Fluxys peut, moyennant quelques adaptations, rapidement correspondre à ce *target-model*.
- La plupart des acteurs du marché souhaitent un système d'équilibre qui n'impose pas de restrictions horaires. Si l'intégrité du système impose des restrictions horaires, seuls sont concernés de grands clients qui peuvent rapidement démarrer ou éteindre une unité et les centrales électriques. Au lieu d'opter pour des restrictions horaires au niveau du portefeuille de l'affréteur, il est recommandé, le cas échéant, d'imposer ces restrictions horaires aux points de prélèvement du groupe de clients finals susmentionné.
- Si des restrictions horaires sont imposées comme mesure transitoire, le GRT doit donner plusieurs fois par heure des informations au *shipper* qui lui permettent de respecter son équilibre dans l'heure.
- Tous les acteurs du marché qui ont participé à la consultation affirment que les affréteurs sont responsables de l'équilibrage de leur portefeuille en intervenant en cours de journée (physique) et/ou en échangeant leur position en fin de journée (physique et/ou commerciale). L'affréteur est le premier responsable de l'équilibre de son portefeuille gazier. Le GRT est responsable de l'équilibrage résiduel. L'affréteur peut aider le GRT en soutenant le système.
- De nombreux acteurs de marché affirment que les affréteurs et le GRT achètent et vendent sur le marché spot aux fins de l'équilibrage du réseau de transport.
- Plusieurs acteurs du marché indiquent que le système d'équilibrage et les tarifs des déséquilibres et des services de flexibilité doivent contenir des règles permettant de décourager les actions spéculatives des utilisateurs du réseau. A cet effet, la régulation prévoit les règles nécessaires en matière de prévention des abus et des règles de bon comportement reprises dans les autorisations de *shipper* et de fourniture.
- Un acteur de marché plaide pour que les garanties financières et les critères de solvabilité de l'utilisateur du réseau soient tels que les autres utilisateurs du réseau et le GRT sont protégés contre les conséquences financières d'acteurs du marché qui ne paient plus les frais de déséquilibres qui leur sont imputés. Ces règles doivent être équitables et ne pas constituer de seuil à l'accès au marché.

***Découplage de l'offre et de la souscription de services de capacité et de flexibilité en tenant compte de l'accès aux services de stockage.***

- Le GRT doit proposer des services de flexibilité qui permettent de compenser les déséquilibres physiques qui sont la conséquence du schéma de prélèvement difficilement prévisible de clients raccordés au réseau belge de gaz naturel.
- Plusieurs acteurs du marché plaident pour que le GRT offre une quantité de flexibilité de base qui permette aux affréteurs de compenser des déséquilibres dans la journée. La quantité proposée tient compte de la durée de la période d'équilibrage (1 jour).
- Le GRT doit maximiser son offre de services de flexibilité, et ce, moyennant un coût raisonnable. A cet effet, il tient compte de la charge du réseau de transport : une charge réduite du réseau de transport signifie une offre accrue de flexibilité.
- Le GRT doit proposer en permanence la flexibilité non utilisée.
- L'analyse des besoins et l'offre de services de flexibilité doivent être analysées au niveau européen afin d'éviter des investissements excessifs. Des services de flexibilité doivent être fournis par le GRT qui peut le faire au moindre coût.
- Plusieurs acteurs du marché ne sont pas favorables au découplage de la capacité et de la flexibilité compte tenu du fait que l'accès aux services de stockage est réservé aux fournisseurs qui approvisionnent des clients de distribution.
- Un acteur du marché affirme que le GRT doit veiller à la flexibilité de base qui permet des déséquilibres dans la journée et donne la possibilité aux affréteurs de gérer son déséquilibre dans la journée et de contrôler ses actions visant à être en équilibre en fin de journée. A cet égard, le découplage des services de flexibilité et de la souscription de capacité de prélèvement est à éviter.
- Le GRT doit de préférence utiliser le stockage en conduite pour la flexibilité du client final national. Le stockage de Loenhout peut y être ajouté en réservant le droit de priorité aux fournisseurs de clients raccordés au réseau de distribution en cas de souscription de services de stockage. Ce système réduirait fortement la complexité actuelle de l'utilisation de Loenhout et favoriserait l'utilisation du stockage souterrain. Les services de flexibilité (stockage en conduite et éventuels services de stockage) doivent être proposés au tarif régulé basé sur des coûts réels. L'utilisation du stockage en conduite comme service de flexibilité sous la forme de *Virtual Storage* doit se faire à un tarif compétitif compte tenu du fait que ce produit présente des restrictions en matière de nominations et d'indissolubilité. Il est dès lors moins attrayant que l'*ACIT/ADIT*.
- Le GRT doit permettre aux affréteurs de souscrire des services de flexibilité complémentaires afin de couvrir les risques d'équilibrage directement liés au comportement imprévisible des clients (différence entre nomination et allocation de gaz naturel aux points de prélèvement), tant dans la journée qu'à la fin de la journée.
- Un acteur du marché souhaite établir clairement qu'il est opposé au découplage des services de flexibilité et de la capacité de prélèvement.
- Les déséquilibres qui ne peuvent pas être compensés par les services de flexibilité proposés par le GRT doivent l'être par le fonctionnement du marché.
- Plusieurs acteurs du marché affirment que des services d'équilibrage ex post peuvent être prévus en option.
- Plusieurs acteurs du marché indiquent que la souscription séparée de services de capacité et de flexibilité offre la possibilité à l'affréteur d'optimiser son portefeuille. De ce fait, les coûts de flexibilité sont alloués à ceux qui utilisent les services de flexibilité proposés par le GRT. Pour respecter son

équilibre de réseau, l'affréteur pourra choisir entre les différents services qu'il souhaite y affecter : GNL, stockage, contrats de fourniture, services de flexibilité proposés par le GRT, etc.

### ***Equilibrage journalier.***

- De nombreux acteurs du marché sont d'ardents partisans de l'équilibrage journalier avec *cash-out* à la fin de la journée et une seule zone d'équilibrage au sein de laquelle aucune distinction n'est plus opérée entre le gaz H et L. Les utilisateurs du réseau reçoivent suffisamment de temps et de possibilités pour corriger leur position d'équilibre et optimiser leur portefeuille, ce qui contribue à la liquidité du marché.
- Un acteur du marché indique que l'équilibrage journalier peut être une amélioration, mais qu'elle ne doit pas se faire au détriment d'une diminution de l'offre de capacité ferme. Si l'instauration de l'équilibrage journalier requiert des investissements complémentaires, il convient de surveiller de près leur impact sur les tarifs des services de transport.
- Un acteur du marché indique que l'instauration de l'équilibrage journalier ne peut pas donner lieu à du « gaming » au détriment du GRT et des autres utilisateurs du réseau.
- Un affréteur est un grand partisan de l'équilibrage journalier, mais ajoute que le nouveau système d'équilibrage tel qu'il sera utilisé par GTS (le GRT néerlandais) où le GRT n'intervient que si l'équilibre global du réseau est en péril au lieu d'un « cash-out » journalier, n'est pas un bon système. Ce système n'offre aucune certitude à l'affréteur individuel et le rend dépendant du comportement des autres acteurs sur le réseau de transport.
- Un autre acteur du marché est quant à lui favorable au système néerlandais : le GRT prévoit un système d'équilibrage permanent et n'intervient pas à moins que l'intégrité du système ne soit en péril. Cet acteur du marché préfère ce système à l'équilibrage journalier avec règlement en fin de journée.
- Un autre acteur du marché n'est pas demandeur de l'équilibrage journalier. L'équilibrage horaire permet à l'affréteur de rester conscient des restrictions du réseau de transport.
- Tous les acteurs du marché s'accordent à dire que l'équilibrage journalier n'est possible que si les informations nécessaires relatives aux flux gaziers individuels des *shippers* sont mises à disposition en temps voulu et à plusieurs reprises. La Belgique a très tôt consenti d'importants investissements dans la fourniture d'informations sur base horaire et est, à l'instar du Royaume-Uni, le seul pays prêt à instaurer l'équilibrage journalier sur la base d'un système d'équilibrage adapté au marché. Sans la fourniture de ces informations, il est impossible d'introduire un modèle d'équilibrage journalier adapté au marché. La Belgique possède une large avance en la matière qu'elle doit utiliser pour mettre en œuvre un modèle de transport attrayant.
- Le GRT fournit régulièrement à l'affréteur des informations sur ses flux gaziers aux points d'entrée et aux points de prélèvement de ses clients finals qui sont raccordés au réseau de transport. Outre ces informations, le GRT communique des informations sur la position du réseau : le GRT donne des informations sur la position globale du système.
- Le GRT fournit à l'utilisateur du réseau des informations sur son équilibre individuel du réseau et celui du système global. L'information est communiquée à une fréquence la plus élevée possible, au minimum sur une base horaire et si possible en temps réel. L'utilisateur du réseau a ainsi la possibilité de corriger sa position pendant la journée. Le GRT donne des informations les plus proches possible de la réalité du moment sur la position des affréteurs et celle du système. Sans informations régulières pendant la journée, l'équilibrage journalier est impossible.
- Le GRT fournit aux utilisateurs du réseau les informations nécessaires pour corriger leur position d'équilibre de façon efficace. Les utilisateurs du réseau ont besoin d'un accès en ligne convivial aux informations sur :

