



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)100617-CDC-973**

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

*Texte intégrant l'erratum approuvé par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 15 juillet 2010*

17 juin 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 25 mars 2010 et suivi d'une dernière correction transmise par e-mail le 29 mars 2010.

La décision ci-dessous est organisée en quatre parties. La première partie est consacrée au cadre légal. La deuxième partie expose les antécédents de la présente décision. La troisième partie examine la proposition de modification du PIT 2010-2011. La quatrième partie enfin contient la conclusion.

Cette décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 17 juin 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> juin 2005<sup>1</sup>, 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<sup>er</sup> 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 loi<sup>2</sup>, « 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>).

---

<sup>1</sup> Article 24 de la loi du 1<sup>er</sup> 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)

<sup>2</sup> 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 CREG a approuvé la modification du programme indicatif de transport soumis par la S.A. FLUXYS pour la période 2010-2011 par sa décision (B)100114-CDC-938 du 14 janvier 2010 (ci-après : la décision du 14 janvier 2010).

10. La présente décision considère donc le document relatif à l'activité d'acheminement soumis par porteur avec accusé de réception le 25 mars 2010 et suivi d'une dernière correction transmise par e-mail le 29 mars 2010.

### III. EXAMEN DE LA PROPOSITION

11. 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 25 mars 2010 et suivi d'une dernière correction transmise par e-mail le 29 mars 2010.

12. Cette proposition précise la description des caractéristiques du Système *Entry-Exit* de Fluxys, affine la règle d' allocation des services de Flexibilité (HIT, DIT, CIT) et introduit le Service de Capacity Pooling @ supply point.

13. Le Système *Entry-Exit* de Fluxys permet à l'Affréteur d'utiliser la Capacité d'entrée souscrite indépendamment de la Capacité de prélèvement souscrite.

Dans ce système, l' Affréteur est libre de bénéficier de toute la flexibilité d' utilisation du système *Entry-Exit* et peut donc combiner l' utilisation de ses Capacités d' entrée souscrites librement avec ses Capacités de prélèvement. Cependant, l' Affréteur définit par ailleurs au moment de la souscription de sa Capacité, un lien entre une ou plusieurs Zone(s) d' entrée et un Point de prélèvement donné .

Dans des cas exceptionnels où les flux *Entry-Exit* doivent être réduits, ce lien garanti permet à l' Affréteur de se prévaloir d' une configuration dans laquelle Fluxys est en mesure de préserver à tout moment le caractère ferme des Capacités souscrites.

14. Concernant les services de flexibilité de base, les tolérances HIT, CIT et DIT de base sont automatiquement allouées à l'Affréteur qui souscrit un des Services de Capacité de prélèvement. Si la Capacité interruptible, conditionnelle ou *Switch* H/L souscrite par l'Affréteur est réduite et/ou interrompue, la tolérance CIT de base allouée à l'Affréteur est réduite et/ou interrompue au *pro rata* de cette réduction et/ou interruption.

Concernant les services de flexibilité complémentaire (CIT), pour les demandes portant sur une souscription durant l'année civile 2010, ces limites s'appliquent jusqu'à une date qui sera communiquée par Fluxys (provisoirement fixée au 1er mai 2010 mais à confirmer par Fluxys). Passé cette date, l'Affréteur a la possibilité de souscrire du CIT complémentaire

non-SLP pour autant que la disponibilité de toute quantité demandée soit validée par simulation pour une durée ne dépassant pas le 31 décembre 2010.

Suite à une annonce faite sur le website de la S.A. FLUXYS spécifiant que « A partir du 18 mai 2010, l'entièreté de la flexibilité disponible mais non demandée pour 2010 sera à nouveau proposée au marché. Les utilisateurs du réseau pourront alors demander, pour le reste de l'année en cours, toutes les tolérances complémentaires du déséquilibre cumulé (ACIT) dont ils ont besoin. Les demandes additionnelles seront traitées selon le principe « First Committed, First Served » et seront soumises à une simulation du réseau. », la CREG a demandé à la S.A. FLUXYS de bien vouloir lui démontrer que le niveau de réservation actuel d'ACIT était tel que l'on pouvait s'attendre à ce qu'il y ait assez d'ACIT disponible pour couvrir lesdites demandes additionnelles.

La CREG a reçu de la S.A. FLUXYS l'information demandée de laquelle il ressort que les réservations actuelles sont de niveaux tels que l'on peut s'attendre à ce qu'il y ait d'ACIT disponible pour couvrir lesdites demandes additionnelles.

Après 2010, les demandes de tolérances complémentaires du déséquilibre cumulé (ACIT) seront à nouveau traitées selon le système des droits maximums applicables.

15. Le service de Capacity Pooling @ supply point consiste en la mise en commun de capacités de prélèvement souscrites par plusieurs affréteurs actifs sur un même point de prélèvement. Ce service est disponible pour les clients industriels ou les centrales électriques qui sont directement connectés au réseau de transport de gaz naturel par un point de prélèvement, à l'exclusion des points de prélèvement de type GOS.

La souscription du service de Capacity Pooling @ supply point permet aux affréteurs alimentant un point de prélèvement donné de mettre en commun l'intégralité de leurs capacités de prélèvement pour ce point en ce compris le rate flexibility et le rate flexibility complémentaire souscrit. Chacun des affréteurs peut donc utiliser tout ou partie des capacités ainsi mises en commune sur ledit point de prélèvement.

16. La proposition de modification du programme indicatif de transport de la S.A. FLUXYS propose donc d'en revoir les Articles 4.2, 5.2 et 5.4.

## IV. CONCLUSION

17. 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 25 mars 2010 et suivi d'une dernière correction transmise par e-mail le 29 mars 2010.

18. La CREG demande à la S.A. FLUXYS de publier au plus tard le 30 juin 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