

DOSSIER DE PRESSE

PROJET DE MÉTHODOLOGIE TARIFAIRE RELATIVE AU TRANSPORT DE CO₂ GRANDS PRINCIPES ET PROCHAINES ÉTAPES

1. Contexte

Compétence régulatoire de la CWaPE pour le transport du CO₂

La CWaPE est le **régulateur chargé de réguler le transport du CO₂** par canalisations en Région wallonne depuis le 28 mars 2024. Le **décret du 28 mars 2024¹** relatif au transport de dioxyde de carbone par canalisations a attribué ce rôle à la CWaPE, qui consiste, notamment :

- à rendre des avis et conseiller le Parlement et le Gouvernement sur cette matière ;
- à élaborer la méthodologie tarifaire puis approuver, dans un second temps, les tarifs de réseau ;
- à contrôler le respect par le gestionnaire de réseau de CO₂ des obligations qui lui sont imposées.

Le gestionnaire du réseau de CO₂, **Fluxys c-grid**, a été désigné le 17 juillet 2025 par le Gouvernement wallon, après avis de la CWaPE, comme gestionnaire du réseau de transport de CO₂ en Région wallonne.

L'importance stratégique d'un réseau de transport de CO₂ en Wallonie

La Wallonie s'est fixé des objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre, et met en œuvre les dispositions des directives et règlements européens qui visent à promouvoir l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et à atteindre la neutralité climatique. Parmi ces objectifs, la décarbonation tient une place importante.

¹ Annexe 1

La décarbonation des industries désigne l'ensemble des actions visant à **réduire durablement les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et autres gaz à effet de serre** générées par les activités industrielles, tout en maintenant leur compétitivité et leur capacité de production.

Lorsque les émissions sont difficilement évitables, parce qu'elles sont inhérentes à la technologie de production, et c'est précisément le cas de nombreuses industries wallonnes, qualifiées de « **hard to abate** », la décarbonation doit passer par des solutions de **captage, de transport et de stockage ou de valorisation du CO₂**. Dans les secteurs de la cimenterie, de la chaux, de la chimie lourde ou du verre par exemple, les émissions de CO₂, liées aux procédés industriels, sont inévitables.

Un réseau de transport de CO₂ dédié permettra donc de **respecter les engagements européens et régionaux** pour réduire ce gaz à effet de serre et permettra aux industries lourdes wallonnes de réduire leur empreinte carbone tout en maintenant leurs activités. En outre, un tel réseau contribuera également au renforcement de l'attractivité de la Wallonie pour des investissements futurs. **La CWaPE a avancé rapidement** car un réseau dédié et un cadre tarifaire clairs doivent être mis en place le plus tôt possible pour soutenir les investissements et la compétitivité de la Wallonie.

2. Le projet de méthodologie tarifaire

Méthodologie innovante

La Wallonie s'inscrit en pionnière avec un **projet de méthodologie innovant et exportable** dans un secteur nouveau, avec peu de références et de moyens de comparaison. En effet, les infrastructures de transport de CO₂ sont rares en Europe et ne présentent pas de standards clairs. La Wallonie a donc l'opportunité de définir une méthodologie innovante et évolutive, combinant rigueur et flexibilité pour **anticiper les besoins futurs**, d'une part, et, élément de la plus grande importance, pour **garantir une certaine stabilité aux investisseurs**.

Établir une méthodologie tarifaire est un exercice connu pour le régulateur wallon, cependant cette méthodologie spécifique a nécessité de prendre en compte des **paramètres bien différents de ceux déjà connus pour l'électricité et le gaz**. En effet, le réseau de CO₂ démarre sans infrastructures existantes, nécessitera des investissements initiaux très importants, alors même que la demande pour le transport de CO₂ est incertaine, puisqu'elle dépend notamment de décisions industrielles, de décisions politiques européennes, ainsi que de la disponibilité du stockage ou encore de l'exportation.

La CWaPE endosse entièrement ses responsabilités de pionnière, pose des bases solides dans cette méthodologie tout en restant ouverte aux ajustements nécessaires. Les **coûts unitaires d'utilisation sont très sensibles au temps de remplissage du réseau**, alors même que la demande pour le transport de CO₂ est très incertaine et cible uniquement les sites industriels et non la clientèle domestique. Le CO₂ étant le résultat d'un processus industriel - un déchet finalement difficilement valorisable - son transport et enfouissement ne relèvent pas d'une logique économique, mais plutôt d'une finalité climatique.

Une méthodologie dans un contexte risqué et incertain où le soutien et l'accompagnement public sont nécessaires

L'incertitude sur les volumes, la technologie et la réglementation entraînent pour l'activité de transport de CO₂ des risques majeurs, principalement de nature financière. En effet, des investissements lourds doivent intervenir avant même de connaître le nombre d'entreprises qui se connecteront au réseau de transport et donc les volumes qui transiteront par le réseau. Autant de raisons qui justifient des mesures publiques, notamment au niveau du partage des risques, afin de pouvoir permettre l'émergence de projets chez les industriels et de renforcer l'attractivité de transporter leur CO₂ par le futur réseau, en dé-risquant les investissements.