- Leur propre position d'équilibre sur la base d'informations en temps réel relatives aux flux d'approvisionnement et de prélèvement (relevés de mesures et allocation de gaz) et aux différences cumulées ;
  - La position globale du réseau et les limites maximale et minimale à partir desquelles le GRT intervient ;
  - Les informations concernant les volumes et les prix relatifs aux transactions du GRT pour le maintien de l'équilibre du réseau de transport ;
  - Des informations fiables concernant les prélèvements de clients SLP tant en temps réel qu'ex post. A cet effet, le GRT collaborera étroitement avec les GRD raccordés à son réseau de transport ;
  - Après la période d'équilibrage, les utilisateurs du réseau reçoivent le plus rapidement possible un décompte détaillé de leurs éventuels déséquilibres et des coûts y afférents.
- Les renominations pendant la journée gazière sont stimulées et le temps de réaction est le plus court possible sans dépasser les 30 minutes.
  - Les procédures relatives aux nominations et renominations et l'accès aux services de flexibilité sont conçus de sorte que l'utilisateur du réseau puisse adapter son équilibre de réseau individuel sur la base des informations fournies par le GRT. Les renominations doivent être possibles pendant toute la journée afin de permettre aux utilisateurs du réseau de corriger leur équilibre. La liquidité du marché du gaz *within-day* s'en trouve favorisée. Le temps de réaction du GRT doit être le plus court possible.
  - Le système d'équilibrage utilise des procédures standard existantes, telles que les *CBP d'EASEE-GAS*. Une journée gazière commune à l'Europe est recommandée à cet égard.
  - Lors de l'élaboration de son modèle d'équilibrage, le GRT tient compte du lien entre le marché du gaz et de l'électricité. Les nominations et renominations sur les marchés du gaz et d'électricité sont harmonisées entre elles. Si la production d'électricité peut donner lieu à des variations imprévues dans la demande de gaz naturel, le GRT prévoit la flexibilité requise pour permettre la transition vers le nouveau régime.
  - Le décompte des déséquilibres à la fin de la période d'équilibrage s'effectue conformément à un mécanisme de marché qui reflète le coût conforme au marché de l'équilibrage.
  - Les déséquilibres ne peuvent donner lieu à des amendes. Seuls les coûts causés peuvent être facturés à l'affréteur et/ou au client final.
  - Lorsque l'affréteur dépasse sa *CIT* souscrite et que le système global est en équilibre (dans des limites préalablement définies), le GRT ne peut imposer de pénalité à l'affréteur.
  - Un acteur du marché précise que l'utilisation de tolérances doit être évitée. Les acteurs du marché doivent uniquement supporter des coûts qui sont réellement encourus par le GRT pour maintenir le système en équilibre. Aucune pénalité inutile ne peut être imposée.
  - Les affréteurs qui soutiennent l'équilibre global du réseau doivent être récompensés tandis que les affréteurs qui mettent l'équilibre global du réseau en péril doivent être pénalisés.
  - Le gaz naturel qui doit être acheté par le GRT pour maintenir le système global en équilibre doit être acquis auprès d'acteurs du marché, et ce, le plus possible sur le marché à court terme ou sur une échelle d'offre de prix.
  - Les coûts du GRT pour l'équilibrage du réseau doivent être entièrement supportés par les affréteurs qui provoquent ces coûts. Tant les déficits que les plus-values que le GRT réalise par ses actions d'équilibrage et qui ne peuvent être alloués individuellement doivent être répartis sur une base mensuelle entre les affréteurs individuels qui utilisent le système, et ce, sur la base de la somme de leurs flux physiques d'approvisionnement et de prélèvement.

- Le GRT doit être incité à gérer ces coûts efficacement : les coûts d'équilibrage à la suite de l'achat de gaz d'équilibrage doivent toujours se situer dans une marge bien déterminée au-dessus du prix de gros. Si le GRT ne respecte pas cette marge, il ne peut pas refacturer ces coûts aux affréteurs. Si le GRT respecte la marge, il doit être récompensé.
- Un acteur du marché propose les principes suivants en ce qui concerne le prix *cash-out* :
  - Le prix *cash-out* doit être asymétrique pour donner aux affréteurs le stimulant nécessaire pour respecter l'équilibre du réseau ;
  - Le prix *cash-out* doit être basé sur le coût marginal : prix d'achat marginal (prix le plus élevé) et prix de vente marginal (prix le plus bas) du GRT ;
  - Les affréteurs qui affichent un déficit paieront le prix d'achat marginal, les affréteurs qui ont trop de gaz recevront le prix de vente marginal ;
  - Si le GRT ne doit pas entreprendre d'action, le prix de vente marginal standard est déterminé comme étant égal au prix moyen du système (= prix moyen de toutes les actions de vente et d'achat) +/- 10 à 15 %. Si aucune action n'a été enregistrée pendant la journée, l'on tient compte des actions de la veille.
- Le GRT achète et vend du gaz naturel pour l'équilibrage du réseau de transport sur le marché du gaz *within-day* qui peut aussi être utilisé par les utilisateurs du réseau pour corriger leur position individuelle pendant la journée. Le GRT veille à ce que les coûts du maintien en équilibre de son réseau de transport soient les plus faibles possible. Un système d'incitants peut être utilisé à cet effet.
- Une autre partie du marché déclare que l'équilibrage journalier avec *cash-out* des déséquilibres en fin de journée doit être conçu de telle sorte que les utilisateurs du réseau soient encouragés à soutenir l'équilibre global du réseau de transport. L'affréteur qui provoque les déséquilibres supporte les coûts. Les affréteurs qui contribuent à l'équilibre du réseau peuvent être récompensés.
- Un acteur du marché plaide pour que les tarifs des déséquilibres soient de préférence basés sur le prix marginal du marché spot ou d'équilibrage local. Si le GRT ne peut pas recourir au marché gazier *within-day*, il doit élaborer, en concertation avec les acteurs du marché, un système alternatif qui limite les coûts pour le maintien de l'équilibre du réseau à un niveau le plus bas possible.
- Le GRT élabore des procédures claires et détaillées concernant la manière dont et le moment où les utilisateurs du réseau seront facturés pour leurs déséquilibres. Cette procédure et les tarifs connexes appliqués doivent être approuvés par le régulateur après consultation des acteurs du marché.

### ***Mise sur pied d'une seule zone d'équilibrage.***

- Tous les acteurs du marché s'accordent à dire que la fusion des zones d'équilibrage facilite l'accès au marché belge du gaz naturel pour des nouveaux venus. Tant la gestion opérationnelle que la souscription de services de transport s'en trouveront fortement simplifiées. Le GRT doit convertir son système multi-bap en un système à une seule zone d'équilibrage. La fusion des zones d'équilibrage existantes revêt une importance capitale pour le développement à venir du marché belge du gaz naturel. Pour l'équilibrage aussi, il ne peut y avoir de distinction entre le transit et l'acheminement interne.
- Un nombre élevé d'acteurs du marché est favorable à la fusion des zones de gaz L et H qui facilitera l'accès aux clients finals dans la zone de gaz L. La fusion des zones de gaz H et L est d'ores et déjà un fait aux Pays-Bas et est sérieusement envisagée en France. La Belgique ne peut pas laisser passer cette opportunité. La conversion de qualité est un service de système proposé par le GRT dont les coûts doivent être socialisés.



