



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

COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ

DECISION

(B)100114-CDC-938

relative à

'la demande d'approbation de modification du programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS relatif à ses activités d'acheminement pour la période 2010-2011'

prise en application de l'article 9 de l'arrêté royal du 4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel

14 janvier 2010

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur la base de l'article 9 de l'arrêté royal du 4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel (ci-après : le code de bonne conduite), la proposition de modification au programme indicatif de transport 2010-2011 (PIT 2010-2011) de la S.A. FLUXYS pour son activité d'acheminement, introduit auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 23 décembre 2009.

La décision ci-dessous est organisée en trois parties. La première partie est consacrée au cadre légal. La deuxième partie expose les antécédents de la présente décision. La troisième partie enfin contient la conclusion.

Cette décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 14 janvier 2010.



I. CADRE LEGAL

1. Conformément à l'article 9, §§2 et 3, du code de bonne conduite, l'entreprise de transport établit un programme indicatif de transport pour une durée de deux ans au moins, et modifie ce programme indicatif de transport chaque année sur la base, entre autres, de la politique de congestion visée à l'article 45 du code de bonne conduite. Le programme indicatif de transport est transmis pour approbation à la Commission par l'entreprise de transport.

2. Conformément à l'article 9, §1^{er}, du code de bonne conduite, le programme indicatif de transport doit comporter, entre autres, pour l'acheminement et le stockage : les capacités fermes, non-fermes et interruptibles proposées, les règles d'allocation de capacité utilisées, les valeurs de tolérance proposées, les différents types de contrats de transport, ainsi que les durées des contrats de transport standards.

Par ailleurs, tant les durées des contrats de transport que la répartition de la capacité disponible entre capacité ferme, non-ferme et interruptible, de même que les règles d'allocation, doivent refléter la demande existante sur le marché. A cet égard, l'entreprise de transport doit tenir compte des caractéristiques spécifiques des services de transport auxquels le programme indicatif de transport se rapporte et des besoins spécifiques des catégories d'utilisateurs du réseau qui sont définis selon des critères objectifs et pertinents (article 9, §4, du code de bonne conduite).

3. La CREG rappelle (paragraphe 6 de la décision du 21 décembre 2006) que le programme indicatif de transport devra être systématiquement modifié et adapté en fonction notamment des services de transport proposés par l'entreprise de transport et du développement du marché secondaire. Les éventuelles modifications et adaptations doivent être approuvées par la CREG.

Le programme indicatif de transport constitue en fait un catalogue des produits et services proposés par l'entreprise de transport. Il est dès lors tout à fait logique que le programme indicatif de transport soit porté à la connaissance des utilisateurs du réseau, comme stipulé à l'article 28 du code de bonne conduite.

Le programme indicatif de transport doit notamment contenir la description de tous les services soumis à des tarifs régulés (paragraphe 7 de la décision du 21 décembre 2006). Sans une définition univoque des services, l'application de tarifs régulés ne supprimerait pas

le risque de discriminations entre utilisateurs de réseau. En effet, le gestionnaire du réseau de transport pourrait offrir, à tarif égal, des services à contenu différent.

4. Le 1^{er} juin 2005¹, la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz) a été modifiée par la loi portant modification de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (Moniteur belge, 14 juin 2005). L'article 24 de la loi du 1^{er} juin 2005 remplace l'article 15/5, §3, de la loi gaz par un article 15/5undecies qui modifie le cadre légal du code de bonne conduite. Comme le signalent les travaux préparatoires de cette loi², « quelques dispositions ont été ajoutées. Ainsi, le code de bonne conduite définit aussi :

- les exigences minimales relatives à la séparation juridique et opérationnelle des fonctions de transport de gaz naturel et de fourniture de gaz naturel au sein des gestionnaires de réseau de transport de gaz naturel, de stockage de gaz naturel ou de GNL intégrés ;
- les principes de base relatifs aux droits et obligations, d'une part, du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel, du gestionnaire d'installation de stockage de gaz naturel et du gestionnaire d'installation de GNL et, d'autre part, des utilisateurs du réseau de transport de gaz naturel, de l'installation de stockage de gaz naturel ou de l'installation de GNL en matière d'utilisation de ceux-ci, notamment en matière de négociation pour l'accès aux capacités de transports, pour la gestion des congestions et pour la publication d'information en question ;
- les mesures qui doivent être reprises dans le programme d'engagements pour garantir que toute pratique discriminatoire soit exclue et veiller au contrôle approprié de son respect ».