Pour tenir compte de ce contexte de risques et d'incertitude, la CWaPE a travaillé en collaboration étroite avec le régulateur flamand et les pouvoirs publics. Cette approche soucieuse de la plus grande harmonisation possible permet d'assurer une crédibilité forte avec un cadre global, d'éviter une distorsion des flux industriels et de rechercher une certaine cohérence des règles tarifaires. La régulation du CO₂ étant une compétence régionale, la coordination renforcée entre les régulateurs, les pouvoirs publics vise à améliorer la lisibilité pour les investisseurs et vise également à optimiser les coûts pour l'ensemble des acteurs. C'est dans ce contexte que s'était inscrite la déclaration de Mons en novembre 2025.

Rappel : une méthodologie tarifaire, cela consiste en quoi ?

Une méthodologie tarifaire encadre d'une part le budget (revenu autorisé) du gestionnaire du réseau – dont la rémunération des investissements ($RAB \times WACC$) – et les principes qui régissent les soldes régulatoires, ainsi que la structure des tarifs, d'autre part, qui définit comment les coûts liés à l'utilisation du réseau seront facturés.

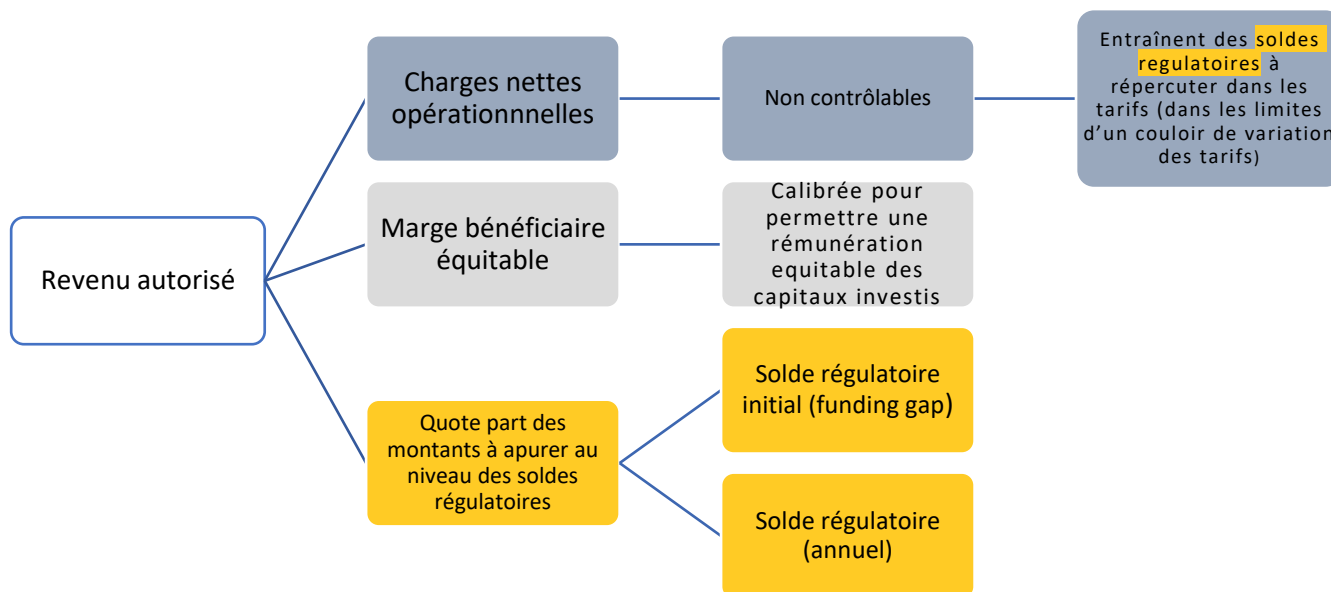
Revenu autorisé

- Le revenu autorisé constitue le budget à disposition du gestionnaire de réseau

Structure tarifaire

- La structure tarifaire permet de définir les tarifs, et sous quelle forme seront facturés les coûts liés à l'utilisation et la gestion du réseau

Le revenu autorisé se décompose en plusieurs éléments identifiables :



Les principes régissant ce projet de méthodologie tarifaire

La méthodologie tarifaire pour le CO₂ fixe les règles permettant d'établir les tarifs de transport de CO₂, dans le respect des principes de **transparence, d'équité, de non-discrimination, de prévisibilité et de protection des utilisateurs**.

Afin que ce projet de méthodologie puisse être effectif, le partage et la gestion des risques entre gestionnaires et utilisateurs sont essentiels, mis entre autres en œuvre notamment à travers des mécanismes de lissage du revenu autorisé et des révisions périodiques pour stabiliser le cadre tarifaire. Le projet de méthodologie tarifaire favorise l'efficacité économique, la transparence des coûts et une gouvernance participative inclusive. Elle est conçue pour s'harmoniser avec la Flandre et évoluer avec le marché tout en respectant les spécificités régionales.