- Par rapport aux Pays-Bas, à la France et à l'Allemagne, il est incompréhensible que la Belgique possède encore 4 zones d'équilibrage. A terme, plusieurs acteurs du marché estiment qu'il faut examiner s'il ne serait pas judicieux de fusionner la zone d'équilibrage Pays-Bas, Belgique et France. Les zones d'équilibrage doivent être les plus grandes possible et le cas échéant, les GRT voisins doivent, en concertation avec les régulateurs, décider de fusionner des zones d'équilibrage.
- La création d'une seule zone d'équilibrage pour la Belgique est nécessaire si l'on espère développer un marché du gaz flexible et liquide par le biais d'un hub virtuel qui peut également être utilisé par les utilisateurs du réseau pour leurs besoins en ce qui concerne leur équilibre de réseau individuel et par le GRT en ce qui concerne l'équilibre global du réseau de transport.
- La fusion des 3 zones d'équilibrage du gaz H en une zone est un progrès important dans la simplification de l'accès au marché belge du gaz naturel. Cet acteur du marché est favorable à deux zones d'équilibrage : une pour le gaz L et une pour le gaz H.
- La mise en œuvre d'une seule zone d'équilibrage doit être étudiée soigneusement. Une analyse des pertes et des profits est requise et l'éventuel impact sur les tarifs des services de transport doit être limité à un minimum.

### **3.4 Capacité de prélèvement aux GOS pour les clients SLP**

#### *3.4.1 Proposition de principes de base :*

- Détermination du volume de capacité de prélèvement aux GOS pour clients SLP par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel sur base des critères en matière de sécurité d'approvisionnement (-11 Ceq et autres) en concertation avec les gestionnaires de réseau de distribution ;
- Allocation de capacité de prélèvement aux GOS pour clients SLP par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel aux affréteurs sur la base de leur portefeuille de clients avec évaluation périodique ;
- Nominations aux GOS pour clients SLP par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel.

#### *3.4.2 Réaction des acteurs du marché : CONFIDENTIEL*

#### *3.4.3 Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)*

***Détermination des capacités de prélèvement aux GOS pour clients SLP par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel sur la base des critères en matière de sécurité d'approvisionnement (-11 Ceq et autres) en concertation avec les gestionnaires du réseau de distribution.***

***Allocation de la capacité de prélèvement aux GOS pour clients SLP par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel aux affréteurs sur la base de leur portefeuille de clients avec évaluation périodique.***

- Pratiquement tous les acteurs du marché soutiennent ces principes. Les capacités aux GOS peuvent être allouées automatiquement en fonction du portefeuille de l'affréteur et/ou du fournisseur. Elles sont régulièrement adaptées à la hausse ou à la baisse selon l'évolution du portefeuille de clients.
- Le GRT doit déterminer en étroite collaboration avec le GRD le volume de capacités aux GOS pour clients SLP et l'allouer sur une base mensuelle à l'affréteur en fonction de son portefeuille de clients. Si un client final change de fournisseur, cette capacité aux GOS déménage automatiquement avec le client.
- Le profil standard en combinaison avec la consommation annuelle et la température sont les données à utiliser par le GRT pour contrôler les flux gaziers.
- Plusieurs acteurs du marché vont encore plus loin : l'idéal serait que le GRT, en concertation avec le GRD, calcule la totalité de la capacité de prélèvement pour les clients SLP aux différents GOS et l'alloue de façon agrégée. Le même principe pourrait être utilisé pour l'allocation de gaz. La précision augmente grâce à l'agrégation.

- Un acteur du marché souhaite que la souscription de capacité de prélèvement aux GOS pour les clients SLP reste une matière pour l'affréteur. Il incombe à l'affréteur de réserver suffisamment de capacité compte tenu d'éventuelles circonstances extrêmes susceptibles statistiquement de se produire tous les x ans. En outre, l'affréteur/le fournisseur propose des contrats de fourniture interruptibles afin que la demande globale en capacité puisse être limitée, ce qui peut éviter les investissements excessifs. La procédure de souscription de capacité de prélèvement aux GOS pour les clients *SLP* doit toutefois être plus simple et plus rapide que ce n'est le cas aujourd'hui.

**Nominations aux GOS pour clients SLP par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel.**

- Pratiquement tous les acteurs du marché qui ont participé à la consultation soutiennent ce principe. Si les nominations sont effectuées par le GRT, aucun frais pour les déséquilibres ne peut être facturé à l'affréteur.
- Un acteur du marché ne connaît pas le système belge en matière d'approvisionnement de clients final au niveau de la distribution, mais fait référence à la situation en France où la capacité aux GOS est automatiquement calculée et allouée en fonction du portefeuille de clients de l'affréteur. Le contrôle des nominations peut sensiblement être amélioré sur la base des informations historiques et récentes dont le GRT dispose sur le schéma de prélèvement global.
- Un autre acteur du marché affirme que les nominations sont inutiles pour les clients finals *SLP*.
- L'acteur du marché qui voulait que la souscription de capacité de prélèvement aux GOS pour les clients SLP reste une matière pour l'affréteur : Puisque l'affréteur est responsable du contrôle et de la gestion de son portefeuille, c'est aussi l'affréteur qui doit estimer le prélèvement et qui utilisera cette information pour gérer l'équilibre de son portefeuille gazier par le biais de nominations.

### **3.5 Capacité de prélèvement des clients finals télémesurés**

#### *3.5.1 Proposition de principes de base :*

- Le client final est propriétaire de la capacité de prélèvement à son point de prélèvement (*pour le client final télémesuré sur réseau de distribution, il s'agit de la capacité au GOS qui lui a été indiqué par le gestionnaire du réseau de distribution*) ;
- Le client final détermine, réserve et paie cette capacité de prélèvement en même temps que les autres services (*pression, qualité, etc.*) fournis par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel ;
- Le client final alloue cette capacité de prélèvement à l'affréteur de son choix.

#### *3.5.2 Réaction des acteurs du marché : CONFIDENTIEL*

#### *3.5.3 Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)*

***Le client final est propriétaire de la capacité de prélèvement à son point de prélèvement (pour le client final télémesuré sur réseau de distribution, il s'agit de la capacité au GOS qui lui a été indiqué par le gestionnaire du réseau de distribution).***

***Le client final détermine, réserve et paie cette capacité de prélèvement en même temps que les autres services (pression, qualité, etc.) fournis par le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel.***

- Pratiquement tous les participants à la consultation soutiennent ces principes. Ils ajoutent que ces règles doivent permettre que plusieurs affréteurs utilisent la capacité de prélèvement du client final.
- Dans le système actuel, il est difficile pour le client final de déterminer la capacité de prélèvement adaptée et les services connexes (*RF, ARF*). Si le client final devient propriétaire de sa capacité de prélèvement, il est recommandé que les services de transport proposés au point de prélèvement soient simplifiés.
- Le GRT est responsable de ce qu'il advient du gaz naturel sur son réseau. Par conséquent, le GRT est responsable de la pression et de la qualité au point de prélèvement. L'affréteur livre du gaz naturel qui satisfait aux spécifications de pression et de qualité au point d'entrée et n'est en aucun cas responsable de ce qu'il arrive après sur le réseau.
- La capacité de prélèvement de clients finals raccordés au réseau de transport est contractée et payée par le client final. Le GRT conclut avec le client final un contrat de raccordement qui contient les dispositions nécessaires à cet effet.

- Un acteur du marché propose que l'allocation de capacité de prélèvement au client final ne soit pas une obligation. Si le client final le souhaite, il doit être possible que l'affréteur réserve la capacité de prélèvement.
- Un autre acteur du marché souhaite que la souscription de capacité de prélèvement reste une matière de l'affréteur, et ce, en concertation avec le client final.
- Un acteur du marché remarque par ailleurs qu'en ce qui concerne la capacité de prélèvement aux points frontaliers, les mêmes principes doivent s'appliquer que ceux en vigueur pour les points d'entrée.