5. Le 27 décembre 2006, l'article 15/5undecies, § 1^{er}, précité a été complété par l'article 65 de la loi portant des dispositions diverses (I) (Moniteur belge, 28 décembre 2006). Selon cette nouvelle disposition, le code de bonne conduite définit en outre :

- les règles et l'organisation du marché secondaire sur lequel les utilisateurs du réseau négocient entre eux la capacité et la flexibilité et sur lequel les gestionnaires peuvent également acheter de la capacité et de la flexibilité ;
- les principes de base relatifs à l'organisation de l'accès aux hubs.

6. Suite à ces modifications légales, le code de bonne conduite devra donc être modifié pour adapter son contenu au prescrit des lois du 1^{er} juin 2005 et du 27 décembre 2006. Dans l'attente de cette modification, le cadre réglementaire actuel reste d'application.

Dans la présente décision, il s'ensuit notamment que la CREG continue d'utiliser les termes d'« entreprise de transport », conformément à l'article 9 précité du code de bonne conduite, bien qu'à présent, la loi gaz utilise la terminologie plus précise de « gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel ».

7. Le contenu du programme indicatif de transport doit toujours être compatible avec les principales conditions d'accès, actuellement établies en vertu de l'article 10 du code de bonne conduite.

Depuis la loi du 27 décembre 2006, la notion de « conditions principales » est définie dans la loi gaz comme étant le contrat standard d'accès au réseau de transport et les règles opérationnelles y afférentes. En attendant l'approbation par la CREG notamment des conditions principales au sens de l'article 1, 51°, de la loi gaz pour l'acheminement, les conditions principales pour l'acheminement actuellement approuvées en vertu de l'article 10 du code de bonne conduite restent en vigueur. Une telle approche s'inscrit par ailleurs dans la proposition de nouveau code de bonne conduite établie par la CREG le 9 octobre 2008 (article 238, §1^{er}).

¹ Article 24 de la loi du 1^{er} juin 2005 la loi portant modification de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (Moniteur belge, 14 juin 2005)

² Documents parlementaires, Chambre, session 2004-2005, n° 1595/001, Exposé de motifs, p. 23.

II. ANTECEDENTS

8. La CREG a approuvé le programme indicatif de transport soumis par la S.A. FLUXYS pour la période 2010-2011 par sa décision (B)091029-CDC-919 du 29 octobre 2009 (ci-après : la décision du 29 octobre 2009).

9. La présente décision considère donc le document relatif à l'activité d'acheminement soumis par porteur avec accusé de réception le 23 décembre 2009.

III. EXAMEN DE LA PROPOSITION

10. La S.A. FLUXYS a introduit une proposition de modification au programme indicatif de transport 2010-2011 de la S.A. FLUXYS pour son activité d'acheminement, auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 23 décembre 2009.

11. Cette proposition répond à la demande de la CREG de voir le service MBT supprimé. Ladite demande de la CREG fait suite à la demande de la S.A. FLUXYS d'adaptation de la méthodologie fixée dans le PIT 2010-2011 concernant les clients catégorisés en tant que client MBT (qui bénéficient d'un tarif réduit).

12. La CREG a en effet estimé qu'il était opportun de mettre un terme à l'existence de ce service (et donc des réductions tarifaires qui y sont liées) étant donné les nouveaux tarifs pour l'activité de transport et l'activité de stockage de la S.A. FLUXYS approuvés par la CREG le 22 décembre 2009 pour les années 2010 et 2011. Ces tarifs sont d'application à l'entièreté des activités de transport et de stockage, à partir du 1er janvier 2010.

13. La proposition de modification du programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS propose donc de supprimer les sections portant les références *5.2.3.4 Clients MBT* et *5.2.10 Capacité de prélèvement MBT* sans les remplacer.

IV. CONCLUSION

14. En application de l'article 9, §2, du code de bonne conduite,

La CREG, décide d'approuver la modification au programme indicatif de transport 2010-2011 de la S.A. FLUXYS pour son activité d'acheminement, introduit auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception le 23 décembre 2009.

15. La CREG demande à la S.A. FLUXYS de publier au plus tard le 21 janvier 2010 le programme indicatif de transport 2010-2011 modifié, au moins en français et en néerlandais.

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



Dominique WOITRIN
Directeur



François POSSEMIERS
Président du Comité de direction