Il est également important de noter que l'approche et l'agenda sont différents en Région flamande, ce qui complexifie le timing et l'alignement avec cette région. En outre, d'autres éléments sont encore en discussion, ce qui entraîne des incertitudes et justifie une clause permettant une révision en fonction notamment de l'adoption éventuelle de mesures de de-risking.

Les principaux éléments techniques du projet de méthodologie tarifaire pour le transport du CO₂

- Les coûts seront répartis entre plusieurs périodes tarifaires et/ou réglementaires nécessaires à l'exercice des activités régulées du gestionnaire (ITCA = mécanisme d'allocation intertemporelle des coûts visant à déterminer un tarif accessible pour les « first movers » et lisser le tarif dans le temps)

- Le modèle de régulation est de type « cost plus », utilisé pour définir les coûts du gestionnaire, les coûts seront on contrôlables et incluront les capex sur la base des durées de vie économiques des actifs.
- Le coût moyen pondéré du capital, déterminé sur la base de paramètres de marché, permet la rémunération des capitaux investis dans le réseau. Ce coût moyen pondéré du capital est appliqué à la base d'actifs régulés, ce qui donne la marge bénéficiaire équitable du gestionnaire.
- Les soldes réglementaires se répartissent entre :
 - le solde réglementaire initial (écart de recouvrement initial entre les coûts et les recettes budgétées provenant de l'ITCA) ;
 - le solde réglementaire annuel (écart entre montants budgétés et montants réels).

La méthodologie vise à promouvoir un service de transport à un prix juste et accessible, avec des tarifs et des coûts maîtrisés, soutenables pour l'utilisateur. Elle vise également à couvrir les coûts du gestionnaire et à mettre en place un cadre attractif pour les investisseurs. En outre, la méthodologie veut proposer un juste équilibre entre la qualité de service et le coût.

Prochaines étapes pour le projet de méthodologie tarifaire

Après la publication officielle du projet de méthodologie tarifaire sur le site de la CWaPE, **une période de consultation²** est prévue jusqu'au 15 février 2026. Après cette date la CWaPE prendra le temps nécessaire à analyser les réactions et éventuellement adapter la proposition de méthodologie tarifaire, qui sera ensuite soumise au Gouvernement pour approbation.

L'étape suivante est prévue pour la fin du mois de mars 2026, avec l'approbation de la méthodologie tarifaire par la CWaPE, approbation qui sera alors rapidement suivie du dépôt de la proposition de revenu autorisé et de tarif par Fluxys c-grid. **Le revenu et les tarifs devraient être connus et approuvés à la fin du mois de mai 2026.**

Les délais sont excessivement courts, car les porteurs de projet ont besoin de réponses avant de se lancer dans des investissements.

Les réactions sur le projet de méthodologie tarifaire 2026-2031 sont à adresser à la CWaPE **avant le 15 février 2026 par courriel, via l'adresse consultation@cwape.be.**

Les réactions devront se faire uniquement au travers du [formulaire de réaction](#).

- Consulter le [Communiqué de presse](#)
- Consulter le [Projet de méthodologie tarifaire](#)
- Consulter la [Présentation du 22 janvier 2026](#)

² Consultation des autorités étatiques compétentes et des autorités compétentes des autres régions dont le territoire est traversé par les canalisations du réseau de CO₂. Le projet est également soumis à consultation publique.

■ **Décret du 28 mars 2024 relatif au transport de dioxyde de carbone par canalisations**

➤ **Article 21 :**

« La CWaPE adopte, après approbation du Gouvernement, une méthodologie tarifaire relative aux tarifs pour le raccordement, l'utilisation et les services auxiliaires applicables au réseau de CO₂ et à la ramification locale de CO₂.

Cette méthodologie comporte une procédure d'approbation des tarifs par la CWaPE et respecte les lignes directrices suivantes :

1. les tarifs sont transparents, non discriminatoires et équitables pour les utilisateurs;
2. les tarifs comprennent les coûts de raccordement, d'utilisation et des services auxiliaires;
3. les tarifs visent à assurer un juste équilibre entre la qualité des services fournis et le coût supporté par les utilisateurs; le gestionnaire de réseau de CO₂ et le gestionnaire de ramification locale de CO₂ perçoit une marge bénéficiaire équitable;
4. le gestionnaire de réseau de CO₂ et le gestionnaire de ramification locale de CO₂ appliquent des périodes d'amortissement qui reflètent la durée de vie économique attendue des actifs.

La méthodologie tarifaire est adoptée après consultation des autorités étatiques compétentes ainsi que des autorités compétentes des autres régions dont le territoire est traversé par les canalisations du réseau de CO₂, afin d'assurer une tarification cohérente. »

■ **Décret du 28 mars 2024 relatif au transport de dioxyde de carbone par canalisations**

➤ **Article 22 :**

« La CWaPE approuve les tarifs du réseau de CO₂ et des ramifications locales de CO₂, localisés entièrement sur le territoire de la Région wallonne.

Lorsque le réseau de CO₂ franchit la frontière de la Région wallonne, la CWaPE consulte les autorités étatiques compétentes ainsi que les autorités compétentes des autres régions dont le territoire est traversé par lesdites canalisations, afin d'assurer une tarification cohérente. »

* *

*