***Le client final alloue cette capacité de prélèvement à l'affréteur de son choix.***

- Ce principe est soutenu par tous les acteurs du marché qui ont participé à la consultation à l'exception de l'acteur du marché qui souhaite que la souscription de capacité de prélèvement reste une matière de l'affréteur.
- Le client final peut allouer la capacité (du point virtuel d'échanges au point de prélèvement) à son affréteur. Plusieurs acteurs du marché souhaitent que cette capacité puisse être gérée par le client final en relation directe avec le GRT.
- Un acteur du marché précise que l'affréteur ne sera pas forcément le fournisseur. Dans ce cas, le client final peut allouer sa capacité de prélèvement au fournisseur au lieu de l'affréteur.
- Un acteur du marché indique que le client final est propriétaire de sa capacité de prélèvement et qu'il doit en outre être possible que le client final soit lui-même l'affréteur. A cet effet, il convient de réfléchir à un statut adapté et simplifié où :
  - la condition d'être en possession d'une autorisation de fourniture n'est plus imposée, par exemple tant que le consommateur final souhaite uniquement approvisionner ses propres sites ;
  - il est examiné dans quelle mesure les obligations administratives et financières peuvent être limitées.
- Le client final doit avoir la possibilité de rassembler ses différents sites (pooling) et de travailler avec plusieurs fournisseurs/affréteurs qui approvisionnent ces sites. Dans ce cadre, il convient d'examiner si le GRT ne peut pas fournir des services de flexibilité adaptés et/ou se charger de l'équilibre du réseau.
- Si le client final reprend le rôle de l'affréteur, il faut lui envoyer les informations nécessaires sur ses flux gaziers entrants et sortants.

### **3.6 Point virtuel d'échanges pour le gaz naturel**

#### **3.6.1 Proposition de principes de base :**

- Le découplage de l'entry (accès au réseau de transport pour l'affréteur) et de l'exit (prélèvement par le client final) nécessite un point virtuel de transfert de gaz naturel sur le réseau de transport ;
- Le point virtuel d'échanges pour le gaz naturel sur le réseau de transport permet des échanges de gaz naturel entre affréteurs, entre affréteurs et clients et entre clients ;
- Le point virtuel d'échanges peut également être utilisé à des fins d'équilibrage.

#### **3.6.2 Réaction des acteurs du marché : CONFIDENTIEL**

#### **3.6.3 Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)**

***Le découplage de l'entry (accès au réseau de transport pour l'affréteur) et de l'exit (prélèvement par le client final) nécessite un point virtuel de transfert de gaz naturel sur le réseau de transport.***

- La plupart des participants à la consultation stipulent que la création d'une place virtuelle de négoce est une condition importante et un élément clé du bon fonctionnement du marché du gaz naturel. A cette fin, il convient de satisfaire aux conditions connexes suivantes :
  - l'introduction d'un système *entry/exit* ;
  - la suppression de la distinction entre transit et transport intérieur ;
  - des règles d'allocation simples et transparentes ;
  - la création d'une seule zone d'équilibrage et l'utilisation d'un système d'équilibrage journalier ;
  - la capacité de prélèvement est propriété du client final.
- La création d'une place virtuelle de négoce fera de la Belgique un marché attrayant qui est facilement accessible avec accès direct pour les clients finals. Les restrictions actuelles du modèle de transport font que le négoce en gaz naturel principalement est limité au négoce bilatéral (OTC) entre acteurs historiques. Par rapport à d'autres pays européens, le marché belge n'est pas attrayant pour des nouveaux venus. Le modèle de transport actuel empêche le développement de produits attrayants et avancés, le cas échéant financiers, qui permettent la gestion des risques des portefeuilles de gaz naturel.
- Plusieurs acteurs du marché posent que la régulation devra veiller à ce qu'un point virtuel d'échanges pour le gaz naturel soit possible. Dès que les conditions connexes sont remplies, le marché y réagit et génère les produits nécessaires. Les conditions connexes sont :
  - système *entry/exit* découplé ;
  - équilibrage journalier ;

- une seule zone d'équilibrage.
- Un acteur du marché stipule qu'un *hub* physique génère un prix de marché qui n'est pas représentatif du marché. En outre, un *hub* physique est limité en liquidité et entièrement dépendant des acteurs du marché sur les conduites d'approvisionnement. Un *hub* virtuel est donc très certainement à privilégier. En outre, un *hub* virtuel est facilement accessible par les clients finals. Le client final qui le souhaite bénéficie d'un accès à une plate-forme où plusieurs acteurs du marché sont présents et peuvent à leur tour proposer différents services : achat et vente de gaz naturel, services de flexibilité, stockage temporaire de gaz de surplus, etc.
  - Un autre acteur du marché rejoint ce point de vue en ajoutant que l'expérience démontre :
    - que la liquidité est limitée sur un *hub* physique par les restrictions physiques de l'approvisionnement ;
    - que la surpondération du marché reste concentrée chez un nombre limité d'acteurs qui contrôlent l'accès au *hub* physique ;
    - que le moindre entretien sur une des conduites d'approvisionnement donne lieu à des variations de prix disproportionnées.
  - Plusieurs acteurs du marché sont favorables au développement d'un point virtuel de transfert de gaz naturel sur le modèle du *TTF* néerlandais. L'introduction d'un point virtuel d'échanges (*VTP*) consécutive à l'instauration d'un nouveau modèle de transport et au passage à un système entry/exit est un élément clé pour l'accès au marché belge du gaz naturel. L'actuel hub de Zeebruges est un hub physique avec les limitations y afférentes. Ce *hub* est par la force des choses un hub satellite du NBP ; l'accès à et l'accessibilité de ce *hub* sont trop complexes.
  - Plusieurs acteurs du marché sont favorables à un point virtuel de transfert en remplacement du *hub* physique de Zeebruges. L'idéal est que le *hub* virtuel coïncide avec le *hub* physique déjà existant de Zeebruges.
  - Plusieurs acteurs du marché précisent que le hub de Zeebruges doit être couplé au marché intérieur afin de devenir une véritable place de négoce.
  - D'autres acteurs du marché affirment que le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement peut être atteint en les reliant par un *hub*. Peu importe que ce *hub* soit physique ou virtuel.
  - Plusieurs acteurs du marché affirment que l'impact du découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement et la création d'un point virtuel d'échanges intermédiaire doit être minime sur les contrats de fourniture existants. Le principe de *sanctity of contracts* est essentiel à un régime réglementaire stable et à titre de garantie des investissements du GRT et de la sécurité d'approvisionnement à long terme pour les clients finals.
  - Un acteur du marché ajoute que le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement ne doit pas forcément s'accompagner de la création d'un point virtuel de transfert. Le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement permettra les échanges et/ou le transfert de gaz naturel en trois endroits :
    - au point d'entrée : négoce à la bride ;
    - au HUB par le biais d'une plate-forme de négoce liquide et structurée : le hub peut être virtuel (*TTF*, *NGC*, *PEG*, etc.) ou physique (Zeebruges) ;
    - au point de prélèvement par la vente au client final.
  - Le coût du développement et du maintien opérationnel de ce VTP doit de préférence être inclus dans les frais de transport ou être alloué aux acteurs du marché sur la base d'une indemnité forfaitaire et donc pas sur la base des volumes échangés.

***Le point virtuel d'échanges pour le gaz naturel sur le réseau de transport permet des échanges de gaz naturel entre affréteurs, entre affréteurs et clients et entre clients.***

- Le point virtuel d'échanges pour le gaz naturel est l'endroit où les affréteurs, les fournisseurs, les intermédiaires et les clients finals se retrouvent. Dans le cadre du modèle de transport actuel, ce n'est pas possible sur le réseau de transport de gaz naturel. Selon plusieurs acteurs du marché, il s'agit d'une restriction très grave au développement à venir du marché du gaz naturel en Belgique et qui hypothèque le rôle de la Belgique comme plaque tournante en Europe.
- L'accès aux marchés (OTC, marché spot, hub) est difficile pour les clients finals en cas de manque d'informations et de transparence. Plus particulièrement, le fonctionnement du *hub* de Zeebruges est peu transparent pour des non-membres. Plusieurs acteurs du marché réclament un contrôle par le régulateur et demandent l'instauration d'un régime plus souple qui doit entrer en vigueur avant l'arrivée de non-affréteurs sur le marché spot.
- La poursuite de l'intégration de marché avec des pays voisins (par ex. avec les Pays-Bas) s'impose et fera en sorte que le hub virtuel reste viable et liquide à plus long terme. Selon plusieurs acteurs du marché, cette intégration peut passer par des fusions, des accords de coopération, la gestion des réseaux comme un ensemble, la coopération inter-GRT, etc. Dès que le *hub* virtuel et le modèle entry/exit découplé sont opérationnels, ce point d'échanges doit être relié avec des hubs voisins par le biais d'une offre conjointe par les GRT voisins de services de transport combinés et/ou groupés.
- De nombreux acteurs du marché stipulent qu'aucune restriction à l'échange de gaz naturel ne peut être imposée aux acteurs du marché en ce qui concerne le choix du marché : les acteurs du marché ont le libre choix et l'évolution à venir des conditions du marché et de facteurs environnementaux détermineront vers quel(s) point(s) ira la préférence. Le choix d'une et/ou de plusieurs places d'échange de gaz naturel sera conforme au modèle d'entreprise et au profil de risque d'un acteur de marché donné. Les restrictions n'auront d'autres conséquences que de faire en sorte que certains acteurs du marché ne seront pas actifs sur le marché du gaz.

***Le point virtuel d'échanges peut également être utilisé à des fins d'équilibrage.***

- Plusieurs acteurs du marché stipulent que l'accès au hub actuel de Zeebruges est difficile, même pour des acteurs de marché disposant d'une longue expérience dans les échanges de gaz naturel. En outre, le *hub* de Zeebruges est pratiquement inaccessible pour les clients finals belges. Par conséquent, le hub de Zeebruges ne convient pas pour l'équilibrage du réseau de transport. La procédure de souscription actuelle (règle de *matching*, durée de la procédure, etc.) pour les services de transport rend le négoce spot inintéressant pour des nouveaux venus et des traders et même impossible pour les acteurs du marché qui ne disposent pas de capacité de transit.
- L'introduction d'un point virtuel d'échanges donne à l'affréteur la possibilité d'utiliser aussi ce marché pour l'équilibrage de son portefeuille. Tous les acteurs du marché stipulent que le point virtuel d'échanges doit pouvoir être affecté tant au négoce de gaz naturel (court, moyen et long terme) qu'à l'équilibrage (intra journalier).



### 3.7 **Autres questions prioritaires**

#### 3.7.1 *Questions prioritaires supplémentaires des acteurs du marché : CONFIDENTIEL*

#### 3.7.2 *Commentaires et réflexions des acteurs du marché par rapport aux principes de base proposés par la CREG (texte destiné au rapport non confidentiel)*

- Plusieurs acteurs du marché stipulent que tout modèle de transport doit partir des besoins du marché du gaz. Le modèle de transport doit jeter les bases d'un marché fonctionnant correctement et d'une garantie de la sécurité d'approvisionnement. Le gaz naturel doit rester un combustible compétitif. Lors de l'élaboration du modèle de transport belge, il convient de tenir compte du contexte européen, en particulier les *Framework Guidelines* et les *Network Codes* actuellement développés au niveau européen.
- Plusieurs acteurs du marché estiment que les mesures proposées dans le code de bonne conduite doivent être instaurées le plus rapidement possible. Le GRT doit commencer à élaborer le plus rapidement possible les contrats standard, le règlement d'accès et le programme de transport de gaz naturel. Ces documents doivent être soumis à la consultation des utilisateurs du réseau de façon claire. Ces documents doivent être basés sur les nouveaux principes de base figurant dans la note de consultation de la CREG. Pour ce dernier point, ce n'était largement pas assez le cas lors de la consultation des contrats de transport par Fluxys en août 2010.
- Le GRT adapte son modèle de transport en concertation avec les utilisateurs du réseau qu'il consulte régulièrement, et ce, notamment au sujet des contrats standard, des règlements d'accès, de l'offre de services, de la fourniture d'informations, etc. A l'heure actuelle, la concertation est quasi inexistante et n'est pas structurée. Pratiquement tous les acteurs du marché qui ont participé à la consultation plaident pour que le GRT structure la concertation avec les acteurs du marché. Le régulateur doit prendre la direction des opérations en la matière.
- Le régulateur doit obliger le GRT à organiser de façon structurée le processus de consultation. Ce dernier doit au minimum être composé des étapes suivantes :
  - une description du problème et la raison de la consultation ;
  - la proposition de solution du GRT et un document de consultation clair ;
  - une période de consultation d'au moins 4 semaines ;
  - un rapport de consultation du GRT dans lequel il explique clairement pour quelles raisons il a été ou non tenu compte de la réaction des utilisateurs du réseau, et ce, préalablement à la soumission de ce document pour approbation au régulateur ;
  - un suivi actif du processus de consultation par le régulateur.
- La mise en œuvre d'un processus de consultation structuré garantit au GRT qu'il dispose d'une vue claire des besoins et des souhaits des acteurs du marché et évite la concertation et le travail en double inutiles pour les utilisateurs du réseau et le GRT. Le GRT doit créer dans les plus brefs délais une structure de concertation (*users group*) dans laquelle les utilisateurs finals peuvent jouer un rôle.
- Le GRT doit établir un dialogue transparent, structuré et continu avec les différents acteurs du marché et les impliquer activement dans le processus décisionnel comme s'est notamment le cas aux Pays-Bas par le *Gebruikersoverleg Energienetten*. Tous les acteurs concernés doivent pouvoir inscrire des points à l'ordre du jour et la contribution des acteurs du marché et la réaction du GRT sont communiquées de façon transparente aux acteurs du marché et au régulateur.

- Parmi les sujets qui doivent être traités en priorité au sein de cette structure de concertation, plusieurs acteurs du marché citent :
  - l'introduction d'un nouveau modèle de transport ;
  - les nouveaux contrats standard ;
  - l'offre de nouveaux services et leurs tarifs ;
  - une évaluation des règles d'allocation existantes ;
  - l'impact du nouveau code de bonne conduite ;
  - les règles de transparence ;
  - la récente réglementation européenne concernant la sécurité d'approvisionnement (SOS) ;
- Outre des points concrets qui ont un impact direct sur le bon fonctionnement du marché du gaz, plusieurs acteurs du marché estiment que la structure de concertation doit être un forum au sein duquel les acteurs du marché peuvent partager leurs vues avec le GRT sur des points stratégiques :
  - la position de la Belgique et les marchés du gaz internationaux ;
  - la position de Fluxys par rapport aux développements européens et la mise en œuvre de la réglementation européenne ;
  - la stratégie du GRT à moyen et long terme.
- De nombreux acteurs du marché demandent que le GRT prévoie un système simple et convivial qui permettrait le traitement par Internet de toutes les procédures administratives, et ce, de façon rapide, écologique, simple et conviviale (par ex. ISIS). L'on attend du GRT qu'il prévoit un système actualisé des prévisions de consommations journalières par client-type (centrales électriques, industrie, clients SLP).
- Plusieurs acteurs du marché demandent que la liste des points de prélèvement et les clients finals qui y sont raccordés soit publiée par le GRT au même titre que les données y afférentes relatives à la pression, la qualité et la capacité de pointe. La non-publication de cette liste est discriminatoire par rapport aux nouveaux venus puisque les acteurs historiques disposent bel et bien de ces données. La demande de données individuelles auprès du GRT prend du temps et constitue pour les nouveaux venus un obstacle à l'élaboration de plans d'affaires et de campagnes marketing.
- Pour simplifier la souscription, la nomination et l'allocation, la plupart des participants à la consultation estiment qu'il est recommandé de passer de l'unité volumétrique (m<sup>3</sup>/h) à l'unité énergétique (kWh/h ou MWh/h).
- Plusieurs acteurs du marché demandent que le GRT adapte le système de nomination et réduise la durée de modification des nominations à Loenhout, au terminal méthanier, aux transformateurs, etc., et ce, à un minimum absolu. En principe, toutes les renominations doivent être directement applicables pour ces points.
- Selon un nombre élevé d'acteurs du marché, les services de stockage doivent être proposés aux affréteurs de façon transparente et non discriminatoire et ne pas être réservés exclusivement et en priorité au marché résidentiel. Les besoins de ces deux marchés, industrie et ménages, sont fondamentalement différents : court terme par rapport à stockage saisonnier. Le GRT doit y réagir et adapter son offre de services.
- Si l'on travaille avec une seule zone d'équilibrage, il est nécessaire de supprimer la différence entre gaz H et gaz L. Pratiquement tous les acteurs du marché proposent que le GRT assume cette tâche en ayant recours à la conversion de qualité et/ou à l'achat de services auprès de fournisseurs et/ou par la conclusion d'accords avec des GRT voisins.
- Plusieurs acteurs du marché indiquent que les coûts de l'intégration doivent idéalement être couverts par les tarifs de transport. L'intégration du marché du gaz L et du gaz H par le GRT, où les coûts de la conversion de qualité et/ou des autres services nécessaires à cette fin sont socialisés, est un pas dans la bonne direction et sera favorable au fonctionnement du marché. L'objectif de cette intégration est de favoriser l'accès au marché du gaz L.

- Plusieurs acteurs du marché estiment que les coûts de l'intégration des zones de gaz H et L sont alloués par le GRT aux clients finals du segment du marché qui en retire un avantage en les intégrant dans le tarif de la capacité de prélèvement de clients finals sur le marché du gaz L.
- En ce qui concerne la problématique liée au gaz L, plusieurs acteurs du marché stipulent que :
  - la conversion de clients finals de la zone de gaz L au gaz H est inévitable à long terme ;
  - cette conversion doit intervenir en priorité pour l'industrie et les centrales électriques raccordées au réseau de gaz L ;
  - la conversion doit être réalisée de façon efficace.

L'intégration de la zone de gaz H avec la zone de gaz L va réduire le besoin et la pression pour convertir la zone de gaz L, processus qui coûtera probablement énormément d'argent.

- Le GRT doit résoudre les problèmes de qualité aux points frontaliers en concertation avec le GRT voisin concerné. Citons plus particulièrement la problématique relative à l'indice de Wobbe au point d'interconnexion ZEE Platform (Belgique/Royaume-Uni) et les éventuels problèmes futurs d'odorisation au point d'interconnexion Blaregnies (Belgique/France).
- Plusieurs acteurs du marché indiquent que la fusion de la zone Belgique avec la zone Pays-Bas doit être envisagée étant donné la complémentarité, les synergies possibles et les avantages connexes pour les utilisateurs du réseau.
- Un autre acteur du marché réclame en outre des mesures susceptibles de favoriser la transparence du fonctionnement du marché et la formation des prix sur le marché de gros :
  - l'existence d'un contrat unique de transport et de fourniture rend pratiquement impossible la vérification de la relation entre les coûts et les prix facturés ;
  - le coût réel de la flexibilité n'est pas clair ;
  - les shippers peuvent rencontrer des avantages ou des inconvénients en raison de la taille et de la diversité de leur portefeuille de clients ;
  - les clauses take-or-pay et/ou take-or-sell sont ressenties comme très dérangeantes, à l'instar des contrats oil-linked ;
  - la nature physique ou contractuelle des congestions est souvent ambiguë ;
  - le fonctionnement du *hub* de Zeebrugge est peu transparent pour des non-membres ;
  - une surveillance du régulateur s'impose, de même qu'un régime plus souple pour la participation des non-*shippers* au marché spot ;
  - si des contrats *multi-site* sont possibles, il n'est pas clair dans quelle mesure l'avantage de portefeuille bénéficie au client ;
  - des contrats *multi-supplier* ne sont accordés par Fluxys et les fournisseurs qu'avec parcimonie ;
  - le stockage aussi doit être accessible aux consommateurs industriels lorsque c'est possible. A cet égard, ils ont plutôt besoin de flexibilité à court terme et pas de flexibilité saisonnière. Reste à savoir si le *Virtual Storage Agreement* tel qu'il est proposé aujourd'hui par Fluxys satisfait à ce besoin.

- Les clients finals estiment que la concurrence saine est la meilleure garantie de la sécurité d'approvisionnement. Pour le reste, les clients finals s'interrogent sur le contenu concret de la nouvelle réglementation en matière de sécurité d'approvisionnement :
  - qui va assumer le rôle d'Autorité Compétente ?
  - quel est l'impact sur l'utilisation de l'infrastructure existante (transport, stockage, GNL) ?
  - quelles sont les mesures à prendre ?
  - quel est le rôle des différents acteurs du marché ?
  - quel est l'impact global sur le coût du gaz naturel ?

## **4. QUESTIONS PRIORITAIRES POUR LE DEVELOPPEMENT D'UN NOUVEAU MODELE DE TRANSPORT.**

Au cours de la consultation, la CREG a reçu un nombre élevé de suggestions, propositions, remarques, réflexions et informations aussi importantes qu'utiles de la part des acteurs du marché participants.

Les questions énumérées ci-après seront abordées par la CREG lors de la concertation future avec Fluxys au sujet de la mise en œuvre du nouveau modèle de transport.

Cette concertation débouchera sur l'élaboration d'un nouveau règlement d'accès (pour le transport de gaz naturel (pour l'acheminement interne ce règlement remplacera l'actuel code de réseau) tenant compte des dispositions reprises dans le code de bonne conduite.

Le gestionnaire de réseau de transport de gaz naturel élaborera le règlement d'accès pour le transport de gaz naturel, ainsi que les autres documents connexes tels que le contrat standard de transport de gaz et le programme de transport de gaz naturel, en concertation avec les acteurs du marché concernés et les soumettra ensuite à l'approbation de la CREG.

### **4.1 Offre de services de transport**

- Tous les acteurs du marché qui ont participé à la consultation souhaitent l'adaptation de l'actuel modèle de transport. L'introduction d'un nouveau modèle de transport est une nécessité impérieuse et doit supprimer les restrictions qui compliquent avant tout l'accès au marché du gaz naturel pour les nouveaux venus et les clients finals.
- Tous les acteurs du marché sont favorables à un système entry/exit où les capacités d'entrée et de prélèvement peuvent être souscrites indépendamment l'une de l'autre.
- La distinction entre le transit et l'acheminement interne doit être supprimée.
- La transition vers un nouveau modèle de transport ne peut être une occasion de réduire la capacité ferme disponible. L'offre de capacité ferme doit être garantie par une combinaison réfléchie d'investissements complémentaires et l'offre de nouveaux services de transport (entre autres des accords opérationnels) en tenant compte de l'impact potentiel sur les tarifs.
- L'introduction du nouveau modèle de transport doit tenir compte de l'évolution de la réglementation au niveau européen.
- Le code de bonne conduite a dans l'intervalle été publié au M.B. le 5 janvier 2011 et est entré en vigueur le 15 janvier 2011. Les dispositions contenues dans le code de bonne conduite doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible.
- L'offre actuelle de produits et les règles d'allocation y afférentes constituent un seuil pour les nouveaux venus sur le marché. Une même offre de produits standardisée et des règles d'allocation transparentes des deux côtés des points frontaliers simplifieront l'accès au marché.
- A cet égard, l'instauration d'enchères comme système d'allocation peut être considérée comme une amélioration potentielle du système actuel qui est restrictif et non transparent.
- Les GRT doivent organiser régulièrement (chaque jour pour *day-ahead cap*, chaque semaine pour *weekly*, chaque année pour les capacités annuelles, etc.) des enchères coordonnées sur leurs

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

- L'introduction d'enchères doit se faire de façon réfléchie. L'offre de produits doit être harmonisée avec le GRT voisin et tenir compte de la manière dont les acteurs du marché achètent, offrent, négocient et vendent du gaz naturel.
- Pendant la consultation, plusieurs acteurs du marché ont formulé des propositions constructives concernant l'offre de produits, les règles d'enchères, la procédure à suivre, la formation des prix et le rôle des enchères comme signal pour des investissements dans le réseau de transport.
- Les enchères supposent des règles d'enchères ; celles-ci doivent être approuvées par la CREG par le biais de l'approbation du règlement d'accès. Des procédures et règles d'enchères doivent prévenir d'éventuels abus.
- Un nombre élevé d'acteurs du marché sont très en faveur d'imposer l'obligation de proposer exclusivement des services de transport groupés aux points frontaliers et l'obligation de limiter au hub le négoce du gaz naturel.
- Tous les acteurs du marché sont demandeurs d'une plate-forme Internet conviviale et aisément accessible pouvant être utilisée tant pour la souscription de services de transport que pour la demande et la fourniture d'informations et le traitement d'opérations administratives.

## 4.2 *Marché secondaire et politique de congestion*

- Une première condition importante pour la prévention de la congestion et pour un bon fonctionnement du marché secondaire est un marché primaire transparent fonctionnant correctement. Dans les conditions actuelles, l'acteur du marché qui possède de la capacité à un point frontalier déterminé (entre autres parce que cet acteur du marché dispose des collaborateurs et des moyens pour comprendre les systèmes complexes en vigueur des deux côtés du point frontalier) peut l'utiliser comme bon lui semble : un acteur du marché peut obliger une contrepartie qui possède du gaz naturel dans un marché voisin, mais n'a pas d'accès, à procéder à des swaps en encaissant une partie de la marge ou l'acteur du marché qui possède la capacité au point frontalier peut la vendre sur le marché secondaire à des prix plus élevés. Dans le contexte actuel, l'acteur du marché peut utiliser l'offre opaque de services et les règles d'allocation y afférentes pour prendre des positions qui perturbent le marché. Le fonctionnement du marché secondaire ne peut pas être envisagé de façon isolée par rapport à un marché primaire fonctionnant correctement.
- Tous les participants à la consultation sont favorables à un marché secondaire organisé par le GRT (*SMP*), a fortiori si les acteurs du marché sont contraints par la loi à proposer la capacité non utilisée sur le marché secondaire (*UIOSI*).
- Certains acteurs du marché sont favorables à l'obligation de faire transiter tous les échanges par cette *SMP*. Cette obligation est nécessaire pour parvenir à un marché secondaire des services de transport qui soit liquide et transparent. A cet effet, il convient de veiller à ce que les coûts d'adhésion soient les plus faibles possible.
- D'autres acteurs du marché trouvent qu'outre la *SMP*, le négoce bilatéral et/ou *OTC* doit rester possible moyennant notification des conventions au GRT qui à son tour notifie des informations globales relatives aux volumes échangés et aux prix à l'ensemble des acteurs du marché par le biais de la *SMP*.
- D'autres acteurs estiment que le négoce sur le marché secondaire doit être totalement libre et sans restrictions.
- Un acteur du marché propose de permettre la revente de capacités de transport déjà souscrites en les proposant sur le marché primaire par le biais des enchères successives.
- Le régulateur doit veiller au fonctionnement du marché secondaire et les abus doivent être évités au moyen de règles de marché strictes.
- Une des principales causes de la congestion est l'absence de produits et de règles d'allocation harmonisés aux points entry/exit. Si l'offre de services n'est pas harmonisée aux points frontaliers, cette situation peut entraîner une congestion artificielle (« congestion de réservation ») et entrave fortement l'accès des marchés situés de chaque côté. L'harmonisation de l'offre et de la nature des services et du timing de cette offre revêt une importance capitale pour optimiser l'accès aux marchés réciproques et éviter la « congestion de réservation », conséquence par exemple du fait que l'on puisse obtenir de la capacité pour un mois d'un côté et qu'il faille attendre l'open season suivante de l'autre côté. Comme pour le bon fonctionnement du marché secondaire, un marché primaire fonctionnant correctement est une condition sine qua non pour prévenir la congestion.
- Les enchères et les règles d'enchères joueront un rôle important dans la prévention de la congestion contractuelle. La congestion est évitée en calquant l'offre de produits et les règles d'allocation sur les besoins des acteurs du marché.
- Les rentes de congestion réalisées lors de la vente aux enchères doivent être utilisées pour des investissements et/ou pour réduire les tarifs de transport.
- Pratiquement tous les acteurs du marché qui ont participé à la consultation soutiennent l'obligation légale de proposer des services de transport non utilisés sur le marché secondaire.

- Tout le monde s'accorde sur le fait que la capacité non nominée doit être proposée (ferme et interruptible) par le GRT sur le marché primaire.
- La capacité journalière qui n'a pas été souscrite est proposée comme un produit groupé.
- Le GRT doit avoir la possibilité d'offrir plus de capacité ferme qu'il n'est possible d'en transporter physiquement. En outre, le GRT proposera des services de transport interruptibles.
- Pratiquement tous les participants à la consultation sont d'accord pour dire qu'aucune restriction ne peut être imposée sur les renominations le jour J-1 et le jour J. Les restrictions sur les renominations ont des conséquences négatives pour le négoce et la liquidité du marché journalier. En outre, ces restrictions peuvent avoir des effets indésirables sur le comportement des utilisateurs du réseau en matière de nominations. En effet, l'utilisateur du réseau adaptera ses nominations dans le temps en fonction des restrictions imposées afin de conserver une flexibilité maximale. Les nominations perdent ainsi leur fonction de signal à l'égard du GRT. En outre, de telles restrictions, même si elles étaient nécessaires, ne peuvent absolument pas être introduites sans concertation préalable entre les GRT voisins. Si les règles de nomination et de renomination diffèrent des deux côtés du point d'interconnexion, cela peut entraîner un comportement inapproprié des utilisateurs du réseau. Les restrictions sur les renominations ne peuvent en aucun cas s'appliquer à la capacité journalière souscrite par les affréteurs.



### 4.3 *Equilibre du réseau*

- Il ressort de la consultation qu'il existe une forte convergence parmi les différents acteurs du marché sur les principes de base pour le nouveau modèle d'équilibrage adapté au marché :
  - équilibrage journalier avec *cash-out* à la fin de la journée ;
  - le rôle du GRT se limite à maintenir l'intégrité du système et à l'équilibrage résiduel ;
  - l'utilisateur du réseau est responsable de l'équilibre entre ses flux gaziers entrants et sortants ;
  - aucune restriction (horaire) pendant la journée ;
  - une seule zone d'équilibrage ;
  - le GRT fournit des informations en temps réel sur la position individuelle de chaque *shipper* et sur la position du réseau de transport dans son ensemble ;
  - le GRT dispose de moyens suffisants pour remédier dans la journée aux déséquilibres et les met à la disposition des utilisateurs du réseau sous la forme de services de flexibilité éventuellement couplés à la capacité de prélèvement du client final ;
  - les utilisateurs du marché ont accès au marché spot *within-day* afin de corriger les déséquilibres de manière simple ;
  - le GRT achète et vend du gaz à des fins d'équilibrage sur le marché spot ;
  - les activités d'équilibrage du GRT sont neutres en termes de coûts ;
  - un système transparent de stimulants qui incitent l'utilisateur du réseau à éviter les déséquilibres à la fin de la période d'équilibrage est nécessaire.
  
- Il est clair que les acteurs du marché optent pour un modèle simple et accessible. Le modèle d'équilibrage actuellement utilisé par le GRT constitue une bonne base, mais doit être modifié sur plusieurs points.
  
- Dans un premier temps, les 3 zones d'équilibrage du gaz H doivent être fusionnées en une seule zone.
  
- La fusion de la zone du gaz H avec la zone du gaz L est d'ores et déjà envisagée et la CREG va demander au GRT de réaliser une analyse des coûts et des profits et d'élaborer un plan en étapes.
  
- La création d'une seule zone d'équilibrage est nécessaire si l'on souhaite développer un marché du gaz liquide et aisément accessible.
  
- Pour l'équilibrage aussi, il ne peut à l'avenir plus y avoir de distinction entre le transit et l'acheminement interne.
  
- Le modèle actuel impose des restrictions horaires (*HIT*) dans la journée au niveau du portefeuille de l'utilisateur du réseau. Il ressort de la consultation que les utilisateurs du réseau ne souhaitent plus ces restrictions. C'est un choix facilement compréhensible dans une optique de simplicité et d'abaissement du seuil d'accès au marché et qui jouit aussi de la préférence de la CREG. Pour éviter que l'intégrité du système ne soit mise en péril, des restrictions seront imposées par le biais du contrat de raccordement aux clients finals pour qui il est possible d'orienter de façon substantielle le processus de production pendant la journée (centrales électriques, grands clients qui utilisent le gaz naturel comme matière première dans leur processus de production, clients finals avec bifuel, etc.). En outre, plusieurs règles seront nécessaires pour les flux gaziers pendant la journée vers les points d'exit situés aux frontières du réseau de transport. De cette manière, des restrictions au niveau du portefeuille sont évitées et ces restrictions sont imposées à une catégorie de clients finals et/ou points d'exit bien définies.
  
- Un des points forts du modèle d'équilibrage actuel est la fourniture d'informations à l'utilisateur du réseau individuel. Celui-ci reçoit systématiquement dans l'heure les informations sur ses flux gaziers entrants et sortants de l'heure précédente. Sans ces informations, il n'est pas possible d'introduire un modèle d'équilibrage journalier. En effet, il n'y a absolument aucun intérêt à imposer à des utilisateurs du réseau l'obligation d'être en équilibre en fin de journée si ces utilisateurs ne disposent

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

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

#### **4.4 Capacité de prélèvement pour les clients SLP**

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

#### **4.5 Capacité de prélèvement des clients télémésurés**

- Les acteurs du marché qui ont participé à la consultation soutiennent les principes proposés par la CREG en ce qui concerne les clients finals directement raccordés au réseau de transport :
  - le client final est propriétaire de sa capacité de prélèvement ;
  - le client final souscrit cette capacité de prélèvement directement auprès du GRT ;
  - le client final alloue cette capacité à l’affréteur ou aux affréteurs de son choix.
  
- Plusieurs acteurs du marché ajoutent qu’il est rendu possible que le client final prenne lui-même en charge le transport du gaz naturel. A cette fin, il convient de réfléchir à un statut simple et adapté d’application tant que ce client final se limite à l’approvisionnement de son ou ses propre(s) site(s).

#### 4.6 Point virtuel d'échanges pour le gaz naturel

- La création d'une place virtuelle de négoce est une condition importante au bon fonctionnement du marché du gaz naturel. Le point virtuel d'échanges pour le gaz naturel est l'endroit où les affréteurs, les fournisseurs, les intermédiaires et les clients finals se retrouvent. Dans le cadre du modèle de transport actuel, ce n'est pas possible sur le réseau de transport de gaz naturel. Selon plusieurs acteurs du marché, il s'agit d'une restriction très grave au développement à venir du marché du gaz naturel en Belgique et qui hypothèque le rôle de la Belgique comme plaque tournante en Europe. Il convient de satisfaire aux conditions connexes suivantes :
  - l'introduction d'un système *entry/exit* avec réservation indépendante de capacité d'entrée et de prélèvement ;
  - la suppression de la distinction entre transit et transport intérieur ;
  - des règles d'allocation simples et transparentes sur la base d'enchères ;
  - la création d'une seule zone d'équilibrage et l'utilisation d'un système d'équilibrage journalier adapté au marché ;
  - la capacité de prélèvement est propriété du client final.
- Plusieurs acteurs du marché sont favorables à un point virtuel de transfert en remplacement du *hub* physique de Zeebruges. D'autres acteurs du marché précisent que le hub de Zeebruges doit être couplé au marché intérieur afin de devenir une véritable place de négoce. D'autres acteurs du marché affirment que le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement peut être atteint en les reliant par un *hub*. Peu importe que ce *hub* soit physique ou virtuel.
- Le point virtuel d'échanges donne à l'affréteur la possibilité d'utiliser aussi ce marché pour l'équilibrage de son portefeuille. Tous les acteurs du marché stipulent que le point virtuel d'échanges doit pouvoir être affecté tant au négoce de gaz naturel (court, moyen et long terme) qu'à l'équilibrage (intra journalier).
- Dès que le *hub* virtuel et le modèle *entry/exit* découplé sont opérationnels, ce point d'échanges doit être relié avec des hubs voisins par le biais d'une offre conjointe par les GRT voisins de services de transport combinés et/ou groupés.
- Un nombre élevé d'acteurs du marché ne souhaitent pas de restrictions en ce qui concerne le choix du marché. Les restrictions n'auront d'autres conséquences que de faire en sorte que certains acteurs du marché ne seront pas actifs sur le marché du gaz. Le découplage de la capacité d'entrée et de prélèvement permettra les échanges et/ou le transfert de gaz naturel en trois endroits :
  - au point d'entrée : négoce à la bride
  - au HUB par le biais d'une plate-forme de négoce liquide et structurée : le hub peut être virtuel (*TTF, NGC, PEG, etc.*) ou physique (Zeebruges) ;
  - au point de prélèvement par la vente au client final.
- La poursuite de l'intégration de marché avec des pays voisins s'impose et fera en sorte que le *hub* virtuel reste viable et liquide à plus long terme. Selon plusieurs acteurs du marché, cette intégration peut passer par des fusions, des accords de coopération, la gestion des réseaux comme un ensemble, la coopération inter-GRT, etc.

#### **4.7        *Autres questions prioritaires***

- Tous les participants à la consultation réclament une concertation structurée entre les différents acteurs du marché et le GRT. De nombreux commentaires et propositions constructifs ont été transmis à la CREG pendant le processus de consultation (cf. supra).
- Un nombre élevé d'acteurs du marché est demandeur d'une plate-forme Internet conviviale qui permet le traitement de toutes les procédures administratives de façon rapide, simple et conviviale. Cette plate-forme est utilisée par le GRT pour la fourniture d'informations, la souscription de services de transport sur le marché primaire et le couplage avec le marché secondaire.
- De nombreux acteurs du marché souhaitent les éléments ponctuels suivants :
  - passage pour la capacité de transport du volume (m<sup>3</sup>/h) à l'énergie (MWh/h) ;
  - une liste de clients finals directement raccordés au réseau de transport ;
  - adaptation du temps de réponse pour les renominations sur des installations de transport directement raccordées au réseau de transport (Stockage, GNL, etc.) ;
- Pratiquement tous les acteurs du marché sont favorables à la fusion des zones de gaz H et de gaz L et ont proposé plusieurs mesures à considérer.
- Plusieurs acteurs du marché demandent une adaptation des règles d'allocation pour les services de stockage.
- Les clients finals s'interrogent sur la problématique et le contenu concret de la nouvelle réglementation en matière de sécurité d'approvisionnement.

## 5. ETAPES ULTERIEURES POUR L'IMPLEMENTATION D'UN NOUVEAU MODELE DE TRANSPORT

- A l'occasion de cette consultation des acteurs de marché à propos d'un nouveau modèle de transport, Fluxys et la CREG ont convenu de lancer un projet visant à instaurer d'ici fin 2012 un nouveau modèle de transport pour tous les services de transport de gaz naturel.
- Dans le cadre de ce projet, les questions prioritaires reprises à la section 4 de cette étude seront débattues par Fluxys et la CREG afin de voir comment elles peuvent être intégrées au nouveau modèle de transport. Cette première étape permettra d'élaborer au cours du mois de février 2011 un plan d'actions devant mener à la mise en œuvre de ce nouveau modèle.
- Au cours du premier trimestre de 2011, Fluxys mettra en œuvre la structure de concertation en exécution de l'Article 108 du code de bonne conduite. Cette plate-forme de concertation offrira entre autres aux acteurs du marché la possibilité de prendre rapidement connaissance des propositions relatives au nouveau modèle de transport et des différents nouveaux documents qui, dans le cadre de l'implémentation du code de bonne conduite, doivent être élaborés avant que Fluxys ne les soumette à la CREG pour approbation.
- Une première concertation importante le contrat standard régulé d'accès au réseau basée sur le nouveau modèle de transport commencera au début du deuxième trimestre 2011.
- Au cours du second semestre de 2011 commencera alors la concertation relative au règlement d'accès, au contrat de raccordement et au programme de transport, à chaque fois basée sur le nouveau modèle de transport.

\*\*\*\*

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



Dominique WOITRIN  
Directeur



François POSSEMIERS  
Président du Comité de